



Plate-forme de recherche et d'expérimentation  
pour le développement de l'information multimodale

URBA 2000  
39, rue du Ranelagh  
F - 75016 Paris  
Tél: +33 (0)1 44 14 30 00  
Fax: +33 (0)1 44 14 30 01  
www.predim.org

## **Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°70 du 31 août 2012**

### Participants :

Bernard BASSET – ATEC ITS France  
Mathieu CHASSIGNET – ADEME  
Benoit CHAUVIN - GART  
Laurent CHEVEREAU - CERTU  
Philippe DELCOURT – URBA 2000  
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000  
Geoffroy HERMANN - DGCIS  
Jean-François JANIN – DGITM/MTI  
Arantxa JULIEN – MEDDE  
Michel JULIEN - CGDD  
Roger LAMBERT - DGITM/MTI  
Mathieu LE SERRE - MOBIGIS  
Anne MEYER - UTP  
Pia MURGAT – GART  
Frédéric SCHETTINI – MOBIGIS  
Christophe SAROLI – CERTU  
Bernard SCHWOB - AFIMB  
Yann TREMEAC - ADEME  
Guillaume USTER – IFSTTAR  
Thomas VIDAL - CERTU

### **1. Approbation du dernier compte rendu**

---

Aucun commentaire n'a été fait sur le dernier compte rendu.

### **Décision**

Le compte rendu de la réunion du COPI n°69 du 21 juin 2012 est approuvé.

## 2. DOSSIERS

---

### **1.1 L'actualité de l'information géographique pour la mobilité**

*Présentation : Frédéric SCHETTINI, Directeur et Mathieu LE SERRE, chef de projet - MOBIGIS*

#### **Présentation de MOBIGIS**

MOBIGIS est une société technologique qui commercialise et fait la promotion des SIG pour l'analyse des transports voyageurs à destination des AOT, des exploitants, des bureaux d'études. Les outils d'analyse permettent d'améliorer l'offre des réseaux. Ces développements s'effectuent au niveau des agglomérations, des départements et des régions. MOBIGIS travaille également sur les nouveaux services à la mobilité et sur les nouveaux supports (smartphones, les tablettes numériques, ... ). La société est aussi impliquée dans un projet avec l'agence nationale de la recherche pour développer le covoiturage en temps réel et dynamique au travers d'une application mobile.

#### **Quelques réalisations soutenues par la PREDIM**

- CAMERA est un projet de modélisation des lieux d'arrêts qui a été implémenté sur le territoire des Pays de la Loire. Il est soutenu par la PREDIM.
- Viajeo est une plateforme cartographique visant à déterminer le suivi de la pollution, du trafic routier et des bus en temps réel à Shanghai. Ce projet européen favorise la diffusion des normes et les échanges de données. Les partenaires impliqués sont THALES, le CERTU, MOBIGIS. Pour les TC, l'application utilise un mécanisme d'échange de données normalisées permettant de localiser les bus et l'heure d'arrivée du bus. La plateforme de démonstration intègre aussi un calculateur d'itinéraires multimodal pour que l'utilisateur conçoive son trajet d'un point A à un point B en utilisant les différents modes (marche, bus ...). Ce projet sera présenté le 10 septembre à Shanghai.
- POTIMART est un projet historique soutenu par la PREDIM. C'est un SIG libre pour des applications transport. L'application est composée d'une base de données normalisée au format CHOUETTE-Neptune qui permet d'enregistrer des réseaux TC. Un plugin POTIMART fait le lien entre ces données transport et un SIG. Il est ainsi possible de visualiser les réseaux TC suivant une symbolique particulière. L'application intègre des indicateurs : nombre de passages à chaque arrêt, zones bien desservies dans les agglomérations, zones en manque de dessertes, ...

Dans ses perspectives de la fin 2012, MOBIGIS a l'intention :

- de faire évoluer POTIMART en environnement web. Ainsi les données pourront être partagées en intranet entre les gestionnaires de données comme les AO ou partagées sur internet par les utilisateurs.

- De faire évoluer la structure de base de données, de représenter les lieux d'arrêt avec le formalisme IFOPT et prendre en compte l'accessibilité des PMR. Un utilisateur pourra ainsi sélectionner un arrêt et visualiser ses caractéristiques, notamment l'accessibilité.
- MOBIGIS a identifié des besoins vis à vis de ses clients comme la comparaison des horaires de temps théorique et des horaires de temps réel. Un tableau comparatif de ces horaires permettra à l'exploitant ou la collectivité d'optimiser ses lignes de transport.

Plus tard, la plateforme pourrait aussi intégrer d'autres fonctionnalités comme celles qui existent au sein du projet Viajeo (visualisation en temps réel de la position des bus, du trafic, de la pollution).

Jean-François JANIN demande quels sont les utilisateurs des applications libres de POTIMART.

