

## **Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°59 du 3 mars 2010**

### Participants :

Réginald BABIN - GART  
Fleur BREUILLIN – MEEDDM  
Claude DAULAUD – MINEFE  
Philippe DELCOURT – URBA 2000  
Yannick DENIS - CERTU  
Anne-Marie FREDERIC – GART  
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000  
Jean-François JANIN – DGITM/MTI  
Roger LAMBERT – DGITM/MTI  
Pierre MAYET – URBA 2000  
Bertrand THEYS – PREDIT  
Caroline TROUSSIEUX – URBA 2000  
Guillaume USTER - INRETS

### **1. Approbation du compte rendu de la réunion n°57 du 21 janvier 2010**

Aucun commentaire n'a été fait sur le compte rendu n° 57.

#### **Décision**

Le compte rendu de la réunion du comité de pilotage de la PREDIM n°57 du 21 janvier 2010 est approuvé.

### **Remarques sur la standardisation des bases de données**

Claude DAULAUD signale qu'un besoin de cohérence est nécessaire entre les bases de données liées à la représentation de l'information multimodale. LA PREDIM est le lieu privilégié pour répondre à ces questions.

Jean-François JANIN répond qu'à ce sujet, une journée sur la normalisation sera organisée par l'ATEC-ITS France le **mercredi 14 avril 2010**.

Réginald BABIN a été saisi par cette problématique dans le cadre de la CN03, notamment par les experts qui interviennent dans les instances internationales. Le GART va se focaliser, d'une manière urgente, sur un travail de standardisation, face à l'évolution des services et produits qui mélangent les bases de données de type billettique, information multimodale et qui sont gérés sans aucun contrôle et sans aucune norme. Les experts sont prêts à s'investir dans ce travail.

Claude DAULAUD ajoute que la première démarche à entreprendre est la normalisation de description des bases (métadonnées). Le mode d'emploi doit exister si des chercheurs ou autre désirent créer une application.

Jean-François JANIN répond que cette opération n'est possible que si les données sont accessibles. Ainsi l'agglomération rennaise va diffuser ses données publiques (horaires de bus, coordonnées des associations de quartiers...) sous licence Creative Commons.

Yannick DENIS ajoute que les profils d'échange (SIRI, NEPTUNE) sont publiés.

Jean-François JANIN précise que les documents AFNOR sont protégés par copyright et l'AFNOR les vend (sauf s'ils font partie d'une réglementation). Il est toutefois possible d'obtenir facilement la version d'un document avant sa publication dans la norme et la version du document qui a évolué après sa publication.

Il est aussi possible de publier des logiciels dans lesquels les normes sont incorporées dans des référentiels.

Yannick DENIS établira **la liste des profils** qui s'inscrivent dans le contexte normatif.

Jean-François JANIN insiste sur le fait qu'un des rôles de l'AFIMB est de tenir la liste des référentiels à jour et de mettre en place les dispositifs assurant facilement leur diffusion.

Guillaume USTER ajoute que la normalisation prend du temps et que des acteurs ont le souhait de démarrer rapidement : la société de l'information va plus vite que la normalisation.

## **2. Dossier Académie des technologies – Projet de Multimodalité Multimodale Intelligente : 2MI**

### ***Commentaires sur le texte de l'Académie des technologies***

L'Académie des technologies est moins connue que l'Académie Française mais se place dans la même logique. Le projet 2MI est animé par Jean-Claude RAOUL, bien connu dans l'industrie ferroviaire. Il a travaillé chez Alstom à la Direction de la recherche pendant de nombreuses années sur les aspects techniques et organisationnels. Il a été le père de l'interopérabilité ferroviaire européenne. Des normes européennes issues de spécifications d'interopérabilité sont en cours sur les échanges d'information entre les opérateurs ou industriels ferroviaires. Les voyageurs peuvent ainsi consulter des panneaux dont les informations sont issues de compagnies différentes. Les trajets urbains et terminaux devront aussi faire l'objet d'une continuité d'information.

