

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°68 du 3 mai 2012

Participants :

Bernard BASSET – ATEC-ITS France
Mathieu CHASSIGNET – ADEME
Christophe CHERON – CGDD/DRI/SDI2
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Pierre-Yves DILLARD – Easter Eggs
Anne-Marie FREDERIC – ADF (Assemblée des Départements de France)
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000
Nicolas HAUTIERE – IFSTTAR/LEPSIS
Jean-François JANIN – DGITM/MTI
Roger LAMBERT - DGITM/MTI
Patrick LEFEBVRE – Ville de Paris
Pia MURGAT – GART
Roger PAGNY – MEDDTL/MTI
Emmanuel RAVIART – Easter Eggs
Jean-François SANCHEZ – MEDDTL/CGDD/DRI/SR4
Bernard SCHWOB – AFIMB
Bertrand THEYS - PREDIT
Anne-Lise THOUROUDE - DGCIS
Guillaume USTER – IFSTTAR

1 Tour de table

Compte tenu du fait que la réunion rassemble de nombreux et de nouveaux participants, un tour de table est effectué.

2. Dossiers

2.1 La route de cinquième génération

Nicolas HAUTIERE, IFSTTAR, directeur du projet route de cinquième génération

Objectif de la route de cinquième génération

L'objectif du programme est st de marquer une évolution dans les fonctions de la route et fournir une réponse aux enjeux actuels de société : la mobilité, la transition énergétique et le développement durable.

Pourquoi la route de cinquième génération ?

Le transport routier a une mauvaise image. Il a un coût environnemental élevé et a été peu considéré dans le Grenelle de l'environnement. Cependant, pour répondre aux enjeux, l'innovation et la recherche sont nécessaires. Des innovations sont déjà disponibles ou en cours de développement dans les laboratoires de recherche. Un dispositif de validation d'innovations émergentes doit être mis en œuvre avec une prise de risque partagé entre le public et le privé. Le transfert technologique et l'industrialisation ne peut s'opérer qu'avec des solutions sur étagères. Il est nécessaire de renouveler les questions de recherche, d'identifier les problèmes de mise en œuvre des idées, de réaliser des tests en vraie grandeur, de sélectionner les solutions qui fonctionnent.

Les bénéfices attendus

Il faut inciter au transfert modal en installant des interfaces souples entre les différents modes de transport. En attendant ces évolutions, le réseau routier doit être maintenu au niveau actuel en dépensant moins, en évitant en évitant de développer des infrastructures lourdes et coûteuses .

Les leaderships industriels doivent être renforcés en évitant le dumping social. De nouveaux modèles économiques sont à mettre au point : aujourd'hui l'innovation routière est encadrée par les marchés publics. Ce système tend à figer l'innovation ou à ne tester que des projets qui ont été validés. Dans la charte innovation « routes et rues » (SETRA), les innovations doivent pouvoir avoir fait leur preuve avant d'être intégrées dans les réponses des marchés. Les objectifs sociétaux qui s'y attachent consistent à réduire l'empreinte carbone des routes, à créer des emplois, à renouveler des programmes éducatifs.

Le projet européen « forever open road »

Le projet « forever open road » est une initiative européenne de route ouverte, rassemblant les idées existantes, produisant des solutions pour remplir les besoins du futur répondant à trois préoccupations :

- Une route adaptable aux besoins
- Une route automatisée
- Une route résiliente au changement climatique

L'idée est de développer un concept adaptable à la demande de transport futur, fournissant un transport automatisé à bas coût et produisant des bénéfices substantiels compte tenu de la réduction des budgets d'entretien.

Le projet « forever open road » a obtenu en 2011 le prix « road design and construction prize » à Mexico.

Exemples

- Route « puzzle » qui peut être assemblée ou désassemblée rapidement

- Route automatisée en synergie avec les véhicules qui la parcourent : elle contient un minimum de capteurs. La voirie facilite la mise en peloton des véhicules. Cette route s'auto-diagnostique et fournit son état.
- Route résiliente qui gère le trafic en fonction des conditions météo, qui auto-dégivre la chaussée et stocke de l'énergie (panneaux solaires) pour le fonctionnement des capteurs

R5G incluse dans une alliance européenne

R5G est incluse dans des programmes et agenda de recherche et au moins dans 4 feuilles de route. D'autres sont encore à venir (high mobility d'ERTICO ou ECTP - European construction Technology Platform qui est une plateforme de génie civil).

De nouveaux projets seront ainsi créés dans le 7^{ème} PCRD à l'horizon 2020.

Démonstrateurs

Au niveau français, il faut pouvoir capitaliser les résultats de ces nouvelles recherches et ainsi construire des démonstrateurs technologiques à partir des 3 éléments de la « *forever open road* » suivant une approche systémique. La route acceptable est un 4^{ème} élément qui s'ajoute.