Frédéric SCHETTINI répond que les collectivités qui souhaitent moderniser leurs bases de données en respectant les échanges standardisés sont intéressées en premier lieu. MOBIGIS travaille sur des projets pilote avec certaines d'entre elles (Toulouse, La Rochelle) mais aussi avec la RATP. Des expérimentations sont en cours. MOBIGIS propose des prestations de conseil et d'accompagnement autour de ces plateformes.

## **Présentation du projet CAMERA**

### *Objectifs*

Ce projet s'intéresse à la modélisation des arrêts du réseau de transport public allant des points d'arrêts simples aux pôles d'échanges complexes. Il a démarré en 2010 et il vise à faire la promotion des normes et montrer que le modèle de données européen IFOPT – qui permet de décrire les arrêts et les équipements des TC.- peut être largement utilisé. La directive INSPIRE favorise la production et l'échange de données géographiques. Les collectivités ont pour obligation de structurer leurs données suivant cette directive. CAMERA intègre les caractéristiques de cette directive.

Les partenaires du projet CAMERA sont KBIC (Kasia BOUREE Ingénieur Conseil, spécialiste en normalisation), Cityway (qui a repris Dryade et est spécialiste de l'information voyageurs) et MOBIGIS (spécialiste de l'information géographique).

### *Architecture et cas d'utilisation*

La Base de données contient les données de l'offre transport sous forme normalisée grâce au modèle IFOPT (arrêts, description de l'environnement d'une gare ou station : accès, escaliers, quais, cheminements...). Ces données sont souvent disséminées dans différents services. Des données complémentaires sont aussi nécessaires (bâti, voirie, espaces naturels, plans de station...). Les outils SIG orientés web ou mobiles permettent de produire des cartes, des plans papiers ou des applications plus technologiques. Des cas d'utilisation ont été produits. Il s'agit de la représentation de pôles d'échanges avec les services et commerces, le guidage piéton, la problématique des PMR (aménagements, position des valideurs, cheminements particuliers..), la recherche d'éléments autour de points d'intérêt.

## *Expérimentations des Pays de la Loire*

En 2010, des prototypes ont été réalisés et en 2011, ces outils ont été expérimentés en Région Pays de la Loire à partir de la base de données standardisées. Ainsi ont été expérimentés la modélisation 3D de pôles d'échanges, la publication de cartes interactives, la génération de panorama à 360° et la génération de fichiers audio pour guider des personnes à déficience visuelle.

*Démonstration* : voir <http://demos.mobigis.fr/pdII>

Les gares de Saumur et de la Baule ont été modélisées suivant le standard IFOPT. Des outils de préparation aux voyages et de repérage en gare ont été créés.

- Le panorama 360° fournit le panorama des abords et de l'intérieur de la gare (portes battantes ou coulissantes, couloirs, escaliers, bornes de tickets...)
- La carte interactive représente schématiquement les différents éléments de la gare (halls, quais, ...). Chaque élément est sélectionnable et est associé à une fiche de renseignement. Cette dernière fournit notamment de l'information sur l'accessibilité (aide sonore ou aide tactile disponibles). La carte affiche les cheminements dans la gare et les équipements spécifiques PMR, les équipements d'information (écrans, plans de réseau .. ), les services aux voyageurs (horloges, bancs, toilettes ...), les services commerciaux (photomaton, téléphone, presse, ...). L'application permet la sélection des catégories d'éléments.
- Les plans pdf sont imprimables par les utilisateurs avant de se rendre en gare.
- La vue 3D reprend les éléments principaux : les quais, l'intérieur de la gare, les portes battantes ou coulissantes... On peut se mouvoir et progresser à l'intérieur de la gare et découvrir les différents éléments.
- Les guidages audio sont téléchargeables à l'avance pour les personnes à déficience visuelle. Tous les déplacements possibles à l'intérieur de la gare ont été traduits en enregistrements audio. Ils ont été établis sur la base des relevés selon le formalisme IFOPT en collaboration avec des associations PMR qui ont soulevé notamment la problématique des types de portes.

La démonstration en séance s'est effectuée sur support web mais la déclinaison sur Ipad ou smartphone existe également.

Des discussions sont en cours pour décider d'intégrer ou non l'application dans le site Destinéo des Pays de la Loire.

Les agents de la Région du Pays de la Loire et les Associations de PMR ont évalué l'application durant le 1<sup>er</sup> trimestre 2012. Ils en ont conclu que l'application avait un réel intérêt (plans pdf, panorama 360°, carte interactive, fichiers audio) et que l'application 3D était trop complexe. Ils ont préconisé de réaliser une application hybride mixant la vue 3D avec une vue panoramique (cf application Keops de Kéolis sur Rennes) pour simplifier la navigation.