Tous ces éléments sont repris par la **Directive européenne sur les ITS** qui a fait l'objet d'un accord politique en décembre dernier. Le texte est en cours de finalisation avec une discussion entre le Parlement et le Conseil. Le 1<sup>er</sup> sujet du texte concerne l'information voyage qui couvre le routier en liaison avec les autres modes de transport. Le ferroviaire qui pénètre aussi le domaine urbain est au cœur du problème.

Le projet 2MI amène à des réflexions sur l'interopérabilité et aussi sur les logiciels libres. Il est tout à fait possible de réaliser l'interopérabilité sur des plateformes non ouvertes et sans logiciels libres mais la France souhaite s'engager sur le thème de l'interopérabilité et du logiciel libre, en espérant que ce choix soit partagé par les opérateurs, les prestataires de services, les acheteurs. On considère ainsi que ce choix politique paraît mieux fonctionner, qu'il est plus stable, plus économique, plus pérenne, qu'il permet la mutualisation de systèmes et de produits. Il assure également une ouverture vers d'autres métiers que le transport (tourisme, métiers de la ville, les systèmes d'information géographique). Ce choix pourrait défendre une offre française plus lisible vis à vis des autres pays. Sur ce modèle, le Géoportail est un lieu de publication d'information publique. Dans le domaine de l'interopérabilité, le Référentiel Général d'Interopérabilité (RGI) progresse également sur le sujet des systèmes interopérables.

Une réunion a eu lieu avec les acteurs en accord avec le projet, jusqu'ici porté par l'Académie des technologies. URBA 2000 a rédigé un projet de charte de coopération afin de poursuivre la démarche avec tous les acteurs qui se déclarent intéressés.

Les personnes du PREDIT qui appartiennent au domaine du fret sont favorables au projet. La diffusion des normes de fret pourrait être intégrée au sujet.

Le monde du fret n'est pas structuré de la même manière que le monde de l'information voyageurs. Ce ne sont pas les mêmes acteurs, l'organisation des pouvoirs publics est différente. Mais les outils sont les mêmes.

Ainsi l'ensemble des acteurs pourront appartenir à une même plateforme mais des groupes de travail différents seront à constituer.

### ***Commentaires sur la charte***

Pierre MAYET explique que des convergences sont en train de se construire sur ces questions. Le système urbain (cf ensuite le 3<sup>ème</sup> mode) fait partie d'un autre registre à cause du caractère déterminant de la gestion de l'espace urbain. L'information multimodale déploie sa complexité en milieu urbain, notamment avec la multiplicité des acteurs et des usages dans le même espace public (la voirie). Les différentes innovations doivent donc être compatibles et pouvoir s'ajuster les unes aux autres. L'approche de plateformes coopératives devrait pouvoir répondre à cette nécessité de coopération. Cette intelligence collective doit se mettre au service du Grenelle de l'environnement et viser à être prise en considération dans le Grand Emprunt, comme étant l'une des ressources mutualisées à organiser pour ouvrir les possibilités d'expérimentations concrètes en vue d'une diffusion des innovations, des nouvelles offres de solution pour une mobilité urbaine durable.

Claude DAULAUD ajoute qu'il a eu une réunion avec Mme Mireille CAMPANA (sous directrice réseaux et usages à la DGCIS) qui est ouverte à ce genre de démarche. Il ajoute que ces sujets complexes doivent être amenés aux responsables politiques avec des termes simples de manière à ce qu'ils se les approprient plus facilement et ne les laissent pas aux seuls opérateurs de transport.

Réginald BABIN déclare qu'il est favorable à la démarche. Un travail de pédagogie reste à faire vis à vis des élus pour les convaincre et les mobiliser. Cette sensibilisation s'effectue

dans les groupes de travail SIM, billettique et CN03. Le GART est confronté à un problème de coordination des groupes et les instances qui interviennent (PREDIM, AFIMB, ...). La charte est une bonne manière d'aborder ce problème en une cause commune.

