

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°50 du 14 octobre 2008

Participants :

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
Vanessa RAUTUREAU – UTP
Guillaume USTER - INRETS

1. Approbation du compte-rendu de la réunion n°49 du 29 août 2008

Guillaume USTER précise qu'une première réunion du nouveau groupe opérationnel « Mobilité dans les régions urbaines » du PREDIT va se dérouler le lundi 20 octobre 2008.

Jean-François JANIN rappelle que lors du dernier Comité de Pilotage, Bertrand THEYS a présenté les nouveaux groupes opérationnels du PREDIT.

Depuis, Jean-François JANIN a envoyé un courrier à Bernard DUHEM comprenant les éléments du rapport d'activités PREDIM 2007 afin de positionner la PREDIM par rapport aux nouveaux groupes PREDIT dont les activités sont connexes à ceux de la PREDIM (Mobilité dans les régions urbaines, Politique de transport, Compétitivité). Bernard DUHEM a répondu que les groupes intéressés examineront les opportunités de travail avec la PREDIM.

Jean-François JANIN rencontre Bernard DUHEM le 22 octobre au matin.

Jean-Louis GRAINDORGE demande si les présidents de groupe ont été nommés.

Guillaume USTER répond que les bureaux des 6 groupes opérationnels du Predit 4 sont maintenant formés. Les 6 Présidents et les 12 Vice-présidents ont été nommés ainsi que les secrétaires (voir <http://www.predit.prd.fr/predit3/syntheseElement.fo?cmd=edit&inCde=34704>)

Ainsi la composition du GO3 « Mobilités dans les régions urbaines » est :

Président : Francis BEAUCIRE, Université Paris 1, Institut de géographie
Vice-Président: Stéphane COPPEY, Président du SMTC Toulouse
Vice-Président: Patricia VARNAISON-REVOLLE, CERTU
Secrétaire chef de file : Quentin BAKHTIARI, MEEDDAT/DGITM

Anne-Marie FREDERIC précise que le groupe 2 « Qualité des systèmes de transport » est découpé en sous-groupes : accessibilité, sûreté, sécurité, ergonomie, qualité des transports. Dans le sous-groupe « sûreté », 2 intervenants ont présenté la carte Navigo et orienté le discours sur la traçabilité des déplacements, d'une manière positive. Réginald BABIN va faire partie de ce sous-groupe. La billettique et les réflexions sur les NFC peuvent entrer dans ce sous-groupe.

Jean-François JANIN rappelle que l'accessibilité est un sujet qui concerne la PREDIM. A ce sujet, Jean-Louis GRAINDORGE rappelle qu'en septembre 2007, URBA 2000 a publié « le guide pratique de l'accessibilité numérique » et que depuis sa diffusion, rien n'a évolué sur le plan réglementaire, le décret associé au RGAA n'étant toujours pas paru. Des travaux ont aussi été réalisés par l'ESIEE (Olivier VENARD) et Kasia BOUREE travaille sur l'accessibilité dans le domaine de la normalisation (Evolution de Transmodel V5).

Yannick DENIS rappelle que le thème de l'accessibilité est traité comme étant un chantier transversal.

Décision

Le compte rendu de la réunion du comité de pilotage de la PREDIM n°49 du 29 août 2008 est approuvé.

2. ACTIF : Aide à la Conception des Systèmes de Transport Interopérables en France (Yannick DENIS)

Comme l'ensemble des participants connaissent déjà l'architecture ACTIF, Yannick DENIS n'a pas fait l'explication détaillée de sa présentation qui reste cependant jointe à ce compte rendu.

La version 5 d'ACTIF est publiée depuis octobre 2007. Le modèle est une représentation logique des métiers. Il intègre la dernière version de Transmodel et est cohérent avec les standards et normes en matière de billettique.

