

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°30 du 27 janvier 2006

Participants :

Benoit AUGARDE - ATEC-ITS France
Réginald BABIN - GART
Bernard BASSET – ATEC-ITS France
Jacques BIZE – CERTU
Roland COTTE - CERTU
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000
Jean-François JANIN - Mission des Transports Intelligents, DGMT
Roger LAMBERT – Mission des Transports Intelligents, DGMT
Patrick LEFEBVRE – Ville de Paris
Sylvie NIESSEN - PREDIT
Henri SZTANKE – UTP
Guillaume USTER – INRETS

Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis, LAMIH

Christophe KOLSKI, Professeur
Emmanuelle GRISLIN, Maître de Conférence
Abdouroihamane ANLI, doctorant,

1. Approbation du compte-rendu de la réunion n°29 du 14 septembre 2006

Aucune remarque n'a été faite sur le compte-rendu.

Décision

Le compte-rendu de la réunion du comité de pilotage de la PREDIM n°29 du 14 septembre 2005 est approuvé.

2. Bilan 2005

Roger LAMBERT énumère les projets qui ont fait l'objet d'un financement PREDIM en 2005 :

- TPM (Temps de Parcours Moyen) – INRETS GREZIA
- L'affiche digitale – NEXIAD
- Outil de vérification de la compatibilité à Transmodel – Kasia BOUREE Consultant
- 2^{ème} tranche du projet PASS ITS. Cette dernière a été financée en partie en 2005 et la seconde partie sera financée en 2006 - Alstom
- Projets régionaux Limousin et Pays de Loire
- MOVIKEN a été subventionné pour le développement de son portail de transport sur cartographie

Ces 7 dossiers représentent un montant de subvention de 610 K€, assuré à 90% par la DGMT. D'autres projets comme l'étude ERGONOMOS, sur l'accessibilité, ont été financés par le CERTU.

Concernant le budget 2006 de la PREDIM, plusieurs hypothèses ont été examinées :

- soit une demande de budget 2006 du même montant que celui de l'année 2005
- soit une demande de budget 2006 d'un montant en forte hausse par rapport à celui de 2005 afin de réaliser un projet conséquent comme la mise en œuvre du portail d'information multimodal préconisé dans le rapport du Conseil Scientifique en 2004.
- soit arrêter la PREDIM

La deuxième hypothèse a été retenue et une demande de budget s'élevant à 1,5 M€ (soit le tiers du budget recherches et études de la DGMT) a été faite. Aujourd'hui, le financement alloué à la PREDIM se limite à 120 K€,. Bien que ce montant soit susceptible d'être revu, d'autres sources de financement sont à envisager :

- L'ANR (Agence Nationale de la Recherche) doit publier au début de février un appel à propositions sur le thème « transports intelligents » doté d'un budget de 11 M€ dans lequel figure l'information multimodale. Cet appel porte principalement sur les aspects technologiques, la part revenant aux aspects socio-économique étant modeste.
- L'Agence de l'Innovation Industrielle a été créée par la loi du 26 juillet 2005 pour la confiance et la modernisation de l'économie et par un décret du 26 août 2005. Sa mission est de susciter, identifier et sélectionner des grands programmes d'innovation industrielle, de participer à leur financement et de procéder au contrôle et à l'évaluation périodique de ces « programmes mobilisateurs pour l'innovation industrielle ». Sa dotation, pour les deux prochaines années, est de 1.7 milliards d'Euros. Elle s'intéresse en priorité aux projets portés par de gros industriels qui répercutent ensuite l'enveloppe financière sur les PME.
- ERANET poursuit ses activités, en appui des projets multinationaux, jusqu'en 2007.
- Le 7^{ème} PCRD a prévu un Programme Commun d'Innovation (PCI) Les régions feront le lien avec les pôles de compétitivité et amèneront leur savoir. Les projets devraient être portés par les régions. Le budget du 7^{ème} PCRD sera plus que doublé par rapport à celui du 6^{ème} PCRD.
- INTERREG offre une autre possibilité, plus large et plus souple.