Anne-Marie FREDERIC ajoute que les standards ouverts sont plus bénéfiques à la concurrence et pour l'utilisateur, dans un contexte où le nombre d'opérateurs se réduit, et qu'il est préférable que les industriels assurent leurs développements sur une base partagée.

Jean-François JANIN propose donc une charte générique, avec des déclinaisons suivant les métiers (transport urbain, fret ...) et des déclinaisons d'adhésion.

Une plateforme a été mise en place : <https://artic.thesis.org/> (la 1<sup>ère</sup> connexion peut nécessiter une modification temporaire de vos paramètres de sécurité - cf Philippe DELCOURT pour les inscriptions à la plateforme 2MI).

Claude DAULAUD souhaite que la charte affiche le grand objectif de l'interopérabilité mais sans aller trop loin dans la complexité technique.

Jean-Louis GRAINDORGE pense que la charte doit être synthétique. Ce document définit des principes sans obligation contractuelle. La charte consiste plus en une obligation morale que juridique.

Pierre MAYET ajoute que le sujet concerne la promotion d'innovations dans le champ du déplacement. Le TC est parfaitement déterminé et il possède son propre système de compétences. De nombreuses villes souhaitent développer des systèmes innovants sur la voirie avec les difficultés inhérentes à la gestion de la multiplicité de ces systèmes et services. Le sujet abordé est complexe et doit faire l'objet d'une bonne lisibilité par les politiques. Ces derniers ont besoin d'avoir une vue d'ensemble. L'intérêt de la charte est de fabriquer un langage commun qui permette de parler aux politiques à l'échelon national mais aussi aux échelons locaux.

Jean-François JANIN admet qu'à ce jour, le discours politique est encore vague. Le Grand Emprunt n'existera pas indéfiniment et la plateforme doit s'organiser pour être durable. Cette mission nécessite de la coordination au niveau de l'État et ne peut pas être exercée qu'avec la participation des collectivités ou des entreprises.

Les éléments constitutifs de la plateforme sont : un discours politique global, l'adhésion de l'ensemble des acteurs du domaine, la présence de spécialistes qui éclairent les politiques, des déclinaisons sur des thèmes identifiés, l'apport de ressources.

La DGITM et la DGCIS doivent avoir une vue commune.

Des entreprises comme Alstom ou Thales sont sensibles à la démarche. Les pôles de compétitivité doivent aussi être sensibilisés (SYSTEMATIC, I-TRANS, MOVEO, Advancity...).

Jean-Louis GRAINDORGE invite les participants à fournir du contenu de manière à développer les définitions du chapitre 2 qui seront placées en annexe (définition des systèmes ouverts, logiciels libres ...).

Bertrand THEYS se demande s'il ne faut pas prendre en compte le fret dans la charte.

Jean-François JANIN répond que le texte peut prendre en compte un aspect plus large sur la mobilité (livraison, distribution, ..).

Pierre MAYET insiste sur la prise en compte de la distribution, au niveau du dernier maillon jusqu'au destinataire (petits utilitaires urbains).

Jean-François JANIN ajoute qu'au niveau de la gouvernance, la charte mentionne que les acteurs se réunissent une fois par an : cette réunion pourrait être l'occasion de discuter de thèmes forts.

Guillaume USTER souligne que l'aspect démonstrateur est important et que les acteurs pourraient se regrouper sur des territoires particuliers (évaluation de l'usage et de la technique à partir de démonstrateurs).

Jean-François JANIN confirme qu'un courrier sera envoyé au président (avec copie au secrétaire) de chacun des groupes GO2 (Qualité et sécurité des systèmes de transport), GO3 (Mobilités dans les régions urbaines), GO4 (Logistique et transport de marchandises) afin d'éclairer ces 3 groupes sur la démarche à entreprendre.