La version 6 sortira début 2009 et intégrera des évolutions sur la description des transports publics. Le GT7.4 traite du transport à la demande qui est actuellement mal modélisé dans ACTIF. Les travaux de ce groupe permettront de faire évoluer ACTIF.

Jean-Louis GRAINDORGE signale que le transport à la demande a été abordé lors de la dernière réunion de la CN03. La frontière entre transport social à la demande et le transport à la demande du public est mal définie.

Yannick DENIS répond qu'un cahier des charges est en cours de rédaction. Il est rédigé par Robert CLAVEL du CERTU afin de déterminer les typologies de transport à la demande

Anne-Marie FREDERIC ajoute que les services à la mobilité de type TAD sont surtout utilisés par les personnes âgées et les handicapés et que le réaménagement du territoire (fermeture de services publics comme les hôpitaux en zone rurale) va entraîner une explosion des services de mobilité adaptés, en zone rurale comme en zone urbaine. Les collectivités devront donc répondre à la demande et prendre en compte les problèmes de vieillissement de la population.

Jean-François JANIN rappelle que, dans le cadre de l'information multimodale, c'est le transport à la demande ouvert au public qu'il faut considérer. Les moyens de transport spécifiques peuvent toutefois utiliser les mêmes outils d'information que ceux du transport public (centre d'appel destinés aux personnes valides mais également handicapées, taxis assurant des courses pour le TAD classique ou pour un service social ...).

Jean-François JANIN ajoute que le modèle n'est pas figé et qu'il doit s'enrichir en fonction de nouveaux modes de transport.

Yannick DENIS précise que certains projets sont spécifiques (exemple : gestion de taxis avec engagement de la demande). Les fonctions correspondantes sont identifiées dans ACTIF mais le vocabulaire n'est pas toujours approprié. Il est alors recommandé de s'inspirer des normes.

ACTIF apporte une aide à la conception de systèmes multimodaux (voies navigables, mer, route, ..). Cette diversité regroupe de nombreux métiers. Les différents métiers font appel à des modules :

- Le module de Gestion des infrastructures et de leur trafic (qui était initialement réservé à la route mais fait référence maintenant à d'autres modes de transport),
- La gestion des urgences,
- Le gestion de fret et flotte, la gestion des plateformes multimodales,
- La gestion multimodale et information déplacement (qui s'appelait auparavant information voyageurs et décrit l'offre de transport),
- Le paiement électronique,
- Le transport public,
- L'aide à la conduite.

Jean-François JANIN ajoute que le modèle est fonctionnel mais qu'il reste maintenant à le diffuser et à l'utiliser. Au moment de concevoir un projet, il n'est pas nécessaire de repartir de rien car il existe déjà des organismes qui ont utilisé ACTIF.

Jean-Louis GRANDORGE demande comment les autres pays européens qui disposent d'une architecture de type ACTIF ont pu diffuser leur modèle.

Yannick DENIS répond qu'ACTIF a été mis en place par la France (ACTIF s'appelait alors Architecture Cadre pour les Transports Intelligents en France). Les termes de l'acronyme ont été changés il y a quelques années pour devenir « Aide à la Conception des Systèmes de Transport Interopérables en France ». ACTIF est utilisé à l'Ecole Centrale de Lille (il a fait l'objet d'une thèse), à la Rochelle dans un Institut de recherche et de technologie, à Belfort Montbéliard ...

Au niveau européen, les anglais continuent à travailler sur FRAME (<http://www.frame-online.net/>).

D'autres pays adoptent des modèles d'architecture similaires (la Norvège avec ARKTRANS, l'Italie avec ARTIST, l'Autriche ...).

Le Commission a relancé un « ITS Action Plan ». Le document devrait sortir dans 2 mois.

Dans le cadre des formations ACTIF, le CETE Nord Picardie intervient en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage.

Jean-François JANIN précise qu'ACTIF pourrait être utilisé pour les NFC et le projet AFIMB. (Mise en réseau des systèmes régionaux).

