

Région Franche-comté

Gestion des données transport

Application d'ACTIF à ce projet

Zora BOUQUET-MEYER
Chef du service Economie des transports.- Conseil Régional de Franche-Comté
Yannick DENIS
Chef de projet ACTIF - CERTU

Projet : rassembler l'ensemble des données transports pour une réutilisation 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^{er} 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.

Les 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.

La méthode proposée par ACTIF et les connaissances contenues dans le modèle ont justifié la demande du Conseil régional au Ministère de l'Équipement de réaliser une étude de diagnostic pour franchir les premières étapes du projet.

Application d'ACTIF

Contexte : analyse de l'existant

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 (Autorités Organisatrices des Transports, 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.

Le 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. Seuls les aspects relatifs aux besoins, au projet et aux recommandations sont présentés ici.

➤ **Expression des besoins et contraintes:**

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

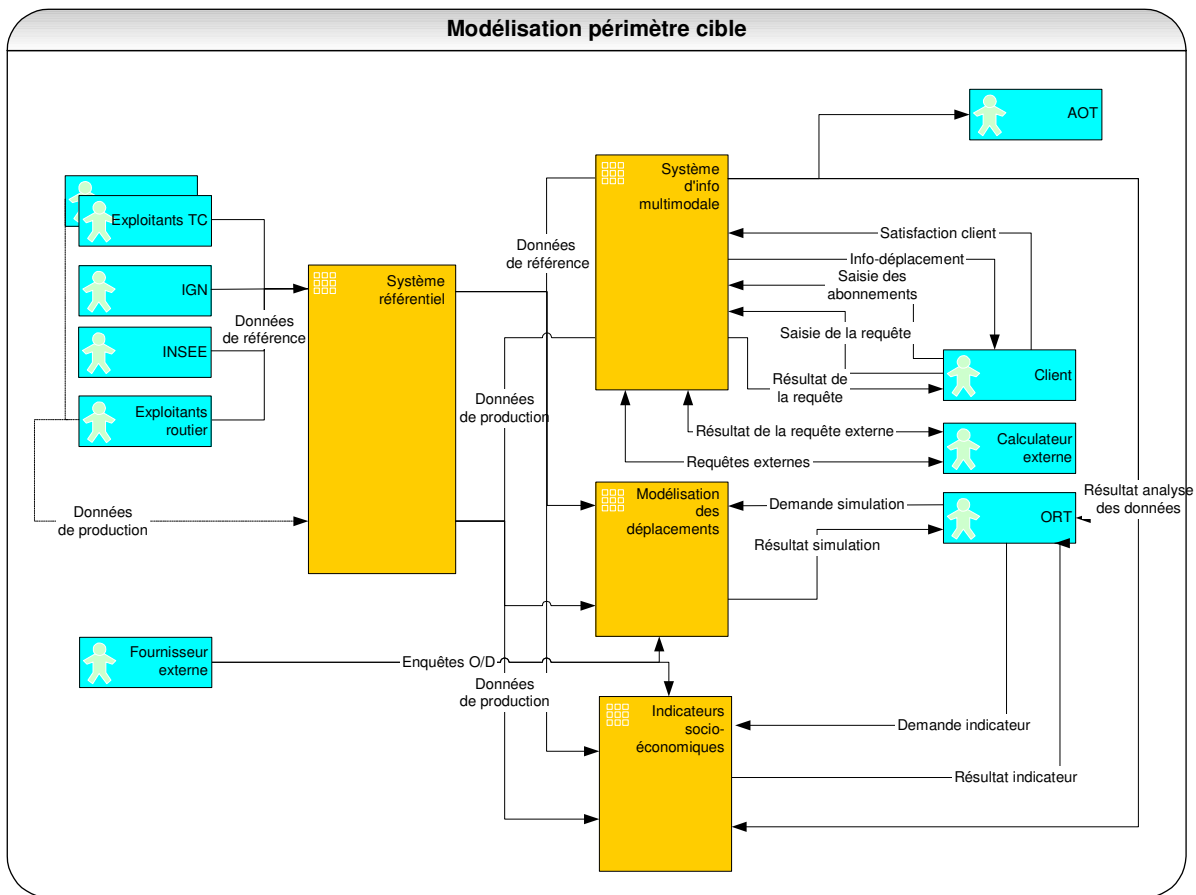
- avoir une vision globale sur l'offre de transports tous modes sur l'ensemble de la Région en tenant compte des régions limitrophes (suisses y compris);
- disposer d'une connaissance sur la demande de déplacements des voyageurs, notamment celle non satisfaite par les transports collectifs ;
- ne pas 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 quatre composants génériques essentiels, dont le premier est central pour la suite :

