

## **Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°67 du 17 février 2012**

### Participants :

Bernard BASSET – ATEC-ITS France  
Benoit CHAUVIN - GART  
Philippe DELCOURT – URBA 2000  
Anne-Marie FREDERIC – ADF (Assemblée des Départements de France)  
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000  
Jean-François JANIN – DGITM/MTI  
Aranxta JULIEN – PREDIT GO2  
Roger LAMBERT - DGITM/MTI  
Patrick LEFEBVRE – Ville de Paris  
Anne MEYER - UTP  
Pia MURGAT – GART  
François PROCHASSON – Ville de Paris  
Jean SENG – AFIMB  
Anne-Lise THOUROUDE - DGCIS  
Guillaume USTER – IFSTTAR  
Thomas VIDAL - CERTU

### **1 Tour de table**

Le dernier comité de pilotage s'étant tenu en juin 2011, un tour de table est effectué pour que les nouveaux participants et les participants habituels fassent connaissance.

### **2. Ouverture et réutilisation des données publiques à l'heure de l'opendata** ***Jean-Louis GRAINDORGE, URBA 2000***

#### Rappel

La problématique de l'ouverture des données a été étudiée à partir du moment où les textes européens et français sont apparus au milieu des années 2000. Le texte fondateur est la directive européenne 2003-98 (Directive PSI).

Elle a été transposée en 2005 par une ordonnance (modifiant la loi du 17 juillet 1978 sur la transparence administrative) puis un décret d'application et par une circulaire parue au début de 2006.

Dès la parution de ces textes, la PREDIM a réfléchi au sujet. Une première note a été produite en 2006. Elle a ensuite été actualisée. Elle se fondait sur divers articles de la LOTI pour soutenir la thèse que l'information sur la mobilité peut être considérée comme un service public à caractère administratif (SPA) par nature touchant à l'organisation des transports. Qu'elle devait, par conséquent, être distinguée de l'exécution du service public des transports qualifiée par la loi de service public à caractère industriel et commercial (SPIC), les SPIC étant exclus du champ d'application de la loi de 1978. On en déduisait que les informations étaient disponibles et que sous certaines conditions elles pouvaient être réutilisées.

En 2009, la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) a été saisie par le Président de la Région des Pays de la Loire qui souhaitait savoir si les données collectées pour le fonctionnement du site « Destinéo » pouvaient être librement réutilisées. La CADA a répondu négativement considérant que ces informations se situaient dans l'exécution d'un service public dans un domaine industriel et commercial et qu'il n'y avait pas réutilisabilité des données sauf convention expresse.

L'AFIMB, à sa création, a de nouveau saisi la CADA en se fondant sur la l'article 27-1 de la LOTI qui fait obligation aux agglomérations de plus de 100 000 habitants d'organiser un service d'information multimodale. La CADA a pris une position différente de celle qu'elle avait prise précédemment. Elle a considéré que le service d'information est de la compétence des AOT. Il présente un caractère administratif à la différence de l'exécution du service de transport qui lui est à caractère industriel et commercial. (raisonnement similaire à celui de la note de 2006)

## Opendata – contexte

L'OpenData est, à l'origine, un concept anglo-saxon, apparu au niveau territorial, puis étendu au niveau central. Il est apparu au milieu des années 2000. En France, une commission sur l'économie de l'immatériel a donné naissance à l'APIE (Agence du Patrimoine Immatériel de l'Etat) en 2007. Les données créées par les administrations font partie de ce patrimoine immatériel. L'APIE a travaillé sur le modèle optimal de tarification de la réutilisation des données. Elle a fait une distinction entre les données brutes gratuites et les données enrichies suite à un traitement, qui pourraient être vendues à un prix raisonnable. Une fourniture assistée pourrait donner lieu à une vente à coût marginal parce qu'un service est fourni.

Etalab, le portail de données des Ministères <http://www.data.gouv.fr>

Le plan de développement numérique 2008-2012 a amené à la création d'un portail donnant accès aux données des ministères Il a été mis en œuvre grâce à une mission auprès du premier Ministre qui s'appelle Etalab. Au départ cette mission était en charge, sous l'autorité de l'APIE, de mettre en place un site permettant d'accéder aux données. Le site a été ouvert en décembre 2011. Il met en ligne 352 000 jeux de données dont beaucoup proviennent de l'INSEE (environ 300 000).

