

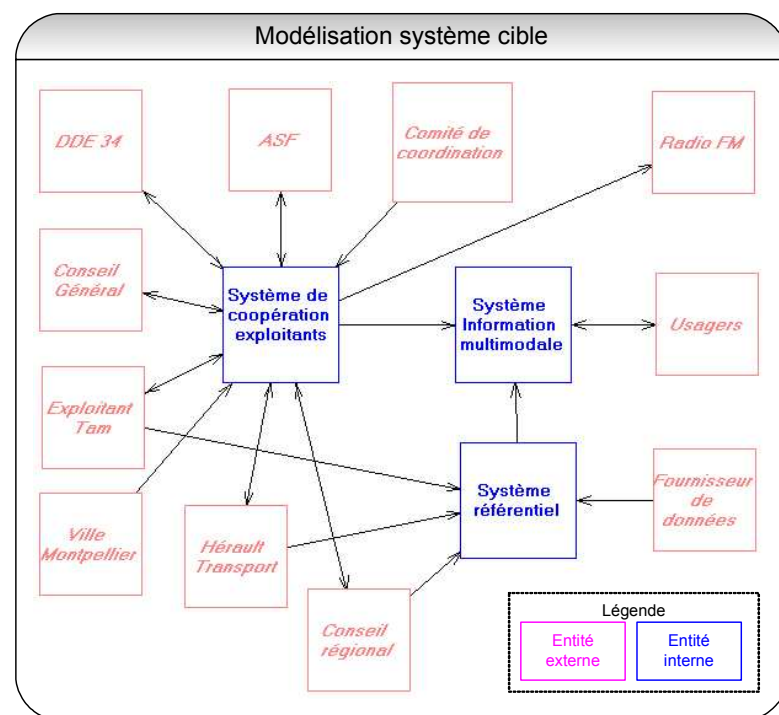
La modélisation de l'organisation

L'intérêt est alors non seulement de montrer comment s'organisent les fonctions dans le cadre de processus simples, mais aussi d'où viennent les informations de base qui vont être « traitées » dans le système.

Certains choix de répartition fonctionnelle vont induire des modifications dans les interfaces assurées entre les différents acteurs impliqués dans le fonctionnement d'ensemble. Ainsi peuvent se poser des questions du type :

- ▶ comment est alimenté le système d'information multimodale ?
- ▶ qui gère le référentiel ?
- ▶ comment est organisée l'information de l'utilisateur (système unique ou pluriel...) ?

Ces questions donnent lieu à la description de scénarios d'organisation, prémisses de l'architecture organisationnelle qui sera mise en place.



Modélisation avec ACTIF du système cible

Les apports d'ACTIF—témoignages de :

Nicolas MALLOT, DDE 34

Hatem BOUHLEL, ville de Montpellier

Nicolas Mallot, DDE 34

"La démarche Actif appliquée sur Montpellier, à la demande de la DDE de l'Hérault, était initialement destinée à définir les conditions nécessaires au développement d'un système d'information multimodale pour les usagers en déplacement sur l'agglomération. L'apport d'actif a été essentiel sur plusieurs points.

Tout d'abord, cela nous a permis d'engager une démarche de projet entre exploitants de réseaux routiers et autorités organisatrices de transport collectif, ce qui n'est pas toujours facile compte tenu des enjeux et objectifs de chacun qui sont parfois contradictoires. Actif a également révélé un besoin très fort de coopération et de coordination entre exploitants et AOT. Enfin, Actif a permis de définir les bases théoriques d'un système d'information multimodale pour les usagers comme c'était l'objectif initial.

Aujourd'hui, sur la base des recommandations faites, nous progressons sur la coopération et la coordination entre exploitants et AOT. Ainsi, un comité technique permanent, le comité GEMDAM (GEstion Multimodale des Déplacements sur l'Agglomération de Montpellier) a été créé à l'initiative de la DDE. Il regroupe l'ensemble des gestionnaires de réseaux et AOT intervenant sur l'aire d'étude du PDU et se réunit tous les tri-

mestres. Un site extranet de coopération a été développé avec l'aide du CETE Méditerranée afin de faciliter l'échange d'information et la coopération. Une réflexion approfondie sur la coopération et la coordination en cas de crise va être engagée dans les mois à venir.

S'agissant de l'information multimodale des usagers, nous allons proposer aux différents partenaires que Montpellier soit site pilote pour développer un prototype de portail d'information multimodale des déplacements sur l'agglomération (aire d'étude du PDU) dans le cadre du programme INTERREG de l'Union Européenne en collaboration avec le CETE Méditerranée et le laboratoire informatique de l'école des Mines d'Alès."