## Expérimentation RATP

Il s'agit de la représentation de 9 stations de RER entre Val de Fontenay et la Défense. Les stations ont été modélisées en 3 dimensions (bâti, réseau TC, ...).



Modélisation de la station RER Charles De Gaulle

L'objectif a été d'importer des données CAO (format Autocad) dans le SIG et de les modéliser suivant IFOPT pour ensuite effectuer des calculs d'itinéraires porte à porte pour des personnes valides ou non valides et effectuer l'analyse des flux de données piéton en indoor.

En cours de séance il a été montré :

- Les itinéraires dans la station Charles De Gaulle : on peut aller d'un accès vers un quai suivant un itinéraire convenant à une personne valide ou non valide.

Les flux de voyageurs dans la station La Défense : plus la couleur est rouge, plus le flux voyageurs est important. En fonction des flux de déplacements, l'application va déterminer les zones embouteillées pour qu'il soit possible, par la suite, d'apporter des améliorations (signalétique, aménagements ...)

## *Suites de CAMERA 2012*

CAMERA a été soutenu par la PREDIM en 2012.

Les travaux à venir portent sur :

- la mise au point d'applications mobiles pour saisir les points dans un pôle d'échanges (gare).
- la poursuite de l'analyse de l'état de l'art (en particulier des expériences menées à l'étranger (réalité augmentée))
- l'élaboration d'un profil d'échanges Netex – IFOPT
- la fourniture d'outils de visualisation des itinéraires selon différents profils de voyageurs

Les collaborations se poursuivront avec la Région des Pays de la Loire, la RATP, les associations de PMR, la Ville d'Orange qui possède un site pilote pour faire des relevés sur le terrain avec des mobiles. MOBIGIS est, par ailleurs, en contact avec OpenStreetMap pour contribuer à enrichir leur base de données avec des données PMR. OpenStreetMap est en liaison avec des contributeurs susceptibles de relever des données terrain avec des mobiles. Ces données peuvent contribuer à alimenter l'information voyageurs.

La description et les évolutions des projets POTIMART et CAMERA apparaissent dans les sites : [www.potimart.org](http://www.potimart.org) et [www.camera-tp.org](http://www.camera-tp.org)

## **Discussion**

Anne MEYER demande quelle est la position de RFF (Réseau Ferré de France) dans l'expérimentation, tout comme de Gares & Connexions

Frédéric SCHETTINI répond que RFF a été associé indirectement à l'expérimentation des Pays de la Loire, par l'intermédiaire de la Région. Il souligne les difficultés qui demeurent à obtenir la base de données patrimoniale de RFF.

Benoit CHAUVIN relève des points intéressants au sujet des PMR. Il demande si l'application présentée pourra intégrer la réalité virtuelle et si des demandes ont été faites en ce sens

Frédéric SCHETTINI répond que la Région des Pays de la Loire avait envisagé cette piste initialement mais que, compte tenu des délais assez courts, il n'a pas été possible de développer cette technologie. Mais des réseaux en France s'intéressent sur la réalité augmentée. MOBIGIS a conscience de l'importance de ces technologies et les a inscrites dans ses perspectives.

Benoit CHAUVIN ajoute que ces technologies sont supportées par les smartphones dont le nombre a dépassé celui des mobiles standards. Ces nouveaux outils vont se retrouver de plus en plus en possession des personnes à mobilité réduite.

Anne MEYER indique qu'il faut être prudent avec l'emploi du terme « handicapé ». La définition européenne recouvre des personnes avec des handicaps physiques, tout comme

des personnes qui sont temporellement en situation difficile de mobilité (personnes avec poussettes, valises, enfants...). Les termes personnes valides ou non valides sont trop restrictifs

Frédéric SCHETTINI répond que dans le cadre de l'expérimentation, la RATP a voulu utiliser le terme de « personnes à mobilité limitée ».

Michel JULIEN a appris récemment qu'un consortium industriel (Nokia, Samsung..) s'est constitué pour travailler sur la localisation indoor. Il demande si MOBIGIS suit ces questions.

Frédéric SCHETTINI répond que ce sujet pourrait être envisagé au niveau d'une gare importante, les gares de la Baule et de Saumur étant de petite taille ne s'y prêtent pas vraiment. En indoor, l'expérimentation intégrerait des technologies Wifi ou bluetooth. Sur Toulouse, MOBIGIS est en relation avec des partenaires qui s'intéressent à la localisation indoor (cf POLESTAR qui a fait une exposé à la journée d'information PREDIM du 12 septembre 2011 - <http://www.predim.org/spip.php?article3900> ). La localisation en indoor existe déjà dans certains aéroports.

Laurent CHEVEREAU demande s'il y a un lien entre l'accessibilité de la gare et l'accessibilité des trains.

