

## **Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°62 du 31 août 2010**

### Participants :

Michel BAUCHOT – DGITM/MTI  
Philippe DELCOURT – URBA 2000  
Julie GOZLAN - DGITM  
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000  
Jean-François JANIN - DGITM/MTI  
Roger LAMBERT – DGITM/MTI  
Thierry MENAGER – DGITM/MTI  
Anne MEYER - UTP  
Mounia MOUDJED - GART  
Bernard SCHWOB – DGITM/MTI  
Bertrand THEYS – PREDIT

### **1. Approbation du compte rendu de la réunion n°61 du 16 juin 2010**

Aucun commentaire n'a été fait sur le compte rendu n°61.

### **Décision**

Le compte rendu de la réunion du comité de pilotage de la PREDIM n°61 du 16 juin 2010 est approuvé.

### **2. Suivi de projets**

#### **CAMERA**

#### *Labellisation – contexte du projet*

Le projet CAMERA a été labellisé lors du Comité de Pilotage du 19 octobre 2009 pour une période de 12 mois (notification en février 2010 , subvention de 59 800€)

L'objectif du projet de recherche CAMERA est de réaliser un prototype opérationnel afin de faire le lien entre la spécification IFOPT (modèle conceptuel de données permettant la description normalisée des objets fixes dédiés au Transport Public, en particulier des arrêts) et la directive INSPIRE.

Les enjeux sont de démontrer l'intérêt d'IFOPT (description des arrêts et leur organisation dans la base IFOPT), le lien avec INSPIRE, la description et la représentation de cas d'utilisation, la réalisation d'un démonstrateur à partir d'échantillons de données (points d'arrêts, pôles d'échange, cheminements piéton..)

### *Partenaires*

MOBIGIS, KBIC, Dryade. L'IGN est également associé au projet.

### *Déroulement du projet*

Un rapport de synthèse a été remis début août. Il décrit les travaux d'une première phase qui a consisté : à analyser des données, à définir des cas d'utilisation pratiques, à définir des sous-modèles IFOPT, à décrire les données utilisées, à étudier la conformité au format INSPIRE. La RATP a fourni les jeux de données sur les différents niveaux des pôles d'échange de la Défense et de la Gare de Lyon, les cheminements piéton dans ces pôles, les accès aux stations et aux arrêts de bus. OpenStreetMap<sup>1</sup> (OSM) a fourni les points d'intérêt (POI) et les tronçons de voirie.

Il reste à développer le démonstrateur, valoriser le projet et en faire la communication. Les travaux actuels sont présentés sur le site [www.camera-tp.org](http://www.camera-tp.org)

Les cas d'utilisation retenus sont :

- la représentation d'un lieu d'arrêt
- la représentation des cheminements piéton
- l'accessibilité des PMR
- La représentation d'un POI et lieu d'arrêt

Des modèles adaptés ont été constitués par rapport aux cas d'utilisation. Ces modèles tiennent compte des spécifications IFOPT et de la directive INSPIRE. Voici les différents types de modélisation :

- Modélisation IFOPT/INSPIRE guidage piéton
- Modélisation IFOPT/INSPIRE pour la visualisation d'un pôle d'échange
- Modélisation IFOPT pour l'accessibilité PMR vers et à l'intérieur des pôles d'échange
- Modélisation IFOPT pour la recherche de points d'accès TP autour de POIs

### *Perspectives*

La prochaine étape consiste à développer le démonstrateur et la mise en place des scénarios de démonstration correspondant aux cas d'utilisation (voir ci-dessus)

---

<sup>1</sup> OSM est le Wikipédia de l'information géographique

Des présentations et communications seront effectuées en vue de promouvoir IFOPT, INSPIRE ainsi que les normes et outils SIG appliqués au transport public.

Le rapport de synthèse final fera état des avantages / difficultés techniques pour implémenter IFOPT et répondre aux exigences INSPIRE. Ces informations seront remontées au GT7 (AFNOR) et au CEN pour IFOPT.

#### *Question - remarque d'Alain CHAUMET*

En ce qui concerne le référentiel topographique des POI, voiries et autres réseaux de transport il faut qu'il soit fait appel au référentiel à grande échelle (RGE) pour la suite des travaux du projet, ceci pour deux raisons :

1- une raison technique : si les données OSM sont certainement suffisantes pour Paris intra-muros et quelques très grandes villes, il n'en est pas de même pour le reste du territoire où la seule base vectorielle exhaustive, de qualité connue et adressant tous les types de transport est celle du RGE.