Philippe DELCOURT ajoute qu'il a assisté à une présentation sur la gestion des processus métier (BPM Business Process Management). Il s'agit d'un ensemble de méthodes, d'outils et de technologies utilisés pour concevoir, mettre en œuvre et contrôler des processus métier. Le BPM englobe des personnes, des systèmes, des fonctions, des métiers, des clients, des fournisseurs et des partenaires.

Un ouvrage existe à ce sujet : <http://www.tv4it.net/bpmpourlesnuls/>

3. Systèmes de billettiques interopérables et données personnelles : l'autorisation de la CNIL du 3 juin 2008 ; Présentation par Jean-Louis GRAINDORGE

L'idée est de rappeler dans un premier temps, les principes, leur application, les dispositions actuelles (autorisation unique produite par la CNIL) et les évolutions de la billettique par rapport au droit des libertés publiques.

Textes de référence

La référence est la loi de 1978. Elle a été très largement modifiée en 2004 pour 2 raisons :

- La transposition de la Directive européenne 95-46 du 24 octobre 1995
- L'élargissement du champ car la loi de 1978 avait été faite pour empêcher le croisement d'information par les acteurs publics

Le texte sur la convention du Conseil de l'Europe du 28 janvier 2001 mérite également d'être cité. Il est en effet très explicite et va au delà du droit européen.

Quelques définitions

Données à caractère personnel

Données relatives à une personne physique identifiée ou identifiable directement ou indirectement.

Traitements de données à caractère personnel

Opération ou ensemble d'opérations portant sur des données à caractère personnel (y compris les données non électroniques).

Fichiers de données à caractère personnel

Ensemble de données à caractère personnel structuré accessibles selon des critères déterminés. La loi informatique et liberté oblige à déclarer les fichiers de données personnelles.

Finalités

Les finalités du fichier doivent être correctement définies car il ne faut pas qu'elles soient excessives. Il faut qu'elles soient explicites et légitimes. La conservation des données est limitée aux besoins puis anonymisation.

Position initiale de la CNIL

La CNIL a été saisie de la plupart des projets billettiques français par le biais d'une déclaration. Mais sa position de principe a été exprimée lors de l'examen du dossier de la carte NAVIGO présenté par la RATP et la SNCF. Elle a alors été amenée à émettre une recommandation.

La CNIL observe que le système billettique francilien permet de collecter des informations sur les trajets lors des validations, qu'il mémorise l'heure, la date et le lieu de validation ; qu'il est possible de croiser le fichier clientèle avec le fichier de validation. La collecte de données est donc indirectement nominative. Il est possible d'identifier le client et ses trajets. Deux principes fondamentaux sont en cause : la liberté d'aller et venir, le respect de la vie privée.

La CNIL n'interdit pas le croisement des données mais les données personnelles doivent être rendues anonymes. La durée de conservation des données ne peut excéder 48 heures. Ce délai est autorisé pour lutter contre la fraude. Au bout de 48 heures, les données doivent être anonymisées.

Le client devrait être en mesure de choisir entre un Passe nominatif et un Passe anonyme sans supplément de coût. Le Passe Navigo Découverte a été créé en 2007 : c'est un passe Navigo anonyme accompagné d'une carte nominative (Nom + prénom) avec photo et numéro reporté à partir du passe. On peut retrouver les trajets à partir de ce numéro.

Celui qui fait le choix de prendre le Passe Navigo nominatif accepte d'être tracé. Le Passe Navigo Découverte est plus cher, il coûte 5€ et aurait du être au même prix que le passe Navigo nominatif. Ce tarif pénalise donc les clients qui ne souhaitent pas être tracés et qui, par voie de conséquence, n'entrent pas dans le fichier client du transporteur.

Autorisation unique

L'autorisation unique est un système de simplification : c'est un corpus de règles résultant de la recommandation de 2003 et des discussions qui ont suivi et qui a été approuvé par la CNIL.