Exemple : les briques technologiques existantes pour une route efficace énergétiquement. Ces briques montrent que la route peut être efficace sur le choix des matériaux (recyclage, faible résistance au roulement, chaussée démontable), sur le plan énergétique (récupération de l'énergie mécanique, géothermie, route solaire), sur le plan de la mobilité (rechargement sans contact des véhicules électriques, éco-gestion du trafic, navettes automatisées).

Les différentes priorités de R5G

Les solutions ne sont pas les mêmes selon les réseaux. Si on découpe les réseaux en 4 familles : urbains, péri-urbains, structurants, locaux, on obtient une matrice à 16 éléments.

	Réseaux urbains	Réseaux périurbains	Réseaux structurants	Réseaux locaux	
Conception et construction décarbonées					
Résilience et efficacité énergétique					
Exploitation sûre et intelligente					
Acceptabilité sociale, juridique, économique, environnementale					
					

On ne peut pas tout entreprendre à la fois. Aujourd'hui un phasage en 3 étapes a été mis au point pour une mise en œuvre progressive : mise en œuvre de solutions existantes dans des mini démonstrateurs (réalisés aujourd'hui), conception de démonstrateurs thématiques qui se concentrent sur certaines innovations et constructions de démonstrateurs par fertilisation croisée sur les différents réseaux.

Les 4 démonstrateurs qui sont prioritaires au sein de l'IFSTTAR représentent les problématiques :

- énergie
- éco-mobilité urbaine
- automatisation des réseaux structurants
- sécurité routière sur les réseaux locaux (66% des tués sur le réseau secondaire en France)

Discussion

Bernard BASSET demande quels sont les laboratoires impliqués au niveau européen

Nicolas HAUTIERE répond que dans la « forever open road », 5 laboratoires européens sont champions sur 30 laboratoires dont ERTICO qui rassemble deux groupes de travail : « clean and efficient mobility » et « automation working group » (ou comment équiper l'infrastructure pour automatiser les véhicules).

Jean-François JANIN rappelle que le piéton fait partie des usagers de la route.

Guillaume USTER répond que l'IFSTTAR traite aussi l'espace urbain et le 3^{ème} mode et aborde donc le partage de la mobilité et de l'espace urbain. L'idée est de travailler sur des démonstrateurs prenant en compte un espace mutable en fonction des usages réalisés au

cours d'une journée. L'IFSTTAR travaille à la réalisation de démonstrateurs visant à comprendre l'acceptabilité du changement d'infrastructure et du code de la route. Cette idée fait partie de la R5G.

Jean-François JANIN ajoute que le domaine public routier qui a un sens fort pour les collectivités doit apparaître de manière forte. Le mot route est-il dans l'adaptabilité ou l'acceptabilité ?

Nicolas HAUTIERE répond que le mot route fait partie de l'adaptabilité. Le partage des usages est inclus dans R5G. exemple : concept d'urbanisme adapté aux voitures électriques. MOVEO a construit un 3^{ème} programme sur l'infrastructure et les services de mobilité en complément de l'électrification des véhicules (programme 1) et automatisation des véhicules (programme 2). Le 3^{ème} programme met en avant l'adaptation des infrastructures, les services de véhicules électriques urbains. VD-Com met en avant le partage de la voirie entre transport collectif, le transport individuel et le transport du fret.

Jean-François JANIN ajoute que le piéton est un usager de la route capable d'exploiter de l'information. Le piéton est en effet au centre des préoccupations actuelles.

Jean-Louis GRAINDORGE demande si les autorités locales sont associées.

Nicolas HAUTIERE répond que R5G travaille avec l'IDRRIM (Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la mobilité) qui comprend des organismes représentatifs de l'ingénierie publique (services de l'Etat et des collectivités territoriales). L'IFSTTAR est membre du conseil stratégique de l'IDRRIM. L'IFSTTAR est aussi impliqué dans le collège des organismes de formation et de recherche public privé et le comité scientifique et technique. Il ajoute que le terme de route intelligente est directement associé aux systèmes de transport intelligent.

Roger PAGNY s'intéresse aux fonctions de la route comme le passage des réseaux urbains (fibre optique). En urbain la concentration des réseaux est particulièrement dense.

Bernard BASSET ajoute que le projet GERFAUT 2 cherche à mutualiser les infrastructures du réseau de télécommunication pour les différents besoins du département 93.

Nicolas HAUTIERE répond que R5G intègre la problématique de chaussée démontable pour passer les réseaux. Elle a d'autres usages : elle transporte de l'énergie, de l'eau. En associant les acteurs, il est possible de concevoir une route acceptable, celle qui résulte d'une démarche qui remplit les fonctions qui lui ont été attribuées.