Une circulaire du Premier Ministre du 26 mai 2011 affirme le principe d'une réutilisation libre des données publiques et un décret (décret du 26 mai 2011) prévoit que toute nouvelle redevance pour la réutilisation des données doit figurer dans une liste réglementaire.

L'Étalaab adopte ce principe et a publié récemment une licence ouverte qui autorise la reproduction, la redistribution, l'adaptation et l'exploitation commerciale des données. L'Étalaab, qui n'est pas producteur de données, a mis en place un réseau de correspondants au sein des administrations. Ces dernières lui fournissent les données. Etalaab a largement invité les collectivités locales à enrichir son site. Il possède peu de données sur la mobilité et le transport. Un des enjeux est de normaliser le format des données.

Data Publica <http://www.data-publica.com>

Au départ c'est un projet de recherche. Il avait été lancé en septembre 2010 et avait pour objectif de créer un annuaire des données publiques. Une société a été créée en mars 2011. Le modèle économique est basé sur le concept de Data Store, un site de commerce électronique où les utilisateurs trouvent des données accessibles de façon payante ou gratuite et la possibilité de développement de jeux de données sur mesure avec formule d'abonnement.

Le site contient 3 types de services :

- La solution de bout en bout : croisement de données, données extraites à partir de sources identifiées, flux de données au format souhaité, fichier de données apuré
- L'enrichissement de données : géocodage, ajout d'éléments économiques, segmentation des données géographiques...
- Traitements ponctuels : ils consistent à fabriquer des fichiers sur mesure.

Il n'y a pas réellement de concurrence entre Data Publica et Etalaab car l'un a des objectifs commerciaux et fabrique des données enrichies et l'autre a une vocation de publication.

SNCF <http://data.sncf.com>

Depuis plusieurs mois la SNCF s'est interrogée sur la démarche de l'Opendata car Google, via Google Transit, avait commencé à publier des informations et à fabriquer des calculs d'itinéraires incluant le mode de transport ferroviaire. Le mouvement de l'opendata qui s'est développé en province, a conduit la SNCF à adopter une stratégie nationale. La SNCF a alors mis en ligne un site en décembre 2011. C'est un espace participatif qui avait initialement une durée de vie de 2 mois mais qui perdure encore aujourd'hui. Les internautes peuvent y proposer des idées et des sujets d'échanges sont abordés dont les thèmes sont : amélioration des services, nouveaux services, partenariats, modèles économiques, juridiques, questions techniques. Le site recense des échanges intéressants et s'enrichit progressivement.

Le site contient peu de données SNCF : la liste des gares desservies par Transilien SNCF et les lignes qui les desservent; des informations complémentaires sur ces gares : équipements, appellations et coordonnées. Le site <http://kanjariv.webshell.fr/technique.html> exploite les données ouvertes de la SNCF pour effectuer des recoupements avec la cartographie en ligne et les réseaux sociaux et localiser les services de proximité le long d'une ligne Transilien.

L'annexe de la note accompagnant la présentation, contient des fils de discussion sur le modèle économique de l'opendata SNCF. 5 modèles économiques sont en cours de discussion :

- Le modèle ouvert : une gratuité des données et des API qui se traduit économiquement par une fréquentation accrue des trains et une meilleure qualité de service pour les clients
- Le modèle mixte : gratuité des applications pour des usages non commerciaux et payant pour des usages à finalité commerciale
- Le modèle proportionnel : il est payant au-delà d'un certain volume d'utilisations (modèle type Google)
- Le modèle lié à la nature des données : données brutes gratuites, données élaborées payées au coût marginal
- Modèle payant : c'est ce que pratique Orange

Le modèle qui sera adopté par la SNCF n'est pas encore figé. La SNCF pourrait s'orienter vers un modèle mixte et proposer, en plus des données ferroviaires, des données sur le groupe SNCF.