Jean-François JANIN estime que ce nouveau contexte appelle une réflexion sur l'approche des projets par la PREDIM. Dans tous les cas, les projets éligibles devront avoir une envergure importante, largement supérieure aux projets actuels. Il considère que la PREDIM pourrait se préparer, notamment pour l'appel à propositions de l'ANR, à être en mesure de monter un projet d'envergure faisant appel à des compétences et à un partenariat aussi large que possible.

3. Etat d'avancement et suivi des projets labellisés

3.1 Démonstrateur de calcul d'itinéraire global (MT System)

Roland COTTE rappelle brièvement les objectifs du projet :

- La phase 1 a consisté en une analyse des documents de normalisation (Trident v2.0, TransXchange v1.2) pour en extraire les éléments pertinents et les synthétiser dans un ensemble de schémas et de modèles au sein d'un document de spécifications. Un diagnostic, au niveau des interfaces, des outils de calcul d'itinéraire déployés et utilisés en France, a été réalisé en vue de la production de spécifications pour une standardisation des échanges de données en E/S des calculateurs. Cette phase a été validée il y a plusieurs mois.
- La phase 2 consistait à mettre en œuvre un démonstrateur, par extension à CHOUETTE, et étendu au domaine du calcul d'itinéraire global. Les étapes de la réalisation comprenaient la conception et implémentation des objets métiers, le dossier de conception, le guide d'implémentation de l'interface, l'intégration sur plate-forme test, la rédaction d'un dossier de déploiement, les jeux d'essais, la recette et validation du démonstrateur.
- La phase 3 consistait à établir des préconisations de déploiement, des éléments de coûts et de délai, de rédiger un guide méthodologique devant permettre notamment d'élaborer un cahier des charges préalable à la mise en œuvre d'un SIM.

Les phases 2 et 3 ont fait l'objet d'une réunion qui s'est tenue à Lyon le 26/1/2006 à laquelle ont participé la MTI, URBA 2000 et le CERTU. Philippe VIDAL de MT system, en charge du projet, a fait une présentation de l'architecture technique retenue, des protocoles de communication, des adaptateurs à réaliser pour faciliter les échanges et a illustré sa présentation par un exemple pratique.

Dryade, qui a été un acteur essentiel dans le projet, a fait part de ses observations et a conclu à une bonne qualité des documents. Toutefois elle signale qu'il aurait été intéressant d'explorer d'autres cas de figures et de vérifier la compatibilité ACAI (méthode consistant à vérifier les conditions de développement et de validation des applications informatiques au sein du ministère) de l'architecture proposée.

Au cours de la réunion, il a été décidé que :

- Les résultats de l'étude seront transmis à Cityway et CanalTP en leur proposant, si tel est leur souhait, de tester sur cette base le démonstrateur MT System après avoir développé, de leur côté, une interface (« resource adapter ») et avoir assuré son paramétrage.
- Le démonstrateur ne fonctionnant pas lors de la réunion, il a été demandé à Philippe Vidal de le remettre en fonctionnement de manière à le présenter au prochain comité de pilotage PREDIM (16/03/06), cette démonstration permettant ainsi de clôturer la prestation.

- Il a également été demandé que MT System se rapproche de Carte Blanche Conseil (CBC) afin que des tests croisés d'export/import de fichiers XML TRIDENT soient réalisés entre CBC et MTSYSTEM.

3.2 Banc de test PREDIM

Philippe DELCOURT rappelle les objectifs du projet :

Le banc de tests PREDIM consiste à construire un démonstrateur permettant aux exploitants de transport de fournir des données au format XML TRIDENT (via des traducteurs de données) et d'alimenter une base de données. Grâce à une interface Web, il est possible de visualiser les lignes, les fiches horaires associées aux arrêts et de calculer des itinéraires. Pour cela CBC s'est appuyée sur l'outil CHOUETTE et son calculateur d'itinéraire propriétaire 'Migrateur'.