Jean-François JANIN souhaite poursuivre les discussions sur ce concept et le citer dans le programme de transports intelligents.

2.2 Le car du futur

Anne-Marie FREDERIC, ADF

Contexte et problématique

Les départements sont gestionnaires de routes (40% du réseau – 380 000 kilomètres de routes départementales). L'ADF a voulu faire évoluer l'autocar parce que les départements sont aussi gestionnaires de transports collectifs scolaires et interurbains. Les départements ont en effet fait le constat que les cars actuels ne répondent plus aux besoins. Le bus a évolué grâce à l'intervention des autorités organisatrices urbaines mais le car n'a pas évolué depuis de nombreuses années. Il y a cependant 60 000 cars en France.

Les collectivités et pas seulement les départements sont de plus en plus contraints économiquement. Les régions sont dans le même contexte avec des investissements importants dans le domaine ferroviaire.

L'accroissement de la population et la construction de maisons individuelles en zone périurbaine ou rurale ont un impact sur l'allongement des déplacements quotidiens. Des problèmes de congestion surviennent alors sur les routes et à l'entrée des villes. Certaines lignes départementales structurantes sont saturées.

Des départements envisagent la réalisation de lignes fonctionnant en sites propres (comme le projet Strasbourg-Wasselonne). Le Département de l'Isère a réalisé un site propre sur la bande d'arrêt d'urgence qui a l'inconvénient d'impacter la question de la sécurité.

Certaines lignes manquent d'attractivité (fréquence trop faible, lignes sous utilisées, transfert modal qui s'effectue mal, coordination entre les transports urbains et périurbains qui n'est pas toujours optimale).

Analyse des besoins

L'ADF a créé le groupe de travail ICARE dont l'objectif est de définir les besoins des départements, de faire évoluer, de fédérer la filière et de trouver des financements pour répondre à la saturation des lignes structurantes interurbaines et améliorer l'image du car vers plus de confort et plus de service.

Spécifications fonctionnelles

Des départements mais aussi des régions se sont regroupés et ont travaillé sur des spécifications fonctionnelles. Un Groupe de travail a été constitué. La FNTV a rapidement intégré ce groupe de travail auquel participe également l'IFSTTAR. Le GT a auditionné les équipementiers et les constructeurs. Un cahier des charges a été défini. Trois verrous technologiques ont été identifiés : l'énergie, la communication du véhicule avec l'infrastructure routière (priorité aux feux). le confort des usagers.

Plusieurs aspects fonctionnels ont été identifiés :

- Augmentation de la capacité de la ligne. Ce besoin peut s'opérer de 2 façons : augmenter le nombre de véhicules sur la ligne ou augmenter la capacité du véhicule. Ces solutions sont à examiner.

- La priorité aux feux et l'utilisation de sites propres permettent d'augmenter le cadencement avec une vitesse commerciale plus attractive. Ces lignes structurantes doivent être mises en correspondance avec des pôles d'échanges (gares) et les lignes fortes des réseaux urbains (tramways).
- Rationalisation économique des lignes avec un coût de fonctionnement minimum (entretien, consommation énergétique...), en permettant un agencement modulable en fonction de l'usage et des spécificités locales,
- Construction d'une image positive du car
- Etre doté d'équipements embarqués connectés fonctionnant sous un mode « Plug & play » pour une facilité d'intégration à bord et une ergonomie optimisée vis à vis des besoins des passagers : bornes de validation, écrans d'information, surfaces d'affichage, ruban d'information dynamique, bouton de demande d'arrêt, système électronique de comptage des passagers, caméras de surveillance, informations sonores, ...
- Etre utilisable sans nécessité de lourds investissements de voirie et d'infrastructure, guidé le cas échéant là où cela est utile (à l'accostage aux arrêts par exemple) et en conduite ordinaire partout ailleurs ;
- offrir des performances environnementales inégalées jusqu'alors, un bilan carbone le plus faible possible tant pour sa construction que pour son fonctionnement et son cycle de vie, des émissions nocives de polluants en diminution;
- être conforme à la réglementation française et européenne applicable au transport public de voyageur et en particulier à la directive CE-EU/2001/85.

Le cahier des charges est accessible sur le site de l'ADF.

Pour répondre aux questions de financement, un projet intégrant les spécifications contenues dans le cahier des charges, a été déposé dans le cadre de l'AMI ADEME « Véhicules lourds routiers » clôturé le 16 avril 2012.

Le consortium créé pour les besoins du projet contient 7 partenaires : la FNTV (chef de file), IRISBUS, ACTIA, Orange labs, FAST.. Plusieurs prototypes seront créés et testés dans différentes collectivités régionales et départementales.

Discussion

Bertrand THEYS demande si on a une idée du marché potentiel.