Frédéric SCHETTINI répond que ce lien n'a pas été étudié dans le cadre de l'expérimentation.

Jean-François JANIN demande comment MOBIGIS envisage les financements de ses projets

Frédéric SCHETTINI répond que le projet CAMERA est soutenu par la PREDIM grâce à une subvention. L'expérimentation sur les gares de la Baule et Saumur a été financée par la Région des Pays de la Loire. Par la suite, MOBIGIS envisage de promouvoir les outils et les services qui les accompagnent chez les AOT et les exploitants.

La R&D devra être suivie d'un accès au marché. MOBIGIS est en contact avec Bordeaux (congrès ITS 2015).

Jean-François JANIN remercie les orateurs. La PREDIM continuera d'aider ce type de projet, en assurant notamment les aspects de communication et de diffusion auprès du public et des élus pour une meilleure compréhension de ces technologies et services (fonctionnement, coûts, gains attendus). La formation est également un point capital.

## **1.2 Les axes actuels de la réflexion des autorités organisatrices et opérateurs de transport en matière d'innovation dans les transports et la mobilité**

*Benoit CHAUVIN, responsable du pôle systèmes de transports intelligents au GART et Anne MEYER, directrice du département clientèles, exploitation et recherche à l'UTP.*

Benoit CHAUVIN fait état des travaux du GART. Les premiers travaux portent sur la CN03 et les liens avec les groupes de travail.

Il affiche le schéma d'organisation de la CN03 (Commission de normalisation sur l'information multimodale et billettique) et les structures de normalisation. La CN03 est présidée par le GART (Benoit CHAUVIN) et vice-présidée par l'UTP (Joël EPPE de la SNCF)

Historiquement la CN03 a été présidée par la SNCF (Gilles de CHANTERAC ) et lors du départ de ce dernier, il a été proposé d'impliquer plus les AOT et donc de placer le GART à la tête de la CN03. Le CETE Méditerranée (Didier DANFLOUS) assure le secrétariat de la CN03. La CN03 est rattachée au BNTRA (Bureau de normalisation des transports, des routes et de leurs aménagements).

Cette commission de normalisation est composée de 3 groupes de travail:

- Le GT4 billettique présidé Eric BURGSTHALER
- Le GT6 interopérabilité des systèmes centraux de la billettique présidé par Roland JANIN
- Le GT7 information voyageurs présidé par Christophe DUQUESNE

Des experts travaillent au niveau ISO et CEN : KBIC (Kasia BOUREE), AURIGE (Christophe DUQUESNE), Jean-Philippe AMIEL (NEXTENDIS), Gilles de CHANTERAC.

La CN03 s'appuie également sur les groupes de travail constitués au sein du GART (groupe de travail sur les systèmes d'information multimodale et le groupe de travail billettique qui démarre).

La CN03 recense 127 membres. Les présidents de la CN03, GT4, GT6, GT7 vont toutefois revoir cette liste avec le BNTRA. Une participation plus active sera demandée aux membres.

Les travaux en cours concernent le suivi de la norme sur le référentiel RF (radio fréquence) qui vient d'être approuvée et de 13 normes à l'étude.

Bernard SCHWOB précise que le référentiel RF permettra de garantir la bonne communication entre le terminal billettique et les objets portables dotés de la technologie NFC (Near Field Communication) c'est à dire les cartes, les clés USB ou autres objets. Jusqu'à ce jour, les cartes de transport étaient achetées par l'exploitant qui s'assurait de la bonne communication entre la carte et les équipements billettique. Mais demain, n'importe quel objet devra communiquer avec n'importe quel équipement billettique. Le référentiel RF est quasiment au point et onze réponses favorables au niveau européen ont été recensées, à l'exception de la Belgique (pour qu'une norme soit adoptée, il faut au minimum 5 réponses favorables). Cette initiative française progresse au niveau européen. L'organisation GSMA (GSM Association) qui regroupe les opérateurs de téléphonie s'intéresse également au sujet.

Au niveau de la billettique, les français souhaitent garder le leadership du groupe TC278/WG3/SG5, Jean-Laurent FRANCHINEAU ayant quitté la présidence de ce groupe à la suite de son changement de fonction. M Dominique DESCOLAS souhaite le remplacer. Mais la présidence française n'est pas acquise car d'autres pays comme l'Allemagne et en second lieu la Grande Bretagne, sont intéressés.

Pia MURGAT détaille le fonctionnement des groupes de travail du GART.

Les groupes de travail billettique et information multimodale sont à destination des techniciens des collectivités. L'objectif de ces groupes de travail est d'échanger et de diffuser des informations.

