

## Conclusion : recommandations

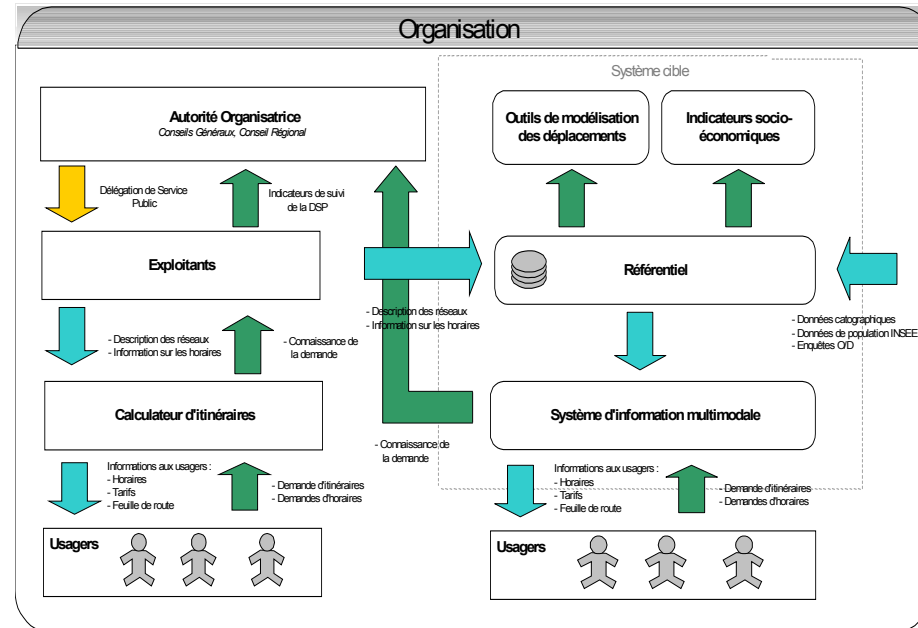
Dans le projet de la Franche-Comté, l'étude ACTIF a mis en évidence le rôle central du **Référentiel**.

La réalisation à ce niveau des fonctions de **contrôle et de gestion de cohérence des données**, est essentiel pour qu'elles soient partagées.

L'intégration de ces fonctions se traduit par des **règles** particulières à faire partager par l'ensemble des partenaires.

Ces règles concernent :

- ▶ la propriété des informations,
- ▶ leur diffusion,
- ▶ leur conservation, à faire partager par l'ensemble des partenaires.



## Le témoignage du chef de projet : Mme. Zora BOUQUET-MEYER Chef du service Économie des transports

L'intérêt de l'intervention des équipes d'ACTIF (SETEC et CERTU) pour le responsable d'un projet aussi vaste réside d'abord dans le **regard externe** porté par des spécialistes sur les objectifs annoncés et sur les phases déjà réalisées. Il permet rapidement d'**objectiver** un certain nombre d'analyses et de porter vis-à-vis des partenaires **les arguments de la collaboration nécessaire** et, enfin, de **recadrer la méthode**.

Le formalisme d'ACTIF a permis de clarifier **les besoins** et leur expression, et de les retraduire selon les différents partenaires.

Le fonctionnement global du système d'ensemble, depuis la remontée de l'information et son traitement dans un **référentiel commun**, jusqu'à la réutilisation de ces données par catégorie d'utilisateurs, en a été assez facilement déduit. L'**expérience** et le **professionnalisme** des intervenants ont été très bien ressentis.

Bien sûr, en éclairant tout le chemin à parcourir encore, une telle expérience trop limitée dans le temps laisse une légère frustration : elle montre l'intérêt d'un accompagnement extérieur pour aller plus loin dans la démarche.

La **validation technique et scientifique** qu'apporte l'expertise (SETEC et CERTU) dans une démarche aussi exploratoire et complexe sont **indispensables à la réussite d'un tel projet**, et ceci, tout particulièrement au regard des nouvelles compétences techniques que doivent déployer des Autorités Organisatrices des Transports.