2- Une raison d'ordre légal et réglementaire : il se trouve que le décret de l'IGN indique : « Les services et établissements publics de l'Etat sont tenus de fournir à l'institut celles des données dont ils disposent qui sont nécessaires à la constitution ainsi qu'à la mise à jour du référentiel à grande échelle et d'avoir recours aux données qui sont issues de ce référentiel lorsqu'elles correspondent à leurs besoins. Une convention passée entre l'institut et le service ou l'établissement intéressé précise les modalités de mise à disposition et de réutilisation des données. » .

Ce point mérite d'être éclairci : il tend à montrer que seules les données RGE sont publiables. Les liens IGN, AFIMB, OSM sont à étudier.

## **POTIMART**

### *Labellisation – contexte*

Le projet POTIMART 3 a été labellisé lors du Comité de Pilotage du 11 mai 2009 pour une période de 6 mois (notification le 10 août 2009, subvention de 64 000€ comprenant 7000€ pour le CETE Méditerranée).

Cette troisième phase consiste surtout à réaliser les travaux suivants:

- Analyse des besoins utilisateurs,
- Mise en oeuvre des outils pour un site pilote,
- Valorisation de la boîte à outils POTIMART.

### *Evaluation des besoins des utilisateurs*

Un rapport d'étude a été produit début janvier. Un questionnaire ouvert a été réalisé pour connaître les besoins des utilisateurs, des contacts ont été pris mais 7 organismes ont été rencontrés et interrogés : TRANSDEV Paris Sud ,CETE Lyon / LET, DREIF (pôle déplacement, division études), Région Pays de la Loire (projet Destinéo), Tisséo (service géomatique), RATP (Département des Systèmes d'Information et de Télécommunication, cellule géomatique).

### *Développement / perfectionnement des outils.*

Les partenaires ont poursuivi le développement des démonstrateurs SIG, mettant en oeuvre plusieurs des logiciels de la boîte à outils POTIMART (développement d'application des données Open Street Map à l'analyse géographique de réseaux de voirie et Transports Collectifs - [http://www.cete-mediterranee.fr/tt13/www/article.php3?id\\_article=192](http://www.cete-mediterranee.fr/tt13/www/article.php3?id_article=192) )

### *besoins exprimés par les utilisateurs*

-études amont qui permettent d'aboutir à la définition de l'offre (études des scénarii qui vont améliorer l'offre)

- scénarii : ajout/modification de lignes, de courses, de points d'arrêt
- études des évolution de déplacements
  - o une matrice d'origine/destination : calcul du temps moyen de transport, nombre de personnes transportées, nombre moyen de changement ...indicateurs d'impact environnemental
  - o accessibilité et isochrones
  - o croisement avec d'autres données (données INSEE) : nombre de personnes desservies sur une ligne...
  - o indicateurs : vitesse de circulation sur les itinéraires ..
- étude des performances d'un réseau : Comparaison offre planifiée / offre réelle (avances / retards, problèmes liés à l'organisation du réseau, ...), suivi des indicateurs ...
- Analyse des sorties centrales de mobilité pour mesurer les besoins de déplacement (origines /destination, montées/descentes sur un arrêt ...)
- Analyse de l'offre multimodale (temps de marche dans les correspondances ..)
- Offre de service (proposition des services de l'AO à un tiers)
- Raccordement de POTIMART aux SIG commerciaux

### *Perspectives*

- Les entretiens effectués dans le cadre de l'étude, a permis d'envisager d'autres sites que celui de Tisséo, où il serait possible de mettre en oeuvre la boîte à outils POTIMART pour des besoins d'analyse d'offre TC, notamment en Ile-de-France.
- Sont également envisagés des développements complémentaires, notamment liés à l'utilisation des données OSM, au calcul d'indicateurs, d'accessibilité, à la production d'une offre 'moyenne' (par tranches horaires) à partir d'une base de données horaires complète. Certains de ces développements pourraient être conduits dans le cadre d'une des études pilotes.
- Animation technique dans les régions

Le site POTIMART doit être actualisé pour faire apparaître la phase 3.