Anne-Marie FREDERIC répond que ce marché représente 600 véhicules globalement au minimum sur des lignes express en France hors régions et peut s'étendre à l'échelle européenne.

A quelques exceptions près, les départements ne sont pas propriétaires des cars et font appel à des milliers d'entreprises. L'un des principaux affréteurs de cars interurbains est la SNCF qui est impliquée dans le projet.

Patrick LEFEBVRE demande si en plus de l'image positive du car, il ne faudrait pas ajouter aussi l'image positive de l'abri voyageurs. La Ville de Paris travaille actuellement sur l'abri voyageurs multifonctions du futur, composé d'interfaces de communication avec l'infrastructure et les bus. Ces futurs abris voyageurs apporteront des services d'information et autre services aux usagers.

Anne-Marie FREDERIC répond que le projet est contraint par l'AMI de l'ADEME dont le cahier des charges ne porte que sur le véhicule. Les réseaux interurbains comportent 6000 points

d'arrêt et leur équipement n'est pas compatible avec les contraintes économiques. On pourrait toutefois envisager de construire de futurs abris voyageurs sur les lignes structurantes.

Jean-François JANIN se félicite que l'ADF soit pleinement engagée dans ce projet et que les entreprises y adhèrent.

Guillaume USTER signale qu'une étude d'observations anthropologiques avait été réalisée par Stéphane JUGUET et Stéphane CHEVRIER. Lumiplan et Kéolis ont réalisé, dans le cadre du PREDIT, une étude sur l'état de passage du bus à l'arrêt. A la même époque, Véolia avait aussi travaillé sur le bus intelligent.

2.3 PASSIM+, évolution de l'annuaire des services d'information multimodale

Philippe DELCOURT, URBA 2000 et Emmanuel RAVIART Easter Eggs

Remarque : la présentation PASSIM aurait dû être faite par le CETE Méditerranée (Patrick GENDRE et/ou Xavier CAMPENS) à l'initiative du projet qui n'ont pas été en mesure de participer au COPI.

Historique

PASSIM est un portail et un annuaire des sites et des services sur la mobilité. Il est accessible à l'adresse <http://www.passim.info>. PASSIM identifie les services d'information de mobilité et y donne accès. Les données de PASSIM sont librement réutilisables.

Le projet PASSIM a fait l'objet d'une étude préalable en 2000. En 2003 un outil a été développé par la Société Jalios à partir d'un logiciel propriétaire. Une grande partie des données avait alors été fournie par l'Association « Infotransport ».

En 2006, l'application a été redéveloppée par URBA 2000 à partir du logiciel libre SPIP ; le contenu du site a été complété par l'introduction de données exhaustives concernant les transports à la demande et les périmètres de transport urbains.

En 2008, Carte Blanche Conseil a redéfini l'interface utilisateur et surtout intégré l'API Géoportail.

Contenu de l'annuaire

L'annuaire compte 1200 services : il est exhaustif en ce qui concerne les transports collectifs urbains, départementaux et régionaux. Il est relativement complet pour les services du 3^{ème} mode (covoiturage, autopartage, vélo en libre service ...), et reste à compléter pour l'information routière (trafic, stationnement ...)

La base de données PASSIM peut être interrogée en effectuant une recherche par nom de ville ou par nom de service, en filtrant la recherche par mode de transport.

Le résultat fournit une liste de services sous forme de liens. Le questionnement de chacun des services produit une fiche composée :

- Du nom du service
- Son logo

- Les modes de transport
- Les territoires couverts
- Les types de service
- Les coordonnées du service (site web, site mobile, numéro de téléphone)
- Les coordonnées du ou des guichets d'information
- Les remarques et observations

Les modes de transport sont : les services d'information multimodale (SIM), les transports collectifs urbains, autocar, train, transport à la demande, bateau, vélo, marche, covoiturage, autopartage, avion, trafic, stationnement.

Les territoires couverts sont à l'échelle d'une Région, d'un Département ou d'un ensemble de communes (l'application affiche l'ensemble de ces communes).

L'application affiche les types de services disponibles : calcul d'itinéraire, description du réseau, horaires, accessibilité, tarifs, réservations.