Mais j'insisterai surtout sur la **validation au plan national** (Ministère de l'Équipement et CERTU), car lorsque l'on s'inscrit dans un projet qui trouve sa place dans une cohérence nationale voire européenne, c'est pour l'Autorité organisatrice de transports et pour son chef de projet, tout à la fois **valorisant** en terme de communication d'être pionnière et **rassurant** de ne pas être totalement déconnectée des tendances à venir en termes de méthodes de travail.

**Projet** : Rassembler l'ensemble des données transports et les réutiliser dans des outils d'observation, de planification, d'information.

**Enjeux** : Homogénéiser des données hétérogènes, modéliser le fonctionnement général : de la remontée des informations à leurs réutilisations.

**Apports d'ACTIF** : structuration du projet, proposition d'architecture générale, recommandations de phasage.

## Le projet du Conseil Régional

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002, les régions sont, en tant que autorités organisatrices des transports collectifs, chargées de l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers d'intérêts régionaux.

En lien avec les autres autorités organisatrices de transports (Départements, communautés d'agglomérations, groupements de communes...), elles doivent décider du contenu du service de transport régional en termes de desserte, tarification, qualité de service, information à l'utilisateur.

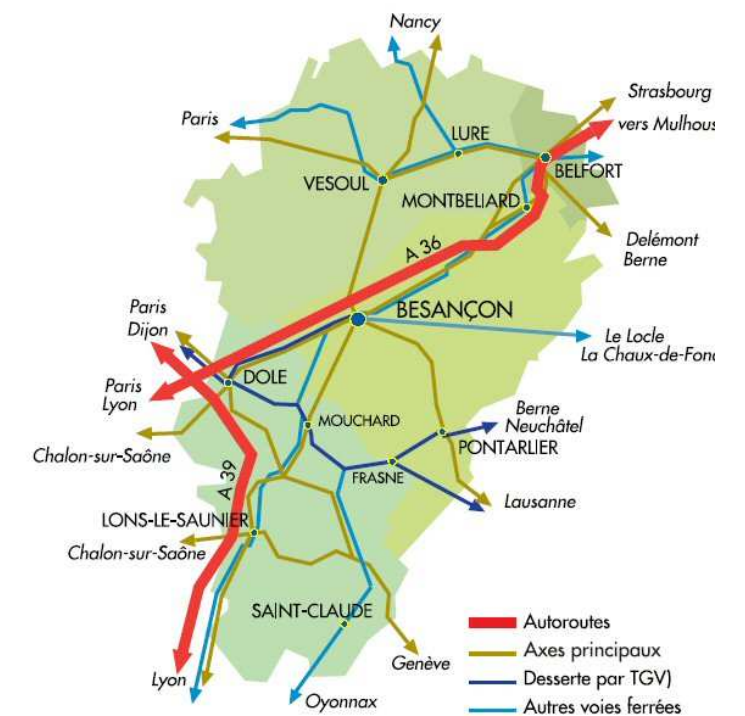
Pour mener cette mission, la Région Franche-Comté souhaite disposer d'un ensemble cohérent d'outils :

- ▶ lui permettant de rassembler les informations existantes sur l'offre et la demande de déplacement,
- ▶ pour les réinjecter vers un observatoire régional,
- ▶ ou les réutiliser dans des outils :
  - ◆ d'analyse (production d'indicateurs socio-économiques),
  - ◆ d'aide à la décision (modélisation des trafics, simulation de la mise en oeuvre de projets, évaluation de leurs impacts prévisibles, évaluation des politiques publiques menées),
  - ◆ et d'information ciblée vers les différents acteurs des transports et les usagers.

## Ses attentes

La difficulté majeure d'un tel dispositif provient de l'hétérogénéité des données fournies par des acteurs dont les périmètres de compétence (géographiques, techniques...) diffèrent.

La demande du Conseil régional et de son chef de projet était celle d'une méthode permettant « d'objectiver » les besoins de chaque partenaire, ses fonctions et responsabilités, et de décrire le fonctionnement d'ensemble d'un système devant servir à tous, de façon à stabiliser la fourniture d'information.