### Collectivités locales

Le phénomène de l'Opendata s'est développé suite à l'initiative de Rennes Métropole en 2010. Mais l'opendata était déjà assez bien développé, notamment aux Etats-Unis, depuis 2005. Cet essor a pu se produire grâce à la mise à disposition des APIs de Google. L'opendata se développe souvent pour des raisons de transparence politique. L'information transport occupe à chaque fois une place importante.

Rennes Métropole s'est lancé initialement dans l'Opendata pour des raisons de communication, sur la base d'un concours. Ce dernier est un élément clé de l'opendata. Rennes Métropole avait reçu un écho favorable de Kéolis. Les concours de 2010 et 2011 ont donné lieu à la création de nombreuses applications dont beaucoup utilisent le support mobile. La carte des sites Opendata existants ou en cours d'ouverture montre que les initiatives sont encore peu nombreuses. Les mouvements citoyens ont contribué et contribuent toujours au développement de l'opendata.

#### *Sites existants*

Rennes Métropole : <http://www.data.rennes-metropole.fr/>

Département de la Gironde : <http://www.datalocale.fr/>

CUB Bordeaux : <http://data.lacub.fr/data.php?themes=10>

Département de Saône et Loire : <http://www.opendata71.fr/>

Nantes : <http://data.nantes.fr/>

Grand Toulouse : <http://data.grandtoulouse.fr/>

Montpellier : [http://opendata.montpelliernumerique.fr/Les-donnees?id\\_categorie=1](http://opendata.montpelliernumerique.fr/Les-donnees?id_categorie=1)

#### *Cas de la Ville de Paris*

Paris : <http://opendata.paris.fr/opendata/jsp/site/Portal.jsp>

Le site est très riche. Il est limité concernant les transports.

Patrick LEFEBVRE répond que, très récemment, de nouveaux services de mobilité, comme Velib et Autolib sont apparus. Ces services produisent des données en temps réel gérées par les opérateurs. Dans les projets de mobilité on essaie de créer des passerelles pour récupérer ces données sur des sites ou des plateformes. Ce n'est pas toujours évident : dans le cas de Vélib, la Ville de Paris a un contrat de copropriété avec JC Decaux qui héberge la base de données. Il faut donc trouver le bon moyen de récupérer les données. La Ville peut-elle ouvrir ces données au public ? Le prestataire Decaux souhaite que l'accès aux données, notamment pour la diffusion de services à valeur ajoutée, s'effectue en accord avec la ville de Paris, dans le cadre de contrats payants permettant de couvrir le coût de production et de maintenance de ces données.

La Ville de Paris ne maîtrise pas entièrement les données TC puisque c'est le STIF et également la RATP qui les détiennent et les gèrent. L'aspect des données commerciales est un autre frein. Est-ce que les données temps réel, correspondant à la demande actuelle des usagers sont des données commerciales ? En matière d'opendata, la Ville de Paris a labellisé des projets et l'objectif à terme est de relancer un 2<sup>ème</sup> appel à projets pour obtenir de nouvelles applications. Les statistiques montrent que le site est bien fréquenté et le nouvel appel à projets devrait démontrer l'intérêt et la pertinence des données en ligne.

François PROCHASSON ajoute que le renouvellement de conception, d'installation et de maintenance des abris voyageurs s'opérera fin 2013. La Ville a réalisé des enquêtes auprès des usagers. Les résultats révèlent que les informations affichées aujourd'hui dans les abris voyageurs, qui sont relativement limitées, ne répondent plus à la demande des usagers. La municipalité souhaite que les abris voyageurs puissent, à court terme, fournir une information réellement multimodale et non pas seulement des informations concernant les lignes desservies par l'arrêt alors que le STIF considère que cette évolution ne pourra intervenir qu'à plus long terme.

Comme cela a été abordé précédemment, des questions se posent sur la limite entre données brutes et données commerciales. La Ville de Paris et la RATP se sont réunies la semaine dernière à propos de l'enjeu de l'information multimodale dans les abris voyageurs. Les élus s'attendent la mise en œuvre d'une information plus riche : indiquer par exemple la proximité de stations de taxis, Vélib, Autolib, les perturbations sur les lignes de bus ou de métro ...