The screenshot shows the PASSIM website interface. At the top, there is a header with the French Republic logo, the text 'Portail annuaire des sites et des services sur la mobilité', and the PASSIM logo. Below the header, there are navigation links for 'Langues du site' (set to 'français'), 'Mode avec carte', and a list of site functions: 'Accueil du site', 'Aide à la recherche', 'Contact', 'Mentions légales', 'Présentation', 'Export CSV', and 'Contribuer'. The main search area has a search bar with 'tours' entered. Below the search bar, there are buttons for 'Sélectionner un mode de transport' and 'Tout désélectionner'. A grid of transport mode icons is shown, with checkboxes for 'Service d'information Multimodale', 'Transports Collectifs Urbains', 'Autocar', 'Train', 'Transport à la demande', 'Bateau', 'Vélo', 'Marche à pied', 'Covoiturage', 'Autopartage', 'Avion', 'Trafic', and 'Stationnement'. A 'Recherche Passim' button is on the right. Below the search bar, there are tabs for 'Résultats de la recherche' and 'Les services nationaux'. The main content area displays 'Liste des services d'information pertinents pour la commune s'appelant Tours du département Indre-et-Loire (37)'. It includes a link to download a file, a direct link to the search results page, and a section for 'Liste des services d'information d'intérêt local pour la ville de Tours du département Indre-et-Loire (37)'. This section lists three services: 'FIL BLEU', 'Baladovélo (circuits de balades)', and 'Géovélo Tours', each with a small icon and a link. A final section for 'Liste des services régionaux de la région Centre' lists 'iv-malin'.

Exemple : liste des services de la ville de Tours en sélectionnant les modes : SIM, TCU, Vélo

Fonctionnement

En pratique, PASSIM contient une fiche par service que le système affiche selon sa localisation (région, département, ville) ou son nom.

Les internautes peuvent apporter leur contribution. Pour cela une fiche vierge est mise à leur disposition. Après avoir été remplie et envoyée, cette fiche est soumise à l'approbation du webmestre.

Les internautes ont la possibilité de télécharger et de réutiliser librement les données de PASSIM. A ce titre, PASSIM est référencé sur Etalab : <http://www.data.gouv.fr/donnees/view/PASSIM-551621> où l'ensemble des services est téléchargeable sous licence ouverte. Etalab constitue un référencement et contient le lien à partir duquel l'application est exécutée.

Le site est fréquenté à raison de 300 visiteurs par jour en moyenne.

Le site est consultable sur mobile. L'application gère le mode portrait ou paysage des smartphones. Elle comporte un mode zoom pour répondre aux critères d'accessibilité visuelle.

Evolutions de PASSIM (prototype PASSIM+)

Le nouveau prototype, dont la réalisation a été confiée à Easter Eggs, vise 3 objectifs :

- une description plus fine des services
- une meilleure analyse de son contenu
- une réutilisation facilitée.

1. Chaque service pourra être décrit plus finement (ajout de la prise en compte des réseaux sociaux, de l'open data, des services web, liens détaillés pointant vers les informations horaires, tarifs, recherche d'itinéraire .., information spécifique au service) et chaque fiche de service sera dimensionnée en fonction de la richesse des informations disponibles pour ce service (le nombre de champs pourra varier d'une fiche à l'autre).

Il est aussi envisagé que PASSIM permette de recenser des documents privés associés à un service (cahier des charges, présentation des systèmes d'information, communiqués de presse, etc.).

2. Pour les pouvoirs publics, le nouveau prototype permet la mise en œuvre d'indicateurs à différentes échelles territoriales (exemples : nombre de services d'information par région, nombre de services mobiles par département). Ces indicateurs pourront être représentés sous forme de cartes avec différentes couleurs suivant le nombre de services.

3. En termes de réutilisation, les cibles identifiées comprenant les offices de tourisme (contact avec le site d'information touristique Rhône Alpes SITRA), les communes, les opérateurs d'information routière (Mappy, Via Michelin ...), la presse locale et régionale, les portails de type Orange, et plus généralement les développeurs tiers (Passim est désormais référencé dans Etalab).

Les gestionnaires de site pourront coller du code sur leur propre site (API) pour disposer directement des informations de PASSIM sur leur site.

Les exports de données pourront être dimensionnés selon les souhaits des utilisateurs (données des services d'une région, d'un ensemble de communes ..).

Les acteurs publics et privés seront sensibilisés pour contribuer à la mise à jour de l'information à PASSIM.

Un travail sur le contenu (données) est actuellement amorcé. Il est réalisé principalement par le CETE Méditerranée avec l'aide de 2 stagiaires et à terme un soutien des autres CETE.

Démonstration

Comarquage

PASSIM est référencé dans service-public.fr : <http://vosdroits.service-public.fr/N19812.xhtml> dans le dossier transports. Ce site rediffuse les données sur les sites des collectivités. C'est la technique du comarquage. Toutes les collectivités qui prennent le flux de données services-publics en rajoutant une information locale possède un lien dans PASSIM. (pour plus d'information voir <http://www.comarquage.fr/static/presentation-comarquage.pdf>).