## Un projet ?

L'équipe ACTIF peut vous aider à travailler sur vos projets et avant-projets :

**Contacts :**  
Yannick DENIS (CERTU)  
Tel : 04 72 74 59 46

Jean-François JANIN (MTI)  
Tel : 01 40 81 21 22

<http://www.its-actif.org/>

## Contexte

La loi SRU a induit une demande des autorités organisatrices de transports (AOT) à leurs exploitants de transports collectifs de mettre en place des centrales d'informations multimodales.

En retour, ceux-ci leur proposent des produits « clés en main » qui présentent les inconvénients suivants :

- ils ne permettent pas, sauf par chance, de croiser les informations ;
- ils n'offrent donc aux usagers que des vues partielles de l'offre de transport ;
- alors que les AOT supportent les coûts de mise en place et de gestion, elles ne

sont souvent pas propriétaires ni des produits ni des informations qui y sont présentées et traitées ;

- elles ne peuvent donc réutiliser celles-ci à d'autres fins, pour alimenter d'autres applications, d'autres études ni fonder sur cette base une politique de transports publics.

Le travail du Conseil régional a commencé par le recensement des différentes informations l'intéressant, et de leurs dépositaires (AOT, Services publics et EPIC, gestionnaires de réseaux et opérateurs).

Un premier exercice de réalisation d'un entrepôt de données avait mis en évidence les limites d'une remontée d'information sans fixation de format préalable à l'origine et les difficultés de gestion et de mise à jour non seulement des données, mais aussi des différentes tables et des outils de traitement et de conservation. Cette difficulté touchait également un outil de diffusion proposé sous la forme d'un calculateur d'itinéraires.

## Les questions du chef de projet :

Lors de ses premiers contacts avec les membres de l'équipe ACTIF, les deux questions majeures du chef de projet pour le Conseil régional étaient :

- comment convaincre les décideurs d'éviter de succomber trop facilement à une offre immédiate et a priori peu chère de systèmes dont ils ne seraient pas propriétaires et qui, à terme, pourraient se révéler non interopérables ?
- Comment démontrer, sans être trop technique dans la communication, le bien-fondé et les enjeux d'une démarche de gestion partagée des informations ?

Deux écueils apparaissaient :

- la mise en partage d'informations (jamais facile pour des acteurs soit par soucis d'ingérence, soit conscients de leurs coûts),
- la nécessité de différer la mise en place de services d'information à l'utilisateur.

## Déroulement de l'étude de diagnostic

Après la prise de commande formelle et la fixation de son périmètre, l'étude, réalisée avec ACTIF, a suivi les phases d'expression des besoins et contraintes, d'analyse de l'existant, de modélisation du projet, de recommandations pour la suite. Le rapport complet est disponible sur le site Internet [www.its-actif.org](http://www.its-actif.org). Seuls les aspects relatifs aux besoins, à la modélisation du projet et aux recommandations sont présentés ici.

### Expression des besoins et contraintes :

Les besoins et exigences principaux exprimés par les différents partenaires étaient :

- avoir une vision globale sur l'offre de transports tous modes sur l'ensemble de la Région en tenant compte des régions limitrophes (suisses y compris) ;
- disposer d'une connaissance sur la demande de déplacements des voyageurs, notamment celle non satisfaite par les transports collectifs ;
- ne pas se substituer aux services d'information déjà existants, mais apporter une complémentarité par une plus-value multimodale ;
- fournir une information sur les déplacements qui soit exhaustive, multimodale, fiable, précise, claire et qui prenne en compte les perturbations.

## Modélisation du projet :

Le système d'information global voulu par la Région Franche-Comté a été représenté sous la forme d'un modèle reprenant cinq composants génériques essentiels, dont le premier est central pour la suite :