Jean-Louis GRAINDORGE demande si la Ville de Paris s'appuie aussi sur l'expérimentation menée depuis un an sur les mobiliers urbains intelligents.

Patrick LEFEBVRE rappelle que la Ville de Paris a déployé une expérimentation de mobilier urbain intelligent avec des interfaces interactives. Le 1<sup>er</sup> appel d'offre a porté sur le design. Un second appel sera prochainement lancé sur le contenu numérique à partir des matériels déjà installés. Les candidats feront peut-être appel à l'opendata.

Guillaume USTER signale qu'une recherche PREDIT concernant une analyse anthropologique sur les différentes catégories d'arrêt a été produite.

Jean-François JANIN ajoute que la situation n'est pas totalement stable. La directive 2003-98 est actuellement en cours de révision. Elle va intégrer les activités des opérateurs ferroviaires en Europe. L'AFIMB a une mission spécifique sur l'information multimodale.

Le rapport d'information remis par M Yves KRATTINGER, Sénateur et Président du Conseil Général de la Haute-Saône, vise à renforcer les pouvoirs de régulation de l'AFIMB. Les commentaires sur les argumentations vont faire place à des discussions d'ordre législatif et réglementaire.

Le plan national ITS intégrera aussi des dispositions législatives à moyen terme. Il est important de disposer de textes et d'une base de réflexions solides pour, le moment venu, aider à l'établissement de lois.

### Avenir pour l'opendata territorial

Un nouveau mouvement s'est créé. Il repose sur deux principes :

- La transparence des élus
- La prise de position citoyenne.

Aujourd'hui les initiatives sont encore peu nombreuses en raison des coûts. A Rennes les applications les plus populaires ont été téléchargées 5000 fois au maximum et les auteurs de ces applications ne peuvent espérer toucher que 200€ par semaine grâce aux retours publicitaires. L'équilibre économique d'un service est difficile à obtenir. On ne peut donc bâtir des modèles économiques qu'à partir d'une idée de mutualisation et il faut assurer l'interopérabilité entre les applications. L'Association Libertic en Bretagne réfléchit à la mise en place d'une telle démarche.

### Aspects européens

La Commission européenne a entrepris de revoir la directive de 2003. 100 millions d'euros ont été affectés entre 2011 et 2013 pour financer la recherche dans le domaine des technologies perfectionnées de gestion des données.

Les données publiques sont réutilisables sauf si elles sont protégées par des droits d'auteur ou si elles sont de nature personnelle. Economiquement il y a une divergence entre la position française et la position européenne. La nouvelle directive indique que les organismes publics ne peuvent pas demander plus que le coût marginal. Cela revient à ce que les données soient gratuites dans 80% des cas.

Un format normalisé pour la fourniture des données est en train de se constituer. La nouvelle directive précise aussi qu'une donnée brute est une donnée lisible par machine donc c'est une donnée numérique et pas une donnée papier.

Une consultation préalable des Etats membres a été organisée suite à l'évolution de la directive. La position française insiste sur le caractère économique des données (mais cette position est antérieure à la circulaire et au décret de mai 2011 précités).

### **3. Position et axes de travail de l'AFIMB en matière de réutilisation des données de mobilité - Jean SENG**

Jean SENG complète la présentation précédente sur la réutilisation des données :

Le chapitre 1 de la loi de 1978 fixe les modalités d'accès aux documents administratifs (données publiques) produits par l'Etat, les collectivités territoriales et les organismes privés chargés d'une mission de service public et le chapitre 2 article 10 indique que ces données

publiques peuvent être réutilisées à d'autres fins que les missions de service public pour lesquelles elles avaient été créées.

Le cadrage juridique général que fournit le conseil de la CADA émis à la demande de l'AFIMB en février 2011, soulève des interrogations :

La loi de 1978 contient des exclusions : une première exclusion concerne les échanges d'informations entre les autorités organisatrices et les délégataires dans le cadre de leur mission de service public. L'autre exclusion concerne la réutilisation d'informations publiques aux mêmes fins.