Autre exemple de comarquage assuré par Easter Eggs sur le site du ministère de la justice : <http://www.annuaires.justice.gouv.fr/>

Back office

Le système est évolutif. Dans la version actuelle, on est sur une structure à plat en un seul fichier. Le prototype repose sur une structure de fiches : système d'information, centres d'appels, guichets d'information, informations techniques, offres de transport, open data, services d'information (fiches principales de PASSIM) .. Les services d'information pointent vers des guichets, des offres de transport, des recherches d'itinéraires, des centres d'appels ... Cette structure est modifiable et ouverte. Il est possible de supprimer /modifier les champs dans une fiche.

Un utilisateur n'ayant pas de compte peut proposer de nouvelles fiches. Le système repose sur un mécanisme de modération a posteriori pour les agents non administrateurs (information publiée dès sa soumission) et le grand public peut proposer des corrections ou ajouter des fiches suivant un mécanisme de modération à priori. (information qualifiée avant d'être publiée).

Le système garde l'historique des modifications des fiches et peut établir les différences entre 2 fiches (principe des wikis). Il est possible de revenir sur une précédente version.

Le back office permet d'exporter les données filtrées selon une recherche.

Front office

Il est accessible à l'adresse : <http://etalage.passim.comarquage.fr/>

L'interface est plus simple que celle du back office. On peut rechercher par territoire : exemple Paris. On peut affiner la recherche dans le champ catégorie (en mettant une *, on obtient une liste de modes et types de transport). Le système fournit la liste des services. (attention les données sont en cours de qualification). L'onglet « partage » fournit un code Javascript à coller dans un site (comarquage du site). Il correspond aux caractéristiques de la recherche (exemple recherche des TAD sur l'île de France).

L'onglet « export » permet de générer un fichier au format excel ou CSV suivant également les caractéristiques de la recherche. L'export permet ensuite d'établir des statistiques et des indicateurs sur des cartes.

Cet export permet aussi de générer une version statique de l'annuaire. Un script génère ces pages HTML chaque jour. Ces pages peuvent ainsi fonctionner en autonome sur une

machine. L'application peut aussi dresser l'ensemble des modifications entre 2 dates (ensemble des fiches modifiées).

Actuellement l'application ne gère que les guichets sur les cartes, mais un travail d'intégration des PTU est actuellement en cours afin de représenter graphiquement les communes regroupées par PTU.



Portail annuaire des sites et des services sur la mobilité

Catégorie **Opérateur de services d'information**

Intitulé

Territoire

 Rechercher

Liste [Partage](#) [Export](#)

Organismes 1 à 7 sur 7

Nom

[Aéroport Castres Mazamet](#)

[Aéroport Tarbes Lourdes Pyrénées](#)

[Direction Interdépartementale des Routes - Sud Ouest](#)

[Aéroport Toulouse Blagnac](#)

[Mobimipy.fr](#)

[Aéroport Rodez Marcillac](#)

[Réseau de transport régional Midi-Pyrénées](#)

Liste des services de la Région Midi Pyrénées en sélectionnant la catégorie Opérateurs de services (attention : données en cours de qualification)

Discussion

Jean-François JANIN demande le calendrier et la suite des opérations.

Emmanuel RAVIART répond que la partie développement est achevée. LE CETE Méditerranée a recruté des stagiaires dont la mission est de saisir et d'actualiser les données dans le prototype.

Bernard SCHWOB confirme que, désormais, c'est l'AFIMB qui sera responsable de PASSIM avec l'appui du CETE Méditerranée. Il indique qu'il fera une brève communication sur l'évolution de PASSIM dans le cadre de la journée d'information PREDIM du 21 mai 2012.

Concernant cette intervention, il ajoute qu'il y abordera le thème de la billettique pour laquelle, l'idée, dans la perspective d'une billettique interopérable, est de mettre en place un site internet permettant de charger sur un support (carte, téléphone NFC) les applications billettiques disponibles en Europe.

Jean-François JANIN répond qu'il y aurait un intérêt au niveau européen de disposer d'un outil comme PASSIM. Il ajoute que la réutilisation des données par le grand public n'est pas encore bien définie.

Emmanuel RAVIART explique que si le projet intègre une information plus détaillée (adresse des points d'arrêts par exemple), il va buter sur la récupération des données à partir de sites hétérogènes associés à des licences différentes..

Philippe DELCOURT ajoute que la notion de liens profonds permet de fournir une information détaillée c'est-à-dire que PASSIM peut aller au-delà des sites de référence et fournir des informations thématiques sur la tarification, la recherche d'itinéraire, horaires ... en détaillant l'adresse de référence.

Bernard SCHWOB explique que le fond du problème est de savoir si les données sont réutilisables ou non et dans le domaine du transport. Beaucoup de données ne sont pas encore réutilisables.

Pia MURGAT explique que la conception du référentiel des points d'arrêt est essentielle pour les services de mobilité et qu'il serait souhaitable de demander à toute entité qui met en œuvre un service d'information de transport de participer à l'élaboration d'une base de données normalisée des points d'arrêt.