Le GT SIM (Groupe de travail sur les systèmes d'information multimodale) est découpé en 4 parties :

- Un axe normalisation en lien avec la CN03,
- Les retours d'expérience avec intervention d'experts

- La présentation des projets innovants
- L'identification des problématiques et démarches à mener

En ce moment le GT SIM travaille sur les données SNCF (SNCF voyages et proximité), les échanges de données entre les systèmes d'information, la diffusion, la qualité et la réutilisation des données, l'accessibilité, les données vélo.

Le GART souhaite effectuer un travail de sensibilisation des politiques et organiser un colloque à Lyon sur les enjeux de l'information dans les TC.

Le groupe de travail billettique est découpé de la même manière que le groupe GT SIM. Les thèmes traités sont la billettique sans contact, l'interopérabilité billettique illustrée par le travail sur l'application billettique commune (ABC) en lien avec l'AFIMB. Le GT ABC travaille avec le GT4 de la CN03

*(voir ci-joint le schéma d'organisation de la CN03 et l'organisation des groupes de travail GART en lien avec la CN03)*

## **Discussion**

Anne MEYER explique que l'UTP a mandaté des représentants dans les groupes de travail billettique comme Joël EPPE (SNCF), Jean-Laurent FRANCHINEAU (Véolia-Transdev). L'UTP a sorti un document pour le salon de la mobilité sur « informer le voyageur » <http://asp.zone-secure.net/v2/index.jsp?id=2425/3117/24993&lng=fr>. L'UTP a travaillé sur les spécifications NFC avec l'appui du ministère. Une étude a été produite et diffusée (cf <http://www.spirtech.com/news/specifications-nfc-transport>). Un autre travail sur des API de recherche d'itinéraire a également été réalisé par l'UTP ([http://www.utp.fr/component/fiche\\_doc/?id\\_fiche=995&admin=1](http://www.utp.fr/component/fiche_doc/?id_fiche=995&admin=1)).

L'UTP a conscience du clivage entre les préoccupations terrain des exploitants de réseaux et les réflexions sur la billettique et l'information voyageurs (cf la normalisation) au niveau national.

Benoit CHAUVIN explique que, dans le cadre de la CN03 et du BNTRA, un gros travail est entrepris sur la reconnaissance des travaux de normalisation des transports : à ce jour, le transport public se situe à cheval entre l'automobile (cf le BNA) et le ferré (BNF). Ces 2 bureaux considèrent en effet que les travaux de la CN03 se répartissent entre le BNA et le BNF. Le transport public n'a pas d'existence. Il faut donc poursuivre les travaux de communication pour faire apparaître le transport public comme un acteur majeur de la normalisation et des nouvelles technologies.

Bernard BASSET ajoute que ces réflexions doivent être portées dans le plan national ITS.

Jean-François JANIN demande si les travaux réalisés intègrent des idées liées à la marche à pied, au covoiturage, au vélo libre service. Quels sont les enjeux ? Y-a-t-il de nouveaux acteurs de la mobilité ?

Anne MEYER répond que l'UTP a rédigé un document intitulé « le manifeste de la mobilité » incitant l'opérateur principal du réseau de transport à prendre en charge ces nouveaux services à la mobilité. Cette réflexion a été reprise par les groupes de transport.

Benoit CHAUVIN explique que le GART conduit une réflexion sur l'utilisation du transport à la demande (TAD) par les personnes à mobilité réduite. Le CERTU a commencé des travaux sur le sujet et a dressé un état des lieux des services fonctionnant aux USA.

Les réflexions de complémentarité entre le TAD et le TPMR, et la technologie employée par le covoiturage dynamique est également abordée. Il s'agit de réfléchir à l'apport que pourrait amener ce mode de fonctionnement au travers de la géolocalisation en temps réel du demandeur (PMR). Ce mode de fonctionnement pourrait avoir un impact pour les PMR sur le temps d'attente et le nombre de véhicules nécessaire pour couvrir les besoins en déplacement.

Thomas VIDAL ajoute que le CERTU a piloté une étude sur la normalisation des données TAD il y a 2 ans. Cette étude a donné lieu à une évolution de la norme Netex. Le CERTU a creusé le lien entre le 3<sup>ème</sup> mode et les TC et traité les données du covoiturage pour lequel le standard RDEX commence à être reconnu. Ce standard permettrait de mutualiser les bases de données des entreprises de covoiturage et d'intégrer le covoiturage dans un trajet de bout en bout.

Jean-François JANIN précise que le terme « autorité organisatrice de mobilité durable » a été cité. Ce terme recouvre des modes tels que le covoiturage, l'autopartage, le vélo en libre service, le stationnement... Ces services ne sont pas associés à un transporteur public dans le mode de fonctionnement actuel. Il faudrait réunir tous les acteurs de la mobilité y compris les autorités publiques en charge du domaine public routier pour assurer la continuité des modes de transport. Ce sujet pourrait être abordé dans les instances de normalisation, les groupes de travail voire le BNA.