S'il y a conformité à ces règles, le demandeur établit une déclaration de conformité à ces règles. Il est alors dispensé d'autorisation.

Si le demandeur n'est pas conforme à ces règles, alors il est soumis à autorisation.

Jean-François JANIN précise que le système NFC n'est pas un système de type Navigo et qu'il faudra donc s'attendre à établir une autorisation.

Jean-Louis GRAINDORGE ajoute que dans le projet européen IFM, la notion de tiers de confiance a été mise en avant. Le tiers de confiance serait garant de la protection des données personnelles dans un système multi-applicatif.

Finalités des fichiers et du traitement

Les finalités de l'utilisation et du traitement des données se décomposent de la manière suivante :

- La gestion, délivrance et utilisation des titres de transport

- La gestion et suivi des relations commerciales
- La gestion de la fraude
- L'analyses statistiques
- Les mesures de la qualité du fonctionnement du service

Trois catégories de données personnelles sont retenues par la CNIL :

- Les données de personnalisation, de vente, d'après-vente, de validation et de contrôle
- Les données de gestion des tarifs sociaux, des titres gratuits ou tarifs réduits;
- La gestion des impayés

Usage et conservation des données

Pour l'usage et la conservation des données :

- La carte ne doit pas contenir plus de 4 événements de validation. La CNIL en admet six lorsque les systèmes sont interopérables.
- Le maintien de la limite de conservation de 48 heures limitée à la fraude
- Les données collectées à des fins statistiques ne doivent pas permettre d'identifier directement ou indirectement la personne. Au titre de la gestion de la clientèle, les données d'identification conservées pendant un mois maximum ne doivent pas comporter d'information sur le lieu de validation pour éviter la traçabilité.

Exemple de la carte KORRIGO (informations prises sur le site)

Le système est constitué de 3 bases distinctes qui ne s'interconnectent pas :

- Une base de données contient les numéros de carte et les heures de validation. Elle est utilisée pour l'après-vente,
- La seconde contient le lieu et le jour de validation,
- La troisième est la base de données clients proprement dite.

Il n'est pas possible d'effectuer un rapprochement entre les 2 premières bases. La seconde base est utilisée pour les statistiques et les résultats sont globaux : on ne connaît pas le nombre de voyages pour un même client.

Jean-François JANIN signale que la billettique a été mise en œuvre pour connaître d'une manière fine les déplacements des clients. Il est dommage d'avoir fait de tels investissements, s'il n'est pas possible de réaliser des études marketing fines.

Jean-Louis GRAINDORGE répond que les finalités admises par la CNIL, incluent le suivi et la gestion commerciale (aspects marketing). La CNIL souhaite seulement éviter la traçabilité des personnes. Il n'est pas nécessaire de prendre en considération les aspects nominatifs pour réaliser des études statistiques.

Jean-François JANIN ajoute qu'il y a des circonstances où il est utile de tracer des personnes (exemple des handicapés qu'il est utile de suivre pour les secourir en cas de problème). Un organisme intermédiaire devra donc posséder les données à caractère personnel pour faire fonctionner le service.

Jean-Louis GRAINDORGE répond que la CNIL a intégré ce type de réflexion (exemple : données personnelles sur la recherche médicale). Il faut pour cela lui démontrer qu'il y a un intérêt général fort.

Jean-François JANIN ajoute que le téléphone va permettre d'utiliser le transport public différemment (positionnement dans un lieu d'échange, positionnement des personnes dans les immeubles). LA CNIL devra prendre en considération de nouveaux services.

Le Télépéage

Le télépéage « Liber-T » est un boîtier anonyme qui vous permet de circuler sans contrainte sur l'ensemble du réseau autoroutier français. C'est le trajet du boîtier qui est analysé et pas celui de l'individu.

La partie relative aux données personnelles du télépéage réside dans le contrat entre les gestionnaires d'autoroutes et la personne qui souscrit.