Au cours de la réunion du 12 janvier 2006, CBC a expliqué avoir été confrontée à 2 difficultés :

- l'attente de la phase 2 de CHOUETTE
- la récupération des données auprès des différents exploitants

L'accès au démonstrateur s'effectue à partir de l'adresse : <http://bancdetest.cbconseil.com> grâce à des identifiants qu'il faut préalablement demander à CBC. Les statistiques de consultation montrent que ce sont les exploitants qui testent en priorité le démonstrateur.

Roland COTTE rappelle que CBC dispose d'un outil cartographique interactif qui permet de mettre à jour ou de créer des arrêts et de les renseigner à travers une interface graphique. Cet outil alimente directement la base de données du banc de tests et peut constituer une interface complémentaire à l'application CHOUETTE valorisante et facilitatrice.

Jean-François JANIN signale que les développements du démonstrateur doivent rester ouverts et n'être pas propriétaires. Pour assurer la continuité du projet, ne peut-on pas monter un dossier ANR PREDIM ? Pour cela il faudrait contacter les AO de Bretagne et être suffisamment réactif pour répondre à l'appel à propositions. Il faut vendre l'idée d'un véritable banc de tests PREDIM.

Jacques BIZE précise que la version 3 de CHOUETTE est en cours de finalisation. Une étude réalisée par le CERTU avait montré que les contrats de transport présentaient des déficiences sur l'information voyageurs. Il est donc important de mettre en avant la normalisation et les outils 'open source' tels que CHOUETTE.

3.3 MOUVER PERSO (voir présentation ci-joint)

Guillaume USTER retrace le contexte du projet. Les enquêtes qualitatives et quantitatives réalisées dans MOUVER1, ont identifié l'amélioration de l'information de mobilité à destination d'une population de jeunes et d'étudiants comme piste de recherche répondant à un besoin réel. Le projet MOUVER PERSO consiste à fournir des informations dans le cadre global d'organisation du planning de la personne.

Emmanuelle GRISLIN et Abdouroïhamane ANLI présentent le travail effectué par Christelle Petit-Rozé:

- les partenaires du projet
- la gestion du quotidien de l'étudiant en fonction de l'offre transport
- la gestion, la personnalisation et la description du service offert par l'agenda personnel
- le déroulement du projet, de l'expression des besoins aux tests
- la méthodologie adoptée avec deux phases en parallèle : une phase service (analyse des besoins, conception, implémentation) et une phase de personnalisation fonctionnant avec des agents logiciels (analyse des modèles d'agents, conception, implémentation)

Il y a en final une intégration de ces 2 phases et des évaluations sont réalisées afin de définir les performances du système. Ce dernier peut alors être revu sur le plan de l'ergonomie et de sa capacité à réagir. Des évaluations qualitatives sont également pratiquées (pertinence de l'information).

L'agenda utilise des outils de type outlook auquel des fonctionnalités ont été ajoutées.

Il existe plusieurs catégories d'agents (gestion des agendas, gestion de la mobilité, coordination, ...). Les informations de type profil sont stockées sous format XML. La communication entre la partie service et la partie système de personnalisation s'effectue grâce au protocole SOAP.

Le LAMIH fournira prochainement une URL de manière à ce que des utilisateurs puissent effectuer des démonstrations.

3.4 SIERRA

Guillaume USTER commente l'état d'avancement des travaux de VOX POPULI sur le projet SIERRA :

- Les démarches sur Clermont-Ferrand et Grenoble sont entreprises,
- L'avancée est moins importante pour la Ville de Paris en raison du plan de déplacement urbain,
- Lille Métropole Communauté Urbaine a accepté le projet qui vient de débuter. Un stagiaire de l'Ecole Centrale de Lille participe à ces travaux,
- Des actions sont en cours pour les sites de Lyon et de Bordeaux.

Les acteurs locaux sont intéressés par les enquêtes de satisfaction en ligne. A titre de comparaison, le coût de l'enquête ménage, actuellement menée sur Lille, s'élève à environ 1M€.