### ***Discussion sur POTIMART / CAMERA***

Jean-Louis GRAINDORGE indique que les projets POTIMART et CAMERA devraient trouver leur positionnement par rapport à l'AFIMB qui pourrait prendre en compte ces résultats de recherche et se donner pour mission de les diffuser sous une forme exploitable (facilité d'utilisation, ergonomie).

Bernard SCHWOB demande si ces outils peuvent servir à calculer les temps de trajet de correspondance à l'intérieur d'une gare à partir du moment où les tronçons de cheminement possèdent des caractéristiques particulières?

Philippe DELCOURT répond que cet aspect des choses est pris en considération dans CAMERA notamment dans la modélisation du guidage piéton dans les pôles d'échange : la

base de données IFOPT reprend le cheminement par étage, les connexions entre étage (ascenseurs, escaliers), les accès voirie.

## **GEOVELO**

### *Labellisation – contexte du projet*

Géovélo se présente sous la forme d'un site internet accessible également sur mobiles qui propose un calcul d'itinéraire vélo personnalisé intégrant de la cartographie et du guidage. Ce projet est déjà mis en oeuvre dans l'agglomération de Tours.  
Le périmètre de la proposition porte sur le périmètre de service de Velib.

Le projet a été retenue dans le cadre de l'appel à projets 'Proxima Mobile' lancé par le Secrétariat d'Etat chargé de la Prospective et du Développement de l'Economie numérique, pour son application de calcul d'itinéraires pour les cyclistes sur le territoire de la Ville de Paris.

Le projet a été labellisé lors du Comité de Pilotage du 21 janvier 2010.

### *Déroulement du projet*

Le site à été développé sur le périmètre de service du VELIB et fonctionne en version Béta test. (exemple : 39 rue du Ranelagh, Paris à Saint-Mandé, avenue du Général De Gaulle).  
Le site a aussi été développé en version bêta test sur Nantes.

Benoît GRUNBERT, porteur du projet Géovélo, a créé sa société : la compagnie des mobilités, basée à Paris.

## **Les guides d'achat , nouvelle édition AFNOR**

Ces guides ont été réalisés par le cabinet TPC (Didier ADDA). Un contrat de mise à jour de ces guides a été passé dans le cadre de l'AFIMB. L'AFNOR a édité ces guides et les publie sous la forme d'un fascicule de documentation. On peut y faire référence dans un appel d'offre. Ils permettent de guider les techniciens des AO par rapport à leurs services de marché et d'achat.

## **3. AFIMB**

L'arrêté du 26 juillet 2010 relatif à la création de l'AFIMB a été publié au Journal Officiel du 26 août 2010.

Des lettres ont été envoyées aux futurs membres du comité d'orientation : UTP , GART, FNAUT, DGCIS (Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services), FNTV, STIF et FNTV. Il n'est pas précisé qui présidera le comité, mais il a été décidé que cette fonction serait donnée au GART.

Le cabinet de M. Dominique BUSSEREAU, envisage d'organiser une réunion d'installation du comité d'orientation le 16 septembre (à moins que le remaniement ministériel n'intervienne auparavant) ; ,

Jean-Louis GRAINDORGE rappelle que l'arrêté ministériel prévoit que la composition du comité d'orientation est précisée par une décision du Directeur Général des infrastructures, des transports et de la mer.

Jean-François JANIN précise que, outre les membres désignés officiellement par leurs organisations qui auront seuls le pouvoir de décision, d'autres experts pourront être invités, comme le CERTU, par exemple. ; peut-être l'IFSTAR (regroupement INRETS-LCPC). Une formule générale pourrait être utilisée dans le règlement intérieur, telle que « toute personne dont la présence est utile peut être invitée ». D'autres questions d'organisation seront aussi à traiter (exemple : constitution de groupes de travail technique)

#### **4. Actualité**

##### **• Loi Grenelle 2 du 10 juillet 2010, JO du 13 juillet 2010, portant engagement national pour l'environnement**

C'est un texte très long dont seul un petit nombre de disposition intéresse la PREDIM ; par exemple les dispositions relatives aux Autorités Organisatrices de mobilité (Clarifier les compétences des collectivités locales afin d'améliorer la planification et la gestion de tous les modes de transport)

Texte publié au JO : <http://www.adequations.org/IMG/pdf/LoiGrenelle2JOdu13Juillet2010.pdf>

Plaquette de synthèse Grenelle 2 :

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Grenelle\\_Envt-2\\_DEF\\_web.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Grenelle_Envt-2_DEF_web.pdf)

Thierry MENAGER précise que la loi Grenelle 2 fait assez largement référence à aux émissions carbone. Des travaux assez complexes sur ce sujet ont été menés par l'ADEME.