Jean-François JANIN ajoute que ce sont les gestionnaires de route qui émettent des badges mais dans la directive européenne de 2004 sur l'interopérabilité, il y a une notion d'émetteur de badge. Ce dernier a un contrat avec le client : il s'engage à payer les gestionnaires de route à partir des données produites par les boîtiers. On pourrait imaginer ce système en billettique : celui qui émet la carte est celui qui s'engage à payer les traces issues des cartes.

Guillaume USTER précise que le parking Vinci à la gare du Nord fonctionne avec un système de télépéage (interopérabilité entre autoroutes et parking). C'est le temps de présence dans le parking qui est facturé au client.

Jean-François JANIN ajoute que les japonais paient leur carburant avec un système de télépéage.

Hypothèses pour l'avenir

- Une même carte pourrait-elle être utilisée par une même personne ?

Un contrat est souscrit auprès d'un transporteur par le client. Ce dernier paie en retour les prestations fournies. Le transporteur fournit un support de titres (une carte) qui est par nature anonyme. Il peut être utilisé par une seule personne ou un groupe de personnes.

La carte peut être utilisée simultanément ou successivement (carte fournie à chaque membre du groupe lors de son passage au valideur). Dans ce dernier cas, la fonction anti pass back est actuellement un obstacle et doit être adaptée à cette situation. Sur ce plan, la billettique a réduit certaines fonctionnalités qui étaient auparavant disponibles parce que le support carte est avant tout individuel et il est destiné à gérer des abonnements personnels.

Jean-François JANIN précise qu'à Strasbourg, les personnes qui stationnent sur un parking relais ont le droit d'avoir des titres (au maximum 4) pour prendre les transports en commun. Or la billettique n'autorise pas les voyages en groupe.

- La carte voyageur est remise par une agence de voyages à un de ses clients. Elle est chargée de titres correspondant aux déplacements prévus. L'agence est le titulaire de la carte qu'elle

achète auprès des réseaux de transport. Le client verse une caution pour garantir la perte ou le non retour de la carte.

Jean-François JANIN précise que la carte est indirectement anonyme car l'agence conserve des données personnelles dans sa base de données, de manière à identifier le client qui vient récupérer sa caution. Ce cas va s'appliquer aux services diffusés par la technologie NFC. Le périmètre d'interopérabilité va s'étendre et le recours à un tiers sera nécessaire.

- Dans le cadre de la billettique et de la fidélisation, peut-on imaginer qu'un supermarché propose d'offrir gratuitement ou à prix préférentiel à ses clients le coût de leurs déplacements pour qu'ils se rendent à son enseigne, celui-ci réglant le prix normal de la course au transporteur ?

Guillaume USTER précise qu'à Carrefour à Lille, pour un montant d'achat d'au moins 10 euros, le client bénéficie d'une heure et demi de parking gratuit. Un accord existe entre Carrefour et le gestionnaire du parking.

Jean-François JANIN ajoute qu'il faudrait réfléchir à ce type de service pour le transport.

Anne-Marie FREDERIC ajoute que la préoccupation majeure des élus porte plus sur la saturation de l'offre (depuis quelques mois, le nombre de personnes augmentent dans les Transports en Commun à cause de la baisse du pouvoir d'achat et de l'accroissement du coût de la voiture). Ils cherchent des réponses à ce problème. (modulation des tarifs ?).

Vanessa Rautureau précise qu'il y a un accroissement d'usagers à tout moment de la journée ainsi qu'aux heures de pointe, tout mode confondu.

Jean-François JANIN répond que l'information peut avoir un rôle structurel. On peut ainsi annoncer aux usagers les créneaux horaires où il y aura saturation comme pour la circulation routière.