L'AFIMB possède un comité d'orientation qui a examiné les questions liées à l'information multimodale et plus particulièrement la réutilisation des données. Un groupe de travail a été lancé et travaille suivant 2 objectifs :

- Pouvoir formuler des recommandations ou des propositions dans le domaine des données. Ces propositions pourraient être reprises sous forme de textes législatifs ou réglementaires.
- Construire des outils opérationnels et une licence de réutilisation des données appliquée au domaine des transports.

Le 1<sup>er</sup> objectif répond à deux préoccupations : la première est de permettre aux AO de mettre en place des services d'information qui répondent aux attentes des voyageurs. Elle traite des relations entre les opérateurs de transport et les collectivités, cadre dans lequel ne s'applique pas la loi de 1978. La seconde préoccupation est de préciser la nature des données réutilisables par des tiers (usagers, opérateurs des services d'information).

Une première réunion de ce groupe de travail s'est tenue fin 2011 et une 2<sup>ème</sup> réunion s'est tenue début février 2012.

Au cours de la 1<sup>ère</sup> réunion, plusieurs thématiques ont été examinées : les licences de réutilisation doivent comprendre les spécificités liées au transport.

- Question des licences : aujourd'hui, des licences sont proposées par l'APIE et par Etalab, comment les adapter ? Comment peut-on gérer la question de la qualité des données ? utilisation de données périmées, de mauvaise qualité, obtenues de manière frauduleuses ;
- Redevances : dans la loi de 1978 l'article 15 précise que les données mises à disposition d'un tiers peuvent être soumises à une redevance correspondant à des coûts de collecte, de traitement, de mise à disposition. L'administration peut aussi y inclure un coût de rémunération raisonnable correspondant à ses investissements. Comment appliquer cet article par rapport aux préoccupations de l'AFIMB et mettre en place les bases de calcul et fixer l'assiette sur laquelle se basent ces redevances ?

Un premier travail préliminaire consiste à apporter des précisions sur la définition du service public d'information voyageurs et les caractéristiques des données (données théoriques, données de perturbation, données temps réel, données sur des événements non programmés, ...).

La 2<sup>ème</sup> réunion a fait un point d'étape sur les conseils apportés par l'APIE sur les services d'information. Une première définition a été avancée : le service apporte une information sur l'ensemble des moyens de transport individuels et collectifs et leur combinaison qui sont offerts à l'utilisateur sur les modalités de leur utilisation.

Ce service d'information fournit une information précise en cas de perturbation prévisible, des informations en temps réel, des informations relatives à l'accessibilité.

Benoit CHAUVIN précise que l'observatoire interministériel à l'accessibilité a écrit dans son rapport une préconisation sur l'accessibilité dans la chaîne de déplacement.

Jean-François JANIN ajoute qu'il faut cataloguer les documents juridiques et technologiques et vérifier les points de vue différents en vue de satisfaire une demande politique.

Thomas VIDAL revient sur le caractère multimodal de l'information. La proposition à une alternative à la voiture individuelle concernant les autres types de mobilité offerts à l'utilisateur en fonction de la nature des trajets à effectuer, est primordiale. Il y a un gros décalage entre l'accès facile à l'information pour le déplacement automobile et l'accès à l'information pour les autres modes.

Anne MEYER ajoute qu'un travail préalable est nécessaire pour que ces aspects soient partagés par la communauté du monde du transport.

François PROCHASSON souhaite mieux clarifier les attentes des usagers en particulier avec les partenaires associatifs. La Ville de Paris y gagnera en légitimité. Ensuite au moment du renouvellement des abris voyageurs, l'information voyageurs qui sera diffusée ne sera pas parfaite mais évoluera au fil du temps.

Guillaume USTER approuve le fait qu'il faut mettre l'utilisateur au centre de la problématique. L'évolution des SIM devra tenir compte du citoyen. Il signale que les AO pourraient être dépassées par la montée en puissance des initiatives citoyennes.