Anne MEYER répond que l'UTP a créé un groupe de travail et a proposé à l'ADEME une méthodologie basée essentiellement sur les cahiers verts. L'ADEME a associé un bureau d'étude pour travailler sur l'interurbain (les cahiers verts ne couvrant que l'urbain). Cette méthode permet d'avoir une valeur identique en tout point du territoire national. L'objectif est d'afficher le transport public face à la voiture particulière, l'enjeu étant le report modal.

##### **• Directive ITS, approbation par le Conseil du 12 mai 2010, approbation par le Parlement Européen le 7 juillet 2010 (document joint)**

Elle ne peut pas être appliquée immédiatement. Elle doit d'abord être transposée mais ne créera pas d'obligation, ni de spécifications. Elle fournit une direction. La continuité des services ITS en matière de gestion du trafic et la circulation des marchandises figure parmi les premières urgences : des documents de spécifications et normes d'interopérabilité à l'échelle européenne vont être produits.

##### **• Lancement de la consultation sur les investissements d'avenir : usages, services et contenus numériques innovants, dont volet ITS du 7 juin 2010**

Les moyens de l'Etat sont en réduction sauf pour les projets d'avenir. Après une première consultation (consultation du contenu et usages numériques ; 7juin-7juillet), peu de projets

sur les STI ont été proposés. Un appel à proposition devrait être lancé par le MINEFE pour attribuer les fonds du FSN (Fonds de la Société Numérique)

Depuis le 7 juillet, Le Secrétariat d'Etat à la prospective et au développement de l'économie numérique réalise une synthèse des dossiers reçus. Un document d'appel à projets sera alors établi et le nouveau gouvernement lancera un appel à déclarations d'intention.

• **Appels à propositions du 7ème PCRD (programme de travail 2011), publié le 20 juillet 2010 (document joint)**

Des thèmes intéressants sont à identifier. Comme les documents sont difficiles à lire, une sélection de l'information utile faciliterait le travail des candidats potentiels.

• **Pôles de compétitivité : résultats du 10<sup>ème</sup> projet de R&D, 28 juillet 2010**

C'est un domaine dans lequel les projets sont nombreux : MOVEO (3 à 4 projets), Advancity (2 ou 3 projets), pôle TIC dans le sud sur les solutions communicantes sécurisées touchant au NFC.

Les efforts de la PREDIM sur la problématique des sujets, la manière de les diffuser, la connaissance des acteurs et les réseaux, ont suscité des intérêts politiques élevés tant au niveau national que local et même européen.

## **5. Appel à déclarations d'intention « territoires leaders du mobile sans contact »**

La DGCIS a lancé un appel à déclarations d'intention. Les dossiers devront être envoyés avant le 30 septembre 2010. La ville de Nice dont le maire est M. ESTROSI, également Ministre chargé de l'Industrie, auprès du Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, a lancé une expérimentation sur le sans contact mobile.

La PREDIM avait été consultée afin de réagir sur le cahier des charges de la DGCIS. Un débat avait eu lieu à ce sujet dans le précédent Comité de Pilotage et la modification principale portait sur l'interopérabilité.

La réunion du GART le 26 août a porté sur la mise en place du dispositif d'interopérabilité. Le GART doit préparer une charte à ce sujet pour proposer aux Autorités Organisatrices un cadre de travail et la mise en place d'une structure d'appui technique prenant notamment en compte le dispositif d'interopérabilité. Le document sera validé au cours du Conseil d'Administration du GART du 8 septembre.

Thierry MENAGER précise que les derniers cahiers de l'ARCEP (Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes) intègre assez largement la problématique du sans contact et du transport.

[http://www.arcep.fr/uploads/tx\\_gspublication/Cahiers\\_02\\_ARCEP\\_M-adf.pdf](http://www.arcep.fr/uploads/tx_gspublication/Cahiers_02_ARCEP_M-adf.pdf)

Il souligne également la question de l'impact économique des NFC sur les systèmes