Il ajoute que la finalisation de la charte serait souhaitable pour fin avril.

### **3. Réflexion sur le 3<sup>ème</sup> mode**

Pierre MAYET rappelle qu'il a été directeur de l'urbanisme. Il a été délégué à la Sécurité Routière. Il connaît donc bien l'espace urbain et la voiture dans la ville.

En 1997 il est devenu président du groupe interministériel mobilité et véhicules électriques. Depuis peu, les constructeurs automobiles ont repris place dans la partie et sont en position d'effectuer des propositions dynamiques pour cette activité en qui concerne les automobiles électriques et hybrides. Mais cette reprise de position de leur part n'aborde pas le secteur des solutions de mobilité électrique légère (catégorie normative des 2 roues électriques et de quadricycles à moteur lourd ou léger).

Les nouvelles solutions de mobilité doivent s'inscrire dans les contraintes du développement durable. Comment peut-on sortir aujourd'hui de l'impasse non durable avec le mode dominant qu'est l'automobile thermique dans le monde urbain d'une part et le mode dominé des TC, objet de grands efforts positifs, d'autre part ? Entre les deux, il y a le vaste ensemble diversifié des solutions individuelles et légères utilisées pour des déplacements de proximité ou d'accès au système des TC, les nouveaux services de mobilité dans lesquels la PREDIM a joué un rôle de starter très important.

#### ***Pour le déploiement du 3<sup>ème</sup> mode***

Ce 3<sup>ème</sup> mode<sup>1</sup> est une proposition d'URBA 2000. Il pourrait devenir **l'image de marque** de la plateforme. URBA 2000 est dédiée à l'innovation et à la découverte de nouvelles solutions.

#### ***Contexte – menaces***

Nous sommes soumis à une triple menace :

- La menace des changements climatiques

---

<sup>1</sup> Le 1<sup>er</sup> mode est le mode actuel de l'automobile individuelle, majoritaire et dominant

Le 2<sup>ème</sup> mode est le mode TC, certes « dominé » mais objet de politiques fortes de développement par des acteurs spécifiques (AOT et opérateurs)

- Le niveau des prix du pétrole
- Les risques géopolitiques de conflits impliquant les pays exportateurs de pétrole avec toutes les incertitudes conjoncturelles qu'elles comportent et les impasses structurelles qu'ils révèlent.

Notre mobilité motorisée repose actuellement entièrement sur ces derniers.

URBA 2000 travaille sur la Chine et le Vietnam : la demande automobile est un enjeu décisif de la réponse aux engagements énergie-climat. Lorsqu'on prend la mesure des taux de croissance exponentielle sur la demande mondiale de pétrole, à moyen terme ou proche..avant 10 ans ça explose.

### ***Contexte – alternatives***

Les alternatives possibles au pétrole sont :

- Les biocarburants, mais, il s'agit là d'un complément de portée discutable, pas d'une alternative,
- Les premières offres de véhicules hybrides (économie de carburant de 15 %). Elles sont bonnes à prendre.

Mais l'objectif de la France est la réduction de 4 à 1 des émissions de GES d'ici 2050, La question est entière :

« Comment créer les possibilités d'une mutation rapide vers une mobilité urbaine durable (soutenable) ? »

### ***Le mode dominant***

C'est l'automobile : chacun en a pris le pouvoir. Ce mode fonctionne seul car les avantages sont immédiatement constatés :

- Réponse à la diversité des demandes individuelles de déplacements,
- Réponse commode, sans préalable, immédiatement disponible lors de la décision de se déplacer
- Réponse souple, car polyvalence (déplacement en famille ou à plusieurs, avec bagages ou objets divers)
- Une fois fait l'investissement de l'achat, ce n'est pas trop coûteux, seulement le prix du carburant, en apparence, celle du coût marginal.