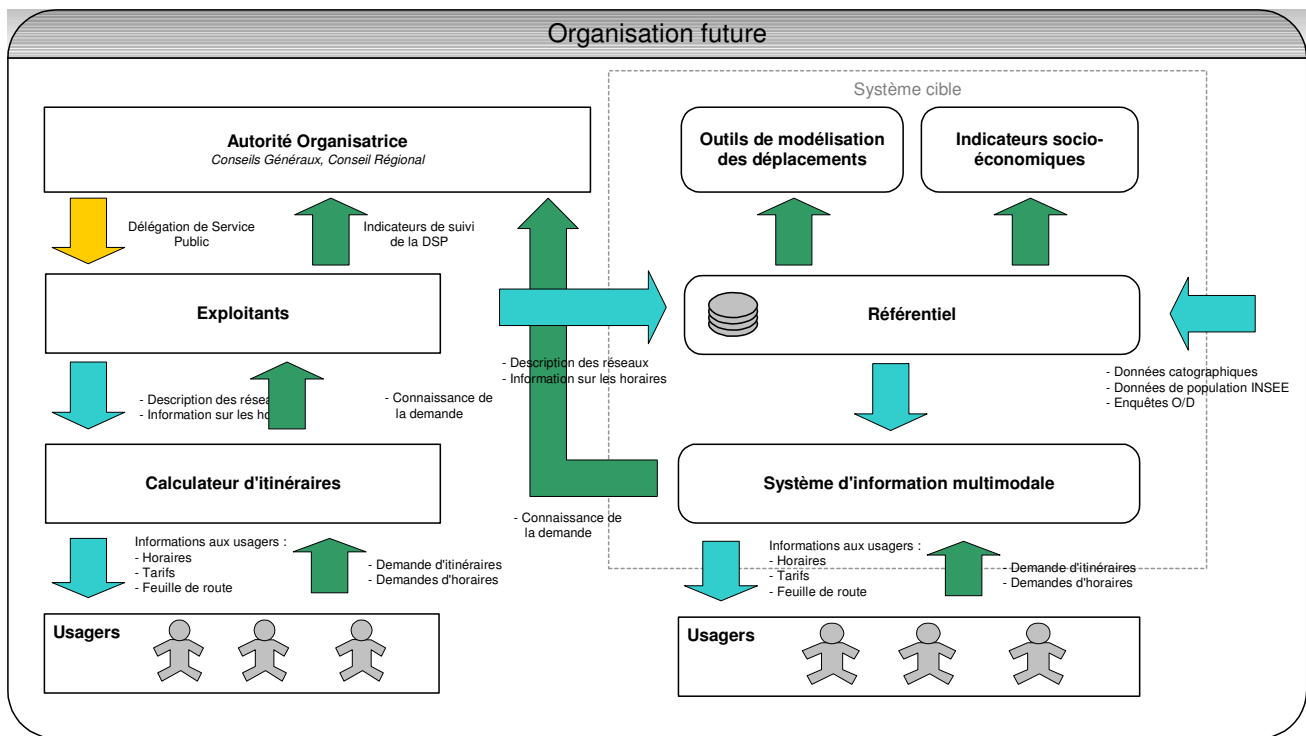
- Référentiel : il contient les données actualisées relatives à l'offre et à la demande de déplacement sur et autour de la Région. Il est alimenté par l'ensemble des dépositaires de l'information selon des règles à définir (recommandations). Les fonctions réalisées ne sont pas que celles de recueil et 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.
- 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.

Les figures ci-dessous présentent le fonctionnement schématique de l'ensemble et les principales interfaces entre composants.



Conclusion : recommandations

Dans le projet de la Franche-comté, l'étude ACTIF a mis en évidence le rôle central du Référentiel et surtout l'importance de la réalisation à ce niveau des fonctions de contrôle et de gestion de cohérence des données, dont l'enjeu majeur est qu'elles soient partagées. L'intégration de ces fonctions se traduit par des règles particulières relatives à la propriété des informations, à leur diffusion, à leur conservation, à faire partager par l'ensemble des partenaires.



Apports pour le Conseil régional Franche-Comté

Le témoignage du chef de projet : Zora BOUQUET-MEYER Chef du service Economie 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 déconnectée des tendances à venir en termes de méthodes de travail.