Bernard SCHWOB ajoute que certaines autorités organisatrices expriment fortement le souhait d'établir un référentiel des points d'arrêt au niveau national mais certaines autorités organisatrices n'y sont pas favorables. Le STIF réalise ce travail pour son propre compte mais ne souhaite pas une généralisation au niveau national. La position du STIF est plutôt de donner accès à des services (service de calcul d'itinéraire) et pas un accès à des données brutes (points d'arrêt, horaires...). Aujourd'hui la plupart des données brutes ne sont pas clairement réutilisables.

Jean-Louis GRAINDORGE rappelle que les aspects pédagogiques sont également importants. Dans le précédent COPI, une note a été produite sur l'opendata et souligne le degré d'implication de certaines collectivités dans ce domaine. Certaines collectivités peuvent être prises comme modèle de référence. Les données ouvertes des sites de ces collectivités peuvent-elles être utilisées par PASSIM+ ?

Emmanuel RAVIART répond que l'opendata en France reste balbutiant. Beaucoup de collectivités cherchent à développer leur portail mais ces initiatives sont assez désordonnées.

Anne-Marie FREDERIC ajoute qu'il serait intéressant de croiser les données de mobilité avec d'autres services publics (hôpitaux, services d'urgence, ...)

Guillaume USTER demande comment les données pourront être collectées et mises à jour.

Jean-François JANIN répond que ces informations seront traitées en grande partie par des correspondants CETE. Il conclut en disant qu'en 10 ans l'outil PASSIM a progressé et s'inscrit bien dans les problématiques actuelles.

2.4 Sensibilisation communication

Journée d'information de la PREDIM du 21 mai 2012 : programme et participation

Jean-Louis GRAINDORGE explique que cette journée d'information permet de redynamiser la PREDIM. Le travail de recensement des orateurs, l'invitation des participants, l'élaboration du programme a débuté dès le mois de février. Le fichier de communication (1800 contacts) a largement été actualisé. Plus de 130 personnes souhaitent participer à cette journée.

Le thème de la journée est le 3^{ème} mode et la modalité multimodale intelligente. Il comportera un point sur les actions récentes : catalyseur et programme public national de recherche, des sessions sur les nouveaux services de mobilité (voiture partagée, covoiturage, cybercar...) et les modes doux (vélo et marché à pied. Des représentants des grandes agglomérations (élus ou fonctionnaires de haut niveau) vont présenter ces sujets (Vill de Paris, Grand Strasbourg, Grand Toulouse et Grand Lyon). Le département de l'Isère est partenaire du projet du catalyseur 2MI et Vu Log est un précurseur des services de voiture partagée. Le plan national vélo sera présenté par le coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo et Guillaume USTER exposera une étude sur l'usage du vélo dans les grandes métropoles. La journée se terminera par un exposé d'Olivier Paul Dubois-Taine IGPC sur une analyse des aspects économiques des nouvelles mobilités.

Evolution du site web de la PREDIM

Le site de la PREDIM a été complètement redéveloppé (scripts et charte graphique) conformément aux caractéristiques de l'hébergement (CERTU) dans le cadre d'une coopération CETE Méditerranée – URBA 2000. L'ancien site fonctionnait avec une version vétuste du logiciel libre de publication sur internet SPIP qu'il convenait d'actualiser pour des raisons d'obsolescence, de maintenabilité et de sécurité. Le site est désormais plus lisible et offre la possibilité d'effectuer des recherches par mot clé. Le contenu a aussi fait l'objet d'une actualisation importante, compatible avec les nouveaux développements.

Les membres de la PREDIM sont invités à réagir sur les fiches partenaires. Les intéressés seront de toute manière sollicités dans les semaines à venir.

2.5 Actualités

Actualités de l'AFIMB

Bernard SCHWOB aborde le sujet de la billettique interopérable. L'AFIMB travaille avec le GART et la DGCIS dans le cadre de l'appel à projets « services mobiles sans contact ». Cette interopérabilité résultera de la création d'une application billettique commune à toutes les autorités organisatrices qui ne se substituera pas aux applications existantes mais s'ajoutera à ces dernières. L'utilisateur pourra ainsi se déplacer en tout point avec un média (carte, téléphone mobile NFC, éventuellement une clé USB). Un premier groupe d'autorités organisatrices souhaitent mettre en place cette application interopérable. Leur chef de file sera l'autorité organisatrice de Toulouse, TISSEO.