Mais ce mode dominant a aussi des inconvénients qui ne sont pas forcément perceptibles au premier abord :

- Au bout du compte, avec le coût du véhicule, cela devient cher, et le prix du carburant ne cesse de monter et peut devenir imprévisible (les moins favorisés peuvent être les plus dépendants de l'exclusivité de ce mode dominant).
- Les encombrements : on voulait gagner du temps, on en perd.
- La pollution, celle des autres voitures, menace ma santé.
- Les risques d'accidents graves ou mortels que je cours dans les rues.
- Le bruit qui gêne tous les habitants.
- Le stationnement, casse-tête au quotidien, coûteux, ou risques de contraventions.

- Un urbanisme d'étalement dans l'espace (consommation d'espace) parce que l'automobile le permet

Ce n'est pas une solution. Cette pratique ne s'ouvre pas vers des sociétés urbaines de développement durable (enjeu du siècle : 80% de taux d'urbanisation à l'échelle du monde).

### ***Le mode dominé***

Ce mode repose entièrement sur la capacité de gestion publique. Il ne fonctionne que s'il est capable d'assurer un haut niveau de service. Il repose sur des investissements publics. Ce mode a fait appel à des innovations techniques durant ces trente dernières années.

Pour une ville moyenne la performance de ce mode peut atteindre 20% (50% à Paris).

### ***Entre ces deux modes, n'y aurait-il pas la place pour un 3<sup>ème</sup> mode ?***

Ce 3<sup>ème</sup> mode serait à la fois public (sur l'espace public) et privé parce qu'il pourrait satisfaire les besoins individuels. Il pourrait correspondre aux nouveaux services de mobilité : ce seraient des nouveaux services de transports intelligents plus ou moins automatisés et liés à l'usage de l'espace urbain.

### ***Information multimodale et interopérabilité des systèmes***

Information multimodale et interopérabilité des systèmes ont été développées dans le cadre de la PREDIM. Mais la plus grande part d'intelligence du système est située au niveau du piéton. Ce dernier peut en effet être doté d'outils innovants (GPS, mobile, ...). Il peut sur son mobile visualiser sur une carte les stations VELIB, les points d'arrêt bus, les stations de métro, des informations de description des pôles d'échanges complexes. Il est appelé à devenir **un piéton intelligent**. On y retrouve les bases de la liberté que l'automobiliste croit avoir.

### ***Remarques sur les petits véhicules urbains légers***

Derrière le véhicule électrique doté de performances au choc, d'une capacité de puissance (60 CV), le quadricycle à moteur est un véhicule plus léger et moins puissant (12 KW). Il peut assurer des déplacements à 70 km/h dans un vaste espace urbain. Actuellement certains tronçons d'autoroute sont limités à cette vitesse. Le véhicule motorisé urbain d'avenir pourrait relever de cette catégorie, de la motorisation électrique 5 à 10 fois moindre que les petites automobiles urbaines thermiques actuelles.

### ***Thèmes de travail***

- *Les problèmes d'interopérabilité* qui seront traités dans le cadre de l'AFIMB.
- *Les questions de gouvernance urbaine*
- *Les développements de concept*
  - o *La planification intégrée* : la planification urbaine doit être renouvelée. Il y a plusieurs décennies, l'objectif climat n'était pas au programme. C'était le modèle automobile. Aujourd'hui il s'agit d'initier une nouvelle pratique de planification qui intègre à son programme la mobilité urbaine durable économe en énergie et décarbonnée. Il n'y a plus de séparation fonctionnelle

de l'espace urbain : on est dans la perspective et dans l'intensité de la mixité urbaine. Les stratégies urbaines actuelles vont dans le bon sens. La mobilité urbaine durable repose donc sur la conception d'un 3<sup>ème</sup> mode qui mettra en mouvement toutes les alternatives à la solution automobile. Les modes doux et notamment la marche à pied doivent être des modes intégrés à ce 3<sup>ème</sup> mode.