### **Plan national ITS**

Bernard BASSET explique que l'ATEC ITS travaille à la mise au point d'un plan national ITS comportant les perspectives de développement des transports intelligents de demain. Pour cela trois groupes de travail ont été mis en place : un groupe sur le routier, un groupe billettique et information multimodale, un groupe sur les aspects transversaux (formation, exploitation, normalisation). Ces groupes de travail vont être activés le 5 septembre. Il est aussi question de créer un groupe spécifique à l'automobile.

Jean-François JANIN ajoute que, par nature, les actions dans le domaine de la billettique ou de l'information multimodale dépassent le cadre du territoire français. Les industriels français sont essentiellement tournés vers la France; des actions organisées et coordonnées sont donc requises pour faciliter la conquête de marchés étranger.

## **3. ACTUALITES**

---

### **3.1 L'actualité de l'AFIMB : point sur les travaux en cours, perspectives à l'horizon 2013**

*Bernard SCHWOB, Directeur*

Bernard SCHWOB explique qu'en juillet 2012, un conseil des ministres européen s'est tenu à Nicosie sous Présidence chypriote. Il s'est intéressé aux technologies de l'information et des communications (TIC), ainsi que des télécommunications par satellite. Les sujets de l'open

data et de la réutilisation des données ont été évoqués. La Commission européenne a annoncé qu'elle ferait part de ses réflexions au congrès ITS de Vienne en octobre.

Il oriente sa présentation sur deux sujets d'actualité :

- La réutilisation des données
- L'appel à projets européen sur l'intégration de l'information multimodale et de la billettique

## **Position sur la réutilisation des données**

### *Contexte français*

Parmi les dix pistes identifiées par l'UTP pour améliorer la mobilité quotidienne des voyageurs (voir ci-dessus le document paru pour le salon de la mobilité sur « informer le voyageur »), l'AFIMB a souhaité clarifier le statut des données publiques et les conditions de leur réutilisation sans attendre les décisions de Bruxelles.

Dans l'état actuel du droit en France, les données transport (horaires théoriques, horaires temps réel..) ne sont pas réutilisables de droit. Elles relèvent en effet du service public à caractère industriel et commercial. Mais cependant, rien ne s'oppose à ce que les détenteurs de données décident de les rendre réutilisables.

### *Point de vue des acteurs en France*

Les autorités organisatrices mettent en place des systèmes d'information multimodale et souhaitent favoriser les produits qu'elles mettent à disposition du grand public. Elles peuvent aussi maîtriser les informations transport dont dispose le public (ex Twitter). Certaines prennent des initiatives sur l'ouverture des données (cf Rennes Métropole). Parmi les exploitants, la SNCF (Transilien, gares & connexions, SNCF voyages avec la ponctualité des TGV) et la RATP (position des stations, commerces de proximité...) ont ouvert leurs données. La SNCF a été primée dans le cadre du challenge de la Commission Européenne de 2011 avec le calculateur d'itinéraires « Mytripset » <http://mytripset.voyages-sncf.com/>.

Le calcul d'itinéraire porte à porte est techniquement réalisable en France mais il faut pour cela que les données soient disponibles.

### *Les orientations européennes pour l'urbain*

Au niveau européen, la Commission a formé un groupe d'experts « urban ITS group ». Plusieurs experts français en font partie. Ce groupe a produit un rapport préconisant que les services de transport soient assurés en principe par le privé et par le secteur public si le modèle économique n'existe pas. Le rapport encourage le développement de services par la mise à disposition des données publiques et encourage les autorités publiques locales (territoires allant de l'agglomération à la Région) à mettre à disposition un jeu de données multimodales (TC, routier, nouveaux services à la mobilité). Cette mise à disposition pourrait se faire soit par l'ouverture des données brutes (du type Rennes Métropole), soit par la mise à disposition d'un service (du type STIF). Cette réutilisation devra respecter les politiques publiques notamment la politique de report modal. Cette politique a un lien avec ce qui déjà été décidé dans le domaine du ferroviaire.

### *Les orientations européennes pour le ferroviaire*

Il a été décidé, dans le cadre du règlement TAP-TSI, que les entreprises ferroviaires mettront à disposition leurs données brutes à partir de 2014. L'engagement a également été pris de mettre à disposition de tiers un service de calcul d'itinéraire à partir de fin 2012. On retrouve ainsi la dualité de mise à disposition de données et de mise à disposition de services. Ci-dessous le tableau comparatif entre le groupe « urban ITS group » et TAP-TSI

Urban ITS Group	TAP-TSI
données urbaines	entreprises ferroviaires
au choix de l'autorité publique : <ul style="list-style-type: none"><li>▪ données réutilisables</li><li>▪ ou mise à disposition d'un service</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ fin 2012 : engagement de mise à disposition d'un service</li><li>▪ 2014 : données réutilisables</li></ul>

Dans ce cadre, quelle est la position des acteurs français ?