4 . Aspects internationaux – proposition « Link »

La Direction Générale de l'Energie et des Transports de la Commission Européenne a publié le 8 juillet son quatrième et dernier appel à propositions qui est partiellement dédié au transport de surface durable. Les propositions devaient être remises le 22 décembre dernier

Dans l'objectif 3-A, « Rééquilibrer et intégrer les différents modes de transport », a été identifiée la tâche 3.7 : « Forum européen de coordination et de promotion sur le transport intermodal de passagers» Il s'agit d'une action de coordination bénéficiant d'un financement à 100%.

Jean-Louis GRAINDORGE rappelle que le Comité de Pilotage avait été en faveur d'une proposition PREDIM à soumettre à la Commission.

Dans la mesure où la vocation du forum à créer va au-delà du strict cadre de l'information multimodale, URBA 2000 n'a pas souhaité prendre le leadership d'une proposition, mais a cherché à rejoindre un consortium en formation qui ait de bonnes chances de succès.

Le projet de forum était issu d'une étude antérieure : « vers l'intermodalité des voyageurs en Europe », publiée en juillet 2004. Elle avait été réalisée par un consortium associant des instituts de recherche et consultants de différents pays coordonnés par l'Institut d'urbanisme du Land de Rhénanie-Wesphalie.

Après un certain nombre de démarches, le projet LINK, a pu être identifié. Il rassemble la plupart des partenaires de l'étude précédente et quelques autres et montre un consortium de 17 partenaires équilibré tant au niveau géographique (13 pays) qu'au niveau des compétences (Recherche, consultants, monde du transport).

Les grands axes du projet sont :

- Constitution de groupes de travail sur les thèmes : système tarifaire/information porte à porte ; réseaux et pôles d'échanges intermodaux, intégration du voyage longue distance et du parcours en réseau urbain, planification et mise en œuvre, environnement institutionnel ;
- Organisation de deux conférences internationales ;
- Organisation d'ateliers et séminaires ;
- Base de données des meilleures pratiques
- Bibliothèque virtuelle
- Mise en place d'un comité semblable au « cluster » qui avait été prévu dans le cadre de SMARTIES.

Les partenaires de LINK sont répartis en trois catégories :

- les «core partners» qui, pour l'essentiel, sont les auteurs de l'étude antérieure, seront les leader des différents workpackages et contribueront à animer le réseau dans son ensemble ;
- les experts du domaine technique, parmi lesquels la RATP
- les relais nationaux, parmi lesquels URBA 2000 qui ont vocation à identifier les organismes intéressés et à contribuer à diffuser les expériences et bonnes pratiques Ils doivent organiser nationalement un ou deux événements. On retrouve ici très précisément le rôle de la PREDIM ;

Le budget du projet est d'environ 2 M€. Il est financé intégralement par la Commission. La durée du projet est de trois ans et le budget est limité à environ 70 K€.

5. Communication

Jean-Louis GRAINDORGE commente la note qui a été diffusée aux membres du Comité de Pilotage. Elle dresse un bilan positif des actions qui ont été engagées en 2005, qui ont été plus nombreuses que les années précédentes et ont mobilisé une large audience dans laquelle les collectivités locales ont pris une part croissante.

Il explique que, dans la mesure où il existe des incertitudes sur les possibilités de soutenir financièrement les nouveaux projets, un accent particulier devra être mis en 2006 sur les actions de communication.

Il propose les actions suivantes :