- *La gestion de l'aménagement de l'espace public* : le bras de fer avec le monde dominant de l'automobile est en marche. Le principe consiste à reprendre de l'espace à celui affecté exclusivement à la voiture. Les zones 30 ont été mises en place pour conforter la place du piéton (cf préparation des zones 30 sur un vaste espace public à Metz en attendant la réglementation). Le code de la rue était surtout, dans un premier temps, dévolu aux cyclistes mais ensuite le piéton a été pris en compte.
- *La gestion de la régulation de l'espace public* : peut-on utiliser des patins à roulettes, trottinette ... sur les trottoirs ? La Poste peut-elle livrer le courrier avec des caddies électriques ? Il y a débat sur ces questions. Qui a le droit de circuler sur les voies réservées sinon les bus ? Des décisions peuvent être prises en local (pouvoir de police). Des méthodes sont à imaginer pour informer les usagers finaux grâce à des systèmes d'information. L'interopérabilité TC, VP est la réponse fondamentale pour l'ouverture des solutions du 3<sup>ème</sup> mode, avec l'incorporation généralisée de la géolocalisation en dynamique (tout sur mon portable !)
- *Le soutien aux expérimentations et conduite d'innovation* : l'innovation est une prise de risque que la charte permettrait de faire comprendre et qui ouvre la porte aux expérimentations. Ces expérimentations s'adressent aux collectivités territoriales et la plateforme est un élément décisif des échanges notamment sur les aspects normatifs.

Pierre MAYET rappelle que la voiture électrique automobile pourra devenir un véhicule urbain électrique ; mais l'avenir pointe davantage vers le grand potentiel de déploiement de véhicules urbains non automobiles électriques qui pourraient s'adresser à l'autolib (TQM).

Jean-François JANIN précise que ces réflexions conduisent à une problématique sur l'information qui reprend tous les modes, du piéton jusqu'aux véhicules qui peuvent être automatisés. C'est la continuité de ce qui se fait dans le cadre de la PREDIM avec les mêmes acteurs et les mêmes méthodes antérieures.

Jean-Louis GRAINDORGE ajoute que les aspects socio-économiques sont importants même si l'Académie des technologies se focalise sur les aspects technologiques. Il suggère d'inventer la réglementation simultanément au déploiement de l'innovation.

Pierre MAYET ajoute que la charte est une proposition de lecture accessible à tous, avec toutes les composantes des possibilités de développement des solutions innovantes. Les compétences de gestion urbaine sont un élément moteur : les maires cherchent des solutions combinant l'espace public, les déplacements et les qualités de vie qui en résultent. Ils poussent jusqu'aux frontières de la loi.

Guillaume USTER précise que l'innovation peut entraîner des dérogations.

Pierre MAYET trouve important que la charte intègre les aspects de logiciels libres et d'innovation. Elle doit traiter les obstacles à l'innovation et être un consensus sur la réglementation.

Jean-François JANIN répond qu'un groupe spécifique devra être constitué pour traiter ces questions.

Concernant les obstacles, il rappelle qu'un projet a été déposé dans le cadre de l'ANR et visait à concevoir un système de transport et à préparer un programme d'expérimentation ambitieux comportant une flotte de véhicules significative composée de cybercars. La tâche finale du projet consistait à diffuser les résultats et à produire des documents de sensibilisation et de communication. Il n'a pas été accepté mais la proposition reste intéressante.

Le deuxième dossier a été présenté à l'ADEME. Le projet a traité d'interopérabilité technique conformément au cahier des charges de la proposition. L'ADEME a mis l'accent sur les problèmes sociologiques (acceptation du concept) et de communication non traités dans le dossier puisqu'ils n'étaient pas en relation avec les aspects techniques.

Un nouveau groupe sur les véhicules électriques urbains peut être créé au niveau interministériel (Ministère de l'Industrie, Ministère de l'Intérieur pour les questions de responsabilité et de police) comprenant aussi des collectivités locales.