Aranxta JULIEN indique qu'une consultation a été menée dans le cadre du GO2 du PREDIT sur la thématique de la gestion du déplacement et du respect de la vie privée. Un panel d'une quinzaine de personnes a été réuni durant deux weekends par des experts techniques et juridiques. Trois sujets ont été abordés : la billettique, la vidéosurveillance et la géolocalisation. Les conclusions de l'étude seront transmises ultérieurement. En résumé, les personnes apprécient le bénéfice des technologies mais ces dernières ne doivent pas entraver les déplacements. D'autres points ont été soulignés comme le risque d'exclusion, notamment pour les PMR, l'efficacité de la vidéosurveillance en termes de protection immédiate des individus et pas directement pour la régulation de trafic, la possibilité pour les personnes de donner leur consentement suivant des modalités à définir pour la billettique et la géolocalisation.

Des pistes de recherche sont maintenant à concevoir. Comme le sujet n'est pas encore arrivé à maturité, le PREDIT souhaite organiser fin 2012 un ou deux séminaires de concertation sur ces questions. L'ANR est intéressée par ces aspects et souhaite intégrer un volet transport. La Direction de la Recherche et de l'Innovation (DRI) fera aussi probablement en 2013 une proposition de recherche sur les perspectives de ces technologies, les points de non-retour, les attentes des usagers.



#### **4. Mobilité et téléphonie mobile** **Philippe DELCOURT – URBA 2000**

Un document a été produit sur le recensement des services de téléphonie mobile dans le domaine du transport public. Les applications issues de la plateforme 'Android Market' ont été testées sur un téléphone mobile. L'étude recense aussi les applications sur Iphone qui seront testées ultérieurement. Ces applications ont été classées en plusieurs catégories : TC/VP, trafic, covoiturage, autopartage, vélo, taxi, stationnement. On constate que l'ouverture des données publiques notamment avec la mise en place de concours, favorise le développement d'applications sur mobile. PASSIM pourra intégrer ces services d'informations sur mobile. L'étude pourra se poursuivre sur le plan international et viser une plus grande exhaustivité.

Guillaume USTER estime qu'au-delà du recensement des nouvelles applications, il serait utile de disposer d'éléments permettant d'en évaluer la qualité, la pertinence et la durabilité.

#### **5. Recherche sur les évolutions de Géovélo en matière de personnalisation d'itinéraires et de sécurité – Compagnie des mobilités**

La Compagnie des mobilités développe des solutions de calculs d'itinéraires en vélo dans le cadre de son projet « Géovélo ». Une proposition avait été présentée, pour labellisation, au cours du comité de pilotage du 2 mars 2011. Elle avait fait l'objet d'expertises favorables et d'un Accord de labellisation. Il n'a pas été possible de contractualiser sur ces bases et la Compagnie des mobilités, qui a dans l'intervalle, élargi son audience auprès des collectivités locales, reformule sa demande en la réorientant sur deux nouveaux sites : le Grand Lyon et le Grand Toulouse.

Patrick LEFEBVRE demande ce qu'apportent les collectivités comme données complémentaires et quel est le modèle économique de la Compagnie des Mobilités.

Jean-François JANIN répond que la compagnie des mobilités n'a pas encore trouvé un équilibre économique significatif. Le montant de ses prestations est assez bas et, au stade actuel, les collectivités ne souhaitent pas mettre en œuvre une procédure de marché représentant une charge lourde et préfèrent situer leur démarche de coopération avec la compagnie des mobilités dans le cadre de la recherche. Pour ce faire, elles estiment qu'un label de l'Etat leur est nécessaire pour pouvoir signer ensuite une convention de recherche avec la Compagnie des mobilités. C'est la position du Grand Lyon et du Grand Toulouse.

Il ajoute que le projet de catalyseur 2 MI vise à répondre à ces préoccupations en mettant à disposition des porteurs de projets, des cahiers des charges et référentiels, des notices techniques et autres documents pour faciliter les appels d'offres.

Guillaume USTER ajoute que l'IFSTTAR possède un grand projet : la route de 5<sup>ème</sup> génération. L'objet principal des expérimentations est de qualifier la cyclabilité des tronçons de voirie et d'en réaliser une base. Le sujet est essentiellement orienté sur la sécurité.