Aujourd'hui le contenu technique du projet est bien défini. L'achat de services par de nouveaux entrants non prévus au départ est un sujet particulier. Les autorités organisatrices souhaitent approfondir deux solutions : utilisation d'une centrale d'achat (les autorités organisatrices achètent un service) ou autoriser un opérateur de service à offrir un service aux utilisateurs finaux (dans ce cas les autorités organisatrices n'achètent rien). Pour cette seconde solution il est nécessaire de faire un appel à projets sur la base d'un référentiel. L'opérateur de service y répondra et proposera son service au nouvel entrant.

L'AFIMB travaille depuis un an sur les caractéristiques des terminaux billettiques et des objets portables pour s'assurer que la communication radio-fréquence entre ces 2 éléments sera bien assurée. Les terminaux billettiques respectent en général les normes ISO et les téléphones NFC respectent plutôt le standard EMV (Europay Mastercard Visa). Comment alors être certain que les terminaux billettiques ISO communiquent bien avec des téléphones EMV ?

L'AFIMB s'oriente vers des tests sur la base du référentiel établi, avec les terminaux billettiques existants et les téléphones existants ou à venir. Elle identifiera les problèmes et en tirera les conséquences. La démarche consiste donc à mettre au point une organisation de travail à cours et à plus long terme.

Catalyseur 2MI

Jean-François JANIN explique que la charte 2MI soutenue par l'académie des technologies a été publiée en septembre 2010. Le projet Catalyseur 2MI propose de mettre en place des interfaces standardisées (interopérabilité), permettant à la communauté des utilisateurs de disposer de passerelles et de connecteurs pour faciliter et accélérer la mise en réseau des systèmes. Il propose également d'accompagner les acteurs pionniers de la création des systèmes et des outils de la « mobilité intelligente » pour qu'ils bénéficient de la mutualisation de la ressource utile à l'innovation. Le catalyseur intègre 5 sous-projets qui impliquent fortement les collectivités locales.

Une réponse a été faite en mai 2011 à l'ADEME dont l'appel d'offre faisait référence en partie à la charte 2MI. Une audition s'est déroulée fin octobre 2011 et le dossier a été remanié afin de montrer que le projet catalyseur a de réelles capacités commerciales.

Mathieu CHASSIGNET précise que le dossier est toujours en cours de traitement. Le processus décisionnel est assez lourd compte tenu du nombre de partenaires au sein de la commission qui examine les dossiers. L'intérêt du projet est partagé par tous et le seul point bloquant se situe au niveau du modèle d'affaires. Une décision sera prise avant l'été.

Caroline MAURAND précise qu'URBA 2000 a développé un plan d'affaire pour répondre aux exigences de l'ADEME après la réunion de fin octobre. La réponse a été redéveloppée en intégrant des interfaces (connecteurs) associées à plusieurs processus de vente.

L'ADEME a aussi demandé des éléments financiers sur la structure URBA 2000, sur les partenaires qui ont renforcé la structure de coordination et de production du projet (Christophe DUQUESNE d'Aurige et ancien Directeur de Dryade, Chronos, la FING, TPC Conseil, l'agence de Design APIE). Elle a aussi demandé à ce qu'URBA 2000 s'associe à un industriel. Ainsi Thalès, signataire de la charte 2MI, a établi une lettre de soutien et d'intérêt au projet.

Le CGI a souhaité rencontrer URBA 2000 en direct. Pour le CGI, le dossier catalyseur n'est pas un projet industriel classique et la question de garantir sa pérennité après la phase de recherche développement se pose. Pour le CGI, le projet est intéressant mais il est risqué. L'étude de marché doit être plus approfondie et mieux définie. Le CGI va mener une expertise pour vérifier la crédibilité du marché visé.

Mathieu CHASSIGNET ajoute que l'ADEME est favorable au projet mais que, désormais, c'est le CGI qu'il faut convaincre sur les aspects financiers : cela peut passer par un phasage différent des sous-projets ou l'entrée d'un nouveau partenaire de poids.

Mission d'appui à l'innovation

La démarche de l'article 75 permettait de mettre en place un concours, de définir un cahier des charges avec un fournisseur et de lancer ensuite un marché de services classique en vue de réaliser la phase opérationnelle. Elle avait été utilisée pour formuler la proposition d'un programme public national de recherche, essais et expérimentation qui avait été présentée en septembre 2011. Pour des raisons juridiques, la mise en œuvre de cette proposition n'a pas pu être poursuivie et d'autres pistes sont aujourd'hui poursuivies.

Jean-Louis GRAINDORGE indique que la Direction des Affaires Juridiques du Ministère a, en effet, mis l'accent sur le fait que le recours à l'article 75 du code des marchés publics présente des risques importants dans la mesure où il limite la concurrence, comme le faisait l'article 73 sur les marchés de définition qui a dû être abrogé à la suite d'une décision de la cour de justice européenne l'ayant déclaré non-conforme aux directives « marchés publics ».

Prochain comité de pilotage

Jeudi 21 juin 2012 à 9H30