Anne-Marie FREDERIC rappelle que le développement durable ne concerne pas seulement les aspects environnementaux et les émissions de GES mais aussi les aspects sociaux et économiques. D'ici 2010, les marges de manœuvre sont très réduites (exemple du cadre bâti).

Pierre MAYET répond que l'information multimodale peut apporter beaucoup plus que la création d'infrastructures urbaines. D'autre part, l'infrastructure réellement disponible pour mieux vivre en ville c'est l'espace public de la voirie qui est déjà disponible. Les solutions doivent être imaginées sur cet espace.

Le PREDIT, au sein de ses groupes, discute-t-il de ces sujets ?

Bertrand THEYS répond que ces sujets sont traités dans le groupe 2 (Qualité des systèmes de transport) et le groupe 3 (Mobilités dans les zones urbaines) orienté recherche.

Pierre MAYET conclut en disant que le 3<sup>ème</sup> mode permet de redécouvrir le rôle de l'espace public. Le 3<sup>ème</sup> mode regroupe une diversité de services et d'acteurs que la charte doit pouvoir réunir et son acteur central est le **piéton intelligent** (et plus « l'automobiliste » qui prétend revendiquer à lui seul la représentation du citoyen). Il demande à ce qu'une première rencontre (70 personnes) puisse se produire d'ici l'été.

Jean-François JANIN ajoute que la charte s'inscrit dans un cadre global et porte sur des systèmes ouverts intégrant différents champs dont le piéton intelligent. Des groupes doivent se mettre en place pour les questions juridiques et politiques.

#### **4. AFIMB**

Le premier comité paritaire va se réunir début avril.

Le recrutement de personnel permanent est en cours.

L'IGN et la DGIMT ont signé une convention. L'IGN pourra recueillir des informations venant de SIM au format CHOUETTE.

Le comité d'orientation va se réunir le 23 mars après-midi.

L'AMO de la plateforme technique est confiée à MT3 qui commence à prendre des contacts.

L'assistance à la maîtrise d'ouvrage de la PREDIM sera renouvelée. L'AFIMB n'épuise pas le champ de la PREDIM et des projets lourds continuent à se développer.

La PREDIM a offert un cadre pour des financeurs (DRAST, DGITM, ADEME, OSEO). On pourrait également fournir des avis à des organismes qui vont gérer des produits du grand emprunt.

L'AFIMB sera en relation avec la PREDIM qui continuera à traiter des sujets de recherche.

## **5. Journée européenne LINK PREDIM**

Jean-Louis GRAINDORGE commente les taux de participation : 95 personnes ont participé à la journée. Tous les acteurs importants étaient représentés. (25 pour les collectivités locales et associations d'usagers, 15 pour l'Etat, 12 pour les opérateurs de transport, 24 prestataires de service et experts, 10 pour la recherche, 5 pour les organismes internationaux).

Les présentations et actes sont sur le site : <http://www.predim.org/spip.php?article3360>

Jean-François JANIN ajoute que la directive ITS comprend des thèmes sur lesquels la France aura à faire des rapports sur les systèmes d'information transport.

La description de l'existant de ces systèmes est important et permet de ne pas être désarmé face à de futures solutions. Les nouveaux systèmes doivent s'appuyer sur les précédents et ne doivent pas les remplacer.

Cet état de l'existant devra se faire dans le cadre de la PREDIM/AFIMB.

### **Proxima Mobile**

Cas de la plateforme mobile « Comuto »

La plateforme mobile « Comuto » facilite le covoiturage en mettant instantanément en relation conducteurs et passagers. Le site affiche le profil de celui qui conduit et celui qui est conduit (système de notation). Des informations personnelles sont échangées.

**La prochaine réunion du Comité de pilotage est fixée au 6 mai à 9H30 dans les locaux d'URBA 2000**