**Décision** : Le Comité de Pilotage renouvelle l'accord émis le 2 mars 2011 pour labelliser les projets de recherche de la Compagnie des mobilités concernant la cyclabilité et l'information délivrée aux cyclistes.

Il prend acte de la proposition de la Compagnie des mobilités de réaliser ses recherches sur le territoire des agglomérations du Grand Lyon et du Grand Toulouse. Cette décision s'appuie sur les expertises positives fournies en 2011 qui conservent leur validité.

Le Comité de pilotage décide de proposer à la DGITM d'apporter une subvention de 20 000€ TTC pour les expérimentations Géovélo du Grand Lyon et du Grand Toulouse.

Le coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo et ses services seront informés.

## **6. Actualité - Projets**

### *Dossier catalyseur*

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), qui permettent 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. Une décision ADEME-CGI sera prise à la mi-mars.

### *Appels à projets NFC*

Dans l'appel d'offre NFC de la DGCIS, 17 territoires ont répondu. Il n'est pas simple de mutualiser les projets.

Anne-Lise THOUROUDE précise que l'idée de base, proche du catalyseur 2MI, est qu'un territoire soit leader et constitue un premier modèle. Les autres territoires pourraient alors récupérer les développements de la partie mutualisée.

Jean-François JANIN ajoute qu'il faut que le processus à mettre en place génère des ressources permanentes pour assurer l'interopérabilité des systèmes dans la durée. Les difficultés de mutualisation proviennent du fait que les collectivités n'ont pas le même calendrier politique, les mêmes objectifs, les mêmes capacités juridiques et de financement. Toutefois les maitres d'ouvrage ne remettent pas en cause l'idée de mutualisation.

Benoit CHAUVIN souligne que la gouvernance reste un problème majeur pour gérer l'interopérabilité et la maintenir dans le temps. Il ajoute aussi que les groupes de travail NFC sont ouverts aux autres villes.

Patrick LEFEBVRE ajoute que la Ville de Paris est intéressée à participer à ces groupes de réflexion sur le NFC.

## *MOBITIC*

Mobitic, Le C@mpus est un organisme dans le domaine de la formation aux systèmes d'information dédiés aux problématiques de transports et de mobilité. Il est composé d'acteurs publics et privés du domaine des transports et des systèmes d'information : Association ITS Bretagne; Ministère du Développement durable; VEOLIA Environnement; Le Conservatoire National des Arts et Métiers; Université de Rennes 1; Université de Rennes 2; Telecom Bretagne. Une formation sur la billettique débute le 2 avril. Elle est organisée en deux temps :

- à distance, à travers un espace E-Learning, pour appréhender le contenu théorique ;
- en 3 jours de séminaires, pour réaliser les études de cas à partir des exposés.

## *PASSIM*

L'alimentation et la vérification des données de PASSIM fait toujours l'objet de commandes du CERTU. Mais l'évolution technique de PASSIM (PASSIM+) est gérée par l'AFIMB. Actuellement un nouveau prototype est en cours de réalisation.

## **7. Sensibilisation – communication**

### *Evolution du site de la PREDIM*

Le site de la PREDIM est en cours de redéveloppement, suite notamment à l'obsolescence de la version de l'outil à partir duquel il a été développé. Le futur site sera plus lisible et offrira la possibilité d'effectuer des recherches par mot clé. En parallèle des développements, un effort important portera sur le contenu.

Bernard BASSET souhaite également redévelopper le site de l'ATEC-ITS France et l'indexation de la recherche documentaire (thesaurus) est un sujet qui l'intéresse tout particulièrement. Une réunion prochaine sur le sujet est à envisager.

### *Journée d'information du 1<sup>er</sup> semestre 2012.*

Le thème principal et les contenus ne sont pas encore définis. Une salle est réservée à l'Arche pour le **lundi 21mai 2012**.

## **Prochains comité de pilotage**

- **Jeudi 3 mai 2012 à 9H30**
- **Jeudi 21 juin 2012 à 9H30**