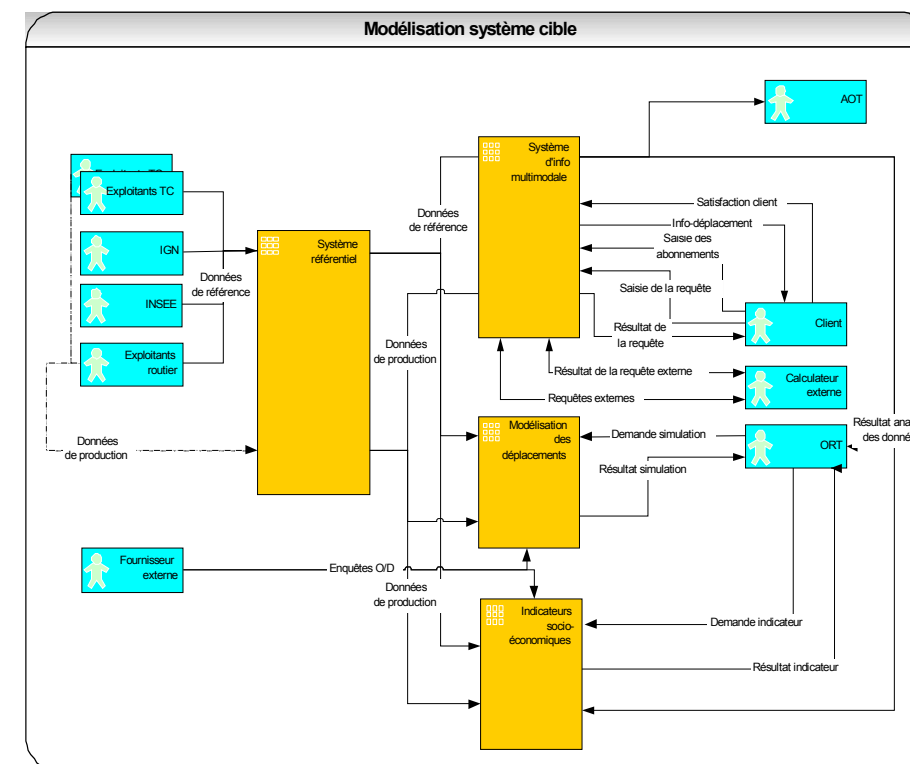
**Référentiel** : il contient les données actualisées relatives à l'offre et à la demande de déplacement sur et autour de la Région. Il est alimenté par l'ensemble des dépositaires de l'information selon des règles à définir (recommandations). Les fonctions réalisées ne sont pas que celles de recueil et de traitement pour conservation et avant diffusion, mais comprennent également le contrôle et la gestion de cohérence des données.

**Centrale d'indicateurs** : elle élabore à partir des informations fournies par le Référentiel, et à la demande, notamment par d'autres fournisseurs d'informations, des indicateurs qui vont aider entre autre à suivre et à évaluer l'impact des politiques de transports.

**Outil de modélisation** : à partir des données socio-économiques, géographiques et de la matrice de l'offre de transport et de la demande de déplacement, cet outil d'aide à la décision modélise et évalue les impacts liés à la création de nouvelles infrastructures ou de nouveaux services.

**Outils d'évaluation socio-économique de projets d'investissement** : à partir des données issues des outils de modélisation ainsi que des données en provenance du référentiel, la Région souhaite mettre en œuvre des applications lui permettant de réaliser des évaluations monétaires des bénéfices et des coûts sociaux et économiques. L'objectif est de disposer de l'ensemble des données d'entrées pour le calcul des taux de rentabilité interne des différents projets d'investissement à l'étude et d'évaluer les coûts/bénéfices pour chacun des acteurs économiques impacté. Il y a cinq composants (fonctionnement identique du précédent; non présenté dans le schéma.

**Système d'information multimodale** : sans suppléer aux services existants, son objectif est d'offrir aux usagers une information globale et continue (avec un minimum de perception de coupures entre opérateurs) sur l'offre de transport dans le périmètre défini et sur les conditions de déplacement en temps réel, avec intégration dans des calculs d'itinéraire. L'exploitation de l'interface avec les usagers permet également d'enregistrer la demande.



La figure ci-contre présente le fonctionnement schématique du système global en terme de flux de données entre composants.

- En vert** : les sources (à gauche) et les cibles (à droite) des informations traitées dans les composants internes.
- En jaune** : les composants internes qui sont fonctionnellement décrits dans l'étude.
- Données de référence** : ensemble des informations permettant de décrire et assimiler une donnée (localisation, cartographie...).
- Données de production** : données à conserver et partager.