### *Vers une position commune des acteurs français*

On observe une tendance vers l'ouverture des données : voir carte de France de l'Opendata : <http://libertic.wordpress.com/2012/01/02/carte-de-france-de-lopen-data-v4/>

L'AFIMB discute de la position commune des acteurs français avec ses partenaires (UTP, GART). Les éléments de débat concernent le choix du niveau territorial, la nature des données (TC, route..), la forme de mise à disposition (données, services), la problématique des modalités financières (gratuité, redevance, type de licence) et les conditions de mise à disposition (respect de politiques publiques, exigences de sécurité, exigences de qualité). Les positions sont assez partagées y compris au sein des collectivités locales. Ces dernières seraient, selon le GART, plus nombreuses à privilégier la mise en place du service plutôt que la mise à disposition des données.

Les données ferroviaires grandes lignes sont sensibles parce qu'elles sont dans un domaine concurrentiel. Les opérateurs ferroviaires (SNCF) estiment que ces données ont de la valeur, notamment par rapport à la vente de titres. Toutefois le principe d'une mise à disposition des données à l'horizon 2014 est déjà acquis. Mais le débat reste ouvert sur les conditions de mise à disposition (voir ci-dessus)

Jean-Louis GRAINDORGE demande quelle est la position dans les autres pays. Est-ce que le caractère privé des données qui résulte de dispositions françaises existe aussi dans les autres pays ?

Jean-François JANIN précise que la qualification de service administratif à caractère industriel et commercial est une doctrine du Conseil d'Etat français qui ne s'applique pas nécessairement dans les autres états européens. L'application du principe est, elle-même, incertaine puisque le service public routier, même s'il est géré par des entreprises privées, est toujours un service public administratif pour lequel il a été décidé que les données ne sont pas réutilisables. Dans la mesure où la directive européenne de 2003 est actuellement

en cours de révision, il est prématuré de réanimer ce débat. Cependant, à terme, il faudra unifier les réflexions sur la réutilisation des données dans les domaines du TC et des transports routiers et prendre en considération les nouveaux modes de transport.

### **Appel à projet de la DG Move**

Cet appel à projet sur l'intégration de l'information multimodale et de la billettique est en cours. Les attentes portent surtout sur les questions d'ouverture et de réutilisation des données ainsi que les freins à la construction des SIM.

L'UITP a souhaité bâtir un consortium pour présenter une réponse à cet appel à projet. Elle a sollicité les membres d'IFM (interopérable fare management) composés de CNA (Calypso Network Association), VDV qui définit les spécifications billettiques en Allemagne, ITSO en Grande Bretagne, l'AFIMB en France.

L'appel à projet a pour objectif de permettre la constitution d'une information complète sans couture d'un point A vers un point B n'importe où en Europe. L'idée est que l'utilisateur, après obtention de son information, et sans faire d'autres saisies compliquées, puisse acheter ses titres de transport sur web ou téléphone mobile. L'AFIMB et ses partenaires (UTP, GART, SNCF, Véolia Transdev) est prête à relever ce défi. L'appel à projet comprend une partie étude minoritaire et une partie pilote majoritaire. La nature du pilote (pilote en laboratoire ou pilote terrain) n'est pas encore vraiment déterminée mais des sites ont été pressentis comme les trajets domicile-travail entre Lorraine et Luxembourg.

## **3.2 Directive ITS : préparation du décret d'application de l'ordonnance du 13 juin 2012**

*Jean-François JANIN, chef de la MTI*

La directive ITS a été transposée en France le 13 juin 2012 par une ordonnance. Le projet de loi de ratification de cette ordonnance doit être déposé au Parlement dans un délai de 6 mois, c'est-à-dire avant le 13 décembre prochain.

Un rapport a été fourni à la Commission le 27 août 2012 sur les projets français des 5 prochaines années en matière de systèmes de transport intelligents. Le texte officiel sera prochainement disponible en ligne. Les contributions qui sont parvenues après le 6 août ne sont pas prises en compte dans le rapport mais seront intégrées dans une étape suivante. La DGITM a rédigé le texte en sélectionnant des thèmes présentés sous forme d'une action, de manière à faciliter les prises de décisions. Un effort de rédaction a été fait pour rendre cohérent ce qui a été fait sur le plan routier et ce qui a été fait en matière de transport public. Le rapport met en avant la qualité du service.

Les membres du Comité de pilotage sont invités à lire ce rapport afin d'émettre de nouvelles idées ou d'effectuer des remarques. Ce rapport permettra à la Commission d'identifier des interlocuteurs et de rédiger des textes réglementaires correspondant aux intentions des acteurs.