Hatem BOUHLEL, ville de Montpellier

"Un projet tel qu'ACTIF apporte de la méthode et de la matière pour nourrir la réflexion. La modélisation se révèle particulièrement intéressante pour asseoir cette réflexion sur des représentations simplifiées permettant une discussion entre techniciens. Cependant, il serait nécessaire qu'ACTIF gagne en pédagogie vis-à-vis de décideurs qui souhaitent souvent des réalisations concrètes rapides. Il est important d'aider les techniciens à montrer l'intérêt de ce type de démarche structurante dans la prise de décision."



Projet : mettre en oeuvre des systèmes combinant la coordination des exploitants et la communication concertée vers l'utilisateur

Enjeux : optimiser l'utilisation des voies et favoriser l'utilisation des transports en commun et des modes doux

Apports d'ACTIF : par l'utilisation du modèle et des outils, avoir permis la convergence de deux approches différentes

Le contexte local

La croissance démographique associée au dynamisme de l'agglomération de Montpellier conduit à un processus de péri-urbanisation avec des conséquences fortes sur les conditions de déplacements. L'agglomération ne possède pas de système de rocade. Par contre, l'autoroute A9 fait office de périphérique sud avec trois échangeurs gratuits permettant d'accéder à Montpellier. Ceux-ci sont régulièrement saturés à l'heure de pointe du matin, ce qui pose des problèmes de sécurité importants avec des remontées de file sur l'autoroute. Les mesures prises au niveau des différents gestionnaires de voirie pour gérer au mieux le trafic ne sont, souvent, pas coordonnées.

L'un des premiers objectifs des élus locaux est le report modal depuis le véhicule personnel, vers le transport en commun. Les dissuasions amenées à l'usage de la voiture dans le centre-ville ont touché le plan de circulation et la réduction de l'offre de stationnement. Aujourd'hui, leur préoccupation première est axée sur le tramway et sa réussite. Le succès de la ligne 1 et la nature de la ligne 2, conçue comme une ligne de desserte et de rabattement des services TC depuis les pôles périphériques, montrent la pertinence d'un service

d'information multimodale.

Ces objectifs sont ceux du plan de déplacement urbain :

- ▶ mettre en place un système d'information multimodal
- ▶ optimiser l'utilisation des voiries existantes
- ▶ promouvoir les TC et les modes doux par rapport à la voiture
- ▶ favoriser le report modal vers les parcs relais

La Direction Départementale de l'Équipement a un rôle central à jouer dans l'action des différents partenaires afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures dans le cadre d'une **gestion coordonnée des déplacements**. Ce rôle a été confirmé par l'article 18 de la loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 qui confie à l'État la mission de veiller à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble, [...] en particulier à la sécurité, à la cohérence de l'exploitation et de l'information des usagers. A son initiative, elle a donc piloté, en lien avec les collectivités locales, une réflexion relative à la mise en place d'un **système d'information multimodale**.

L'intervention d'ACTIF

Dans cette mission, la DDE doit proposer des objectifs, une méthode et, enfin, définir une architecture générale du projet qui mette en évidence, d'une part, les possibilités d'améliorer la coopération entre exploitants de réseaux routiers et autorités organisatrices de transports, d'autre part, la manière de mettre en place un système d'information multimodale et, enfin, les interrelations à assurer entre les deux dimensions du projet.

La DDE a sollicité une intervention du CERTU et de SETEC-ITS dans le cadre du projet ACTIF, afin :

- ▶ de définir très clairement le périmètre du projet (limites géographiques et fonctionnelles, réseau concerné, type d'information ciblée) ;
- ▶ de réaliser un diagnostic des pratiques et systèmes existants ;
- ▶ de clarifier les besoins, les contraintes et les principes de fonctionnement ;
- ▶ et de modéliser différents scénarios de fonctionnement d'un système de transports global intégrant l'information multimodale et la gestion coordonnée des déplacements.

Cette intervention qui s'est déroulée dans les premiers mois de 2005 a fait l'objet d'une présentation au comité de pilotage en avril 2005. Les différents points de l'étude ACTIF sont présentés dans cette fiche. Le rapport complet est sur le site web d'ACTIF.

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 (DSCR)
Tel : 01 40 81 82 69

Éric LOUETTE (DGMT)
Tel : 01 40 81 82 38

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

