

UTILISATION DES DONNÉES D'EXPLOITATION POUR LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

Cette étude est une des dix études de domaine du projet ACTIF, réalisée d'octobre 2000 à février 2001. Le plan du document reprend les trois phases suivantes : état des lieux, analyse et variantes de solutions, conclusions : retour sur l'architecture ACTIF et recommandations.

Le périmètre de l'étude concentre la réflexion sur l'accès aux données archivées de plus en plus nombreuses produites par les exploitants utilisateurs de STI pour les planificateurs afin de répondre à leurs besoins croissants d'études, en particulier inter-modales. Les problématiques d'accès aux données du fret et du transport de personnes apparaissent clairement différentes. A partir d'entretiens et d'une analyse bibliographique, l'état des lieux a permis de passer en revue la grande variété des données existantes, les besoins des planificateurs et les contraintes des exploitants. Les fonctions nécessaires comprennent l'annuaire des sources d'information (avec leurs conditions d'accès), l'accès aux données elles-mêmes selon des conditions définies (contractuellement), éventuellement prétraitées, soit de manière périodique pour des besoins de type « observatoire », soit via des requêtes manuelles pour des études particulières. Le développement de systèmes fédérant les données archivées de plusieurs acteurs implique un travail de fond sur la définition de « contrats » de fourniture d'informations et l'élaboration de standards définissant les données, avant de pouvoir implémenter.

La phase 2 a analysé les variantes possibles pour l'architecture physique : il s'agit essentiellement de proposer des solutions fédérant l'accès aux données archivées à des niveaux géographiques et « métier » pertinents. Pour un même besoin fonctionnel, ce sont les contraintes techniques, organisationnelles, et institutionnelles qui vont permettre de comparer les solutions possibles. L'accès aux données archivées peut être assuré en direct par l'exploitant lui-même, mais devrait dans le cas général faire intervenir un système fédérateur intermédiaire.

Vu le nombre de modes et de métiers du transport, la quantité de découpages géographiques possibles, il existe a priori un grand nombre de combinaisons envisageables. Face à une forte dissémination des sources d'information, et à une grande diversité de « cas d'espèce », il est difficile de prévoir clairement comment s'organisera l'accès aux archives STI, et seules des implémentations concrètes permettront de préciser les solutions « gagnantes » qui seront susceptibles d'être généralisées. On peut toutefois retenir dès maintenant les orientations suivantes :

- effort d'homogénéisation par métier (types d'activités et mode de transport), au niveau national ou européen : standardisation des données et fonction d'annuaire des sources de données
- besoin d'un service par zone géographique : serveurs d'accès aux données archivées fédérant l'ensemble des données pour une Région ou une Agglomération (en liaison avec les Schémas de Services et les PDU), associés à des observatoires assurant une pérennité au service.

La phase 3 a permis de faire les propositions de retour sur l'architecture logique ACTIF suivantes :

- créer un nouveau domaine fonctionnel « gestion d'archives » (§ 4.4.7 et 4.4.8) comprenant trois fonctions « recherche d'archives », « traitement des archives », « gestion des accès »,
- créer un acteur externe « demandeur d'archive » (§ 4.3.2) correspondant au planificateur,
- compléter et amender les stocks de données (data stores) suivant les besoins exprimés par les planificateurs (§ 4.2),
- ajouter éventuellement un acteur « autres archives » (§ 4.6.2.1),
- élargir éventuellement la notion de paiement électronique aux transactions d'accès aux données archivées (§ 4.2.1).

L'architecture physique « version 0 » d'ACTIF n'étant pas encore élaborée, il a été difficile de proposer des retours mais on peut estimer que les impacts de ce nouveau domaine fonctionnel sur l'architecture physique devraient être limités.

L'étude se conclut par des propositions d'actions issues des discussions avec les acteurs interviewés et intégrant les contributions des membres du Groupe à Haut Niveau qui a piloté et orienté l'étude.

Il y a plusieurs leviers d'action pour améliorer l'utilisation des données STI pour la planification, qui se situent à des échelles de temps différentes et répondent à des objectifs complémentaires :

- améliorer les outils d'accès aux données existantes ;
- rendre obligatoire ou contractuel l'accès à de nouvelles données (éventuellement existantes mais difficiles à obtenir) ;
- à plus long terme améliorer le système de recueil de données des exploitants (= des STI) en prenant en compte les besoins des planificateurs, et éventuellement substituer les données STI à certaines autres sources d'infos (dématérialisation des formulaires fret, billettique, enquêtes ménages, etc.) pour réduire les coûts.

Les recommandations ont été regroupées en quatre rubriques :

- Favoriser les expérimentations locales, notamment au niveau régional et urbain ;
- Mieux spécifier les méta-données, à partir d'une étude technique par « métier », et coordonner les actions de normalisation dans le domaine ;
- Fédérer la « communauté des planificateurs », à partir d'une étude précisant les besoins et les enjeux qui se prolonge par la mise en place d'une structure d'échanges et de réflexion ;
- Consolider et confronter plusieurs domaines dans ACTIF, qui ont une problématique semblable, en particulier pour l'accès aux données archivées et l'accès aux données pour le calcul des itinéraires.

Il apparaît que ces recommandations sont complémentaires, et même si il est trop tôt pour lancer un programme de travail global comme celui le programme américain ADUS, dont on retrouve d'ailleurs ici les principales idées. On voit aussi que si ces recommandations sont suivies d'effet, il faudra les coordonner et les suivre dans la durée. Même si cela ne doit pas être une excuse pour retarder les premières actions concrètes, il paraît souhaitable de raisonner sur un horizon de 5 et même plutôt 10 ans ; quitte à commencer de manière pragmatique rapidement, et à formaliser un programme plus systématique par la suite... Les propositions étant « à géométrie variable », elles ne sont pas chiffrées.

Il appartiendra au Comité de Pilotage et au Groupe à Haut Niveau ACTIF de se prononcer sur les suites à donner...