Au plan national, comme la réforme des collectivités locales va être lancée dans les semaines à venir, il faut faire des propositions en matière d'ITS. Des réflexions sont déjà en cours : ainsi les Régions pourraient avoir un rôle pilote plus large en matière d'organisation des transports et de gestion des SIM. Les grandes agglomérations pourraient aussi tenir ce rôle. Il faut trouver la bonne coordination entre niveau régional et niveau agglomération. La mobilité urbaine durable pourrait être gérée par les agglomérations et un nouvel acteur

(Autorité Organisatrice de Mobilité Durable) pourrait émerger. Certains départements (Nord, Isère...) qui possèdent notamment une typologie urbaine dense, ont aussi un rôle à jouer. L'île de France est un cas particulier et complexe.

Un plan ITS pourrait s'adresser aux entreprises et aux collectivités. Il comprendrait un plan recherche et innovations, de la formation. Il s'intéresserait aux schémas d'infrastructure de transport et de gouvernance. Ce plan intéresserait aussi la DGCIS. Les échéances de ce plan ne sont pas encore fixées.

Lorsque les réflexions seront suffisamment avancées, il sera alors possible de rédiger le décret sous plusieurs versions :

- Une transposition simple de la directive, nécessitant l'attente de la sortie des spécifications de cette directive
- Un outil pour organiser le système de transport français comprenant les obligations européennes transposées mais aussi les groupes normalisation rassemblant des acteurs privés et publics en des lieux d'échanges pertinents, la recherche, un groupe de travail sur les aspects de gouvernance ...

## **4. Communication – sensibilisation**

---

### **4.1 Planning PREDIM du second semestre 2012**

Une journée d'information PREDIM est en cours de préparation. Elle se déroulera le 5 novembre 2012 à l'Arche de la Défense.

Elle comprendra 3 thèmes liés à la mobilité urbaine et s'inscrit dans la continuité de MMI (Mobilité Multimodale Intelligente) : urbanisme, logistique urbaine et tourisme. Ces thèmes seront regroupés sous l'intitulé : Mobilité intelligente : planification et aspects économiques. Urba 2000 diffusera rapidement les informations concernant cette journée.

Les prochains comités de pilotage ont été fixés au 18 octobre 2012 à 9H30 et le 12 décembre 2012 à 9H30

### **4.2 Agenda des événements transport et mobilité**

Guillaume USTER annonce que le 20 septembre 2012, dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, la fédération du covoiturage - FEDUCO (présidée par Edouard Duboille, Directeur Général de GreenCove Ingénierie) organise une journée dédiée à ce mode de transport, au siège de la MACIF à Paris.

Benoit CHAUVIN annonce que le GART en partenariat avec le CERTU, Tisséo, - le réseau de transport de Toulouse -, en collaboration avec le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG), organise un colloque sur le transport par câble en milieu urbain le 10 octobre 2012 à Toulouse. Le programme et le bulletin d'inscription sont disponibles sur le site du GART à l'adresse : <http://www.gart.org/S-informer/Nos-evenements/Les-transports-collectifs-par-cable-aerien-en-milieu-urbain-enjeux-et-opportunités>

Thomas VIDAL annonce que le CERTU organise avec le GART, l'ADEME et le CNFPT, la 3<sup>ème</sup> journée nationale sur les services à la mobilité le 4 octobre 2012 à Tours.

[http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9\\_et\\_d%C3%A9placements-n25/Management\\_de\\_la\\_mobilit%C3%A9-n62/4\\_octobre\\_2012:\\_Journee\\_d%E2%80%99etude\\_Nouveaux\\_services\\_a\\_la\\_mobilite-a2349-s\\_article\\_theme.html](http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-n25/Management_de_la_mobilit%C3%A9-n62/4_octobre_2012:_Journee_d%E2%80%99etude_Nouveaux_services_a_la_mobilite-a2349-s_article_theme.html)

Cette journée comportera 3 sessions :

- Quels modèles économiques pour les nouveaux services à la mobilité ?
- Quelles politiques d'accompagnement nécessaires au télétravail ?
- Comment mieux articuler Nouveaux Services à la Mobilité et Transport Public au sein des pôles d'échanges ?

Bernard BASSET annonce que l'ATEC ITS organise une journée sur les technologies sans contact au service de l'utilisateur urbain le jeudi 11 octobre 2012 à l'UIC (Paris).

[http://www.atec-itsfrance.net/evenements.cfm?codrub=EVENTS&codsrub=JOURNEES&CODSSRUB=JOURNEES&atexpo\\_id=138](http://www.atec-itsfrance.net/evenements.cfm?codrub=EVENTS&codsrub=JOURNEES&CODSSRUB=JOURNEES&atexpo_id=138)

**Prochain comité de pilotage**  
**Jeudi 18 octobre 2012 à 9H30**