- poursuite des déplacements du Comité de Pilotage dans les Régions et dans les agglomérations. Une journée régionale Alsace est en préparation à Strasbourg pour le 9 mars et des contacts ont été pris avec d'autres Régions (Bretagne, Rhône Alpes, PACA, Nord pas de Calais, Centre. Il suggère que soit également organisée une journée européenne.
- Organisation de nouvelles journées thématiques. Les thèmes suivants sont donnés à titre d'exemple : scénarios de services : aspects juridiques, économiques et modèles d'organisation ; information transport public et information routière : quelle cohabitation, valorisation de l'annuaire PASSIM.
- Suite à des contacts récents avec Radio France qui a placé l'information de mobilité dans ses axes stratégiques, il est envisagé d'organiser, une manifestation spécifique à la Maison de Radio France.
- Une action particulière pour favoriser la pénétration des normes et standards d'interopérabilité devrait être engagée. A l'instar des journées techniques de 2003 et 2004, elle pourrait prendre la forme de demi journées d'information formation s'adressant principalement aux techniciens de la maîtrise d'ouvrage et aux assistants des maîtres d'ouvrage.
- Le site Internet optimisé et rendu accessible aux personnes handicapées devrait être pleinement opérationnel à partir du second trimestre 2006. Des efforts de communication seront faits pour qu'il soit un espace d'échange et de communication entre les partenaires. L'étude d'une nouvelle charte graphique pourrait être mise en chantier.
- La PREDIM continuera d'être, chaque fois que c'est possible, présente lors de manifestations et événements.

Patrick LEFEBVRE demande si le stationnement sera abordé

Jean-Louis GRAINDORGE répond que la question de l'information sur le stationnement pourra être intégrée dans le thème information transport public et information routière.

Bernard BASSET précise que l'ATEC organisera une journée stationnement fin mai et Guillaume USTER rappelle qu'un appel d'offre sur ce sujet sera lancé prochainement par le PREDIT.

Sylvie NIESSEN indique que le PREDIT a réservé un budget pour faciliter la création et la diffusion d'ouvrages et de documents. La PREDIT pourrait envisager d'y faire appel pour des plaquettes pédagogiques à vocation de sensibilisation.

En ce qui concerne l'organisation d'une journée européenne, il pourrait peut-être envisagé de demander la couverture de frais de traduction. Mais le meilleur moyen serait de faire appel à des orateurs pouvant s'exprimer en français qui sont identifiés par M Gérard BRUN.

Le site Club des Collectivités PREDIT (<http://www.innovations-transport.fr/club/club.html>) est également un relais de diffusion intéressant.

5.3 Site Web

Roland COTTE présente les fonctionnalités qui ont été mises en œuvre dans le cadre de la première phase de développement du nouveau site Web <http://www.acti-lyon.net/clients/predim/>

Le Comité de pilotage a émis les remarques suivantes :

- ajouter en page d'accueil les titres 'Actualités' et 'Evénements'
- améliorer la présentation du site pour qu'il soit plus communicant
- suppression du texte introductif en haut de la page d'accueil

Philippe DELCOURT signale qu'URBA 2000 a déjà saisi une quarantaine de fiches partenaires. A cette occasion, il rappelle que les fiches du CERTU, du GART et de l'INRETS sont attendues. Les rubriques concernant les 'mentions légales', 'l'utilisation du site' et la 'présentation PREDIM' ont été également abondées.

Les membres du Comité de pilotage sont invités à faire part de leurs observations (tant sur le contenu que sur la partie présentation et ergonomie du site) avant le 15 février de manière à ce que la Société ACTI prenne en compte les modifications et entreprenne le développement de la seconde phase du site (newsletter, annuaire, accès restreint).

La prochaine réunion du comité éditorial aura lieu à la mi-avril, en présence d'un infographiste, qui fera plusieurs propositions de représentation graphique (fond de plan, bandeau, menus...).

6. Informations et questions diverses

Jacques BIZE annonce que Transmodel est maintenant une norme. Une prochaine phase sur la gestion des localisants sera lancée.

Le projet d'agenda de recherche européenne sur les transports urbains (EURFORUM), regroupant le CERTU, ECTRI (INRETS) et l'UITP, a été retenu dans le cadre du 6^{ème} PCRD.

Le projet de circulaire sur l'accès aux informations concernant le transport vise à augmenter la diffusion des informations et à donner les moyens pour les utilisateurs potentiels de connaître l'offre de transport public et ses modalités d'utilisation. PASSIM dresse l'inventaire de ces services mais la qualité des informations diffusées n'est pas suffisante. Un groupe de pilotage composé de l'UTP et du GART sera constitué. (voir document ci-joint à destination des présidents d'AO)

**La prochaine réunion du comité de pilotage est programmée
le 16 mars 2006 à 10h00**