4. Site Web de la PREDIM

Yannick DENIS explique qu'ACTI qui est l'hébergeur du site PREDIM a émis une facture très lourde à l'occasion d'un dépassement de bande passante de l'ordre de 9Go. Ce dépassement a été évalué sur une période d'un an (depuis la mise en service du site) et il est lié, d'une part, au trafic c'est à dire au nombre de visiteurs, aux pages qu'ils consultent et aux fichiers qu'ils téléchargent et, d'autre part, au volume des fichiers qui sont sur le site.

Bien que la discussion ne relève pas du comité de pilotage de la PREDIM, mais des relations contractuelles du CERTU avec ses prestataires de service, la discussion a mis en évidence que le dépassement sollicité se situe au-delà des limites habituelles pour ce type de prestation.

5. Appels d'offre en cours du CERTU

5.1 Pour le marché PASSIM, 4 offres ont été reçues. Elles sont en cours d'analyse. Le choix sera effectué dans les jours à venir.

5.2 Pour le marché d'AMO du développement d'un outil sur la spécification technique IFOPT, deux groupements d'entreprises et deux entreprises ont répondu. Les offres sont en cours d'analyse. Le choix sera effectué dans les jours à venir.

6. Point sur les évolutions de l'outil CHOUETTE

Un Comité de Pilotage CHOUETTE s'est tenu le 7 octobre. Des modifications ont été ajoutées par DRYADE en fonction de la demande des utilisateurs (Transdev, Tisséo ...). Les nouvelles fonctionnalités ont été présentées lors du comité de pilotage.

Le marché avec DRYADE arrive dans sa phase finale. La dernière tranche conditionnelle (limitée à 5 jours) peut être lancée. Elle permettra de finaliser les modules ajoutés et de mettre à jour le manuel utilisateur.

Un nouveau marché sera lancé au début 2009. Le cahier des charges comprendra :

- des spécifications d'interface entre CHOUETTE et les systèmes d'information cartographique,
- des spécifications d'interface entre CHOUETTE et le nouvel outil IFOPT.

Le profil CHOUETTE commence à s'imposer comme standard. Il est utilisé par le logiciel Amiwin, développé par le STIF et le logiciel NAVITIA développé par CanalTP. Le GT7 a demandé à ce que le profil d'échange CHOUETTE soit proposé à l'AFNOR.

Jean-Louis GRAINDORGE signale que lors du projet BATERI, un travail de rapprochement entre les concepts de TRIDENT-CHOUETTE et Transmodel 5.1 avait été réalisé. Des écarts avaient alors été constatés.

Yannick DENIS rappelle que la démarche GT7 est découpée en trois parties:

- les données de référence qui décrivent l'offre théorique,
- la description des points d'arrêt et les pôles d'échange (IFOPT),
- les données temps réel (SIRI). SIRI s'appuie sur l'offre théorique et donc se place dans le sillage de TRIDENT. SIRI va évoluer et devrait donc recouvrir TRIDENT ainsi qu'IFOPT.

Aujourd'hui, les profils d'échange permettent de décrire l'offre théorique des opérateurs de services d'information.

Jean-François JANIN se demande si le profil d'échange CHOUETTE est suffisamment stable pour devenir une norme avec des versions successives compte tenu des évolutions normatives.

Yannick DENIS répond qu'il y a une opportunité à saisir car le profil d'échange CHOUETTE est déjà assez largement utilisé. Compte tenu de la documentation existante, le délai d'examen par l'AFNOR devrait être de l'ordre de quelques semaines.

Commentaires sur BATERI (Philippe DELCOURT)

Le site BATERI continue à être fréquenté suite à la journée d'information du 26 juin 2008 et au message de communication diffusé en septembre (87 visiteurs en juin, 83 en juillet, 39 en août et 124 en septembre).

Une démarche cohérente BATERI/CHOUETTE doit être menée dans le cadre du groupe GT7.1(CHOUETTE – TRIDENT).

Questions diversions

- Une demi-journée de présentation du projet LINK doit être organisée en janvier 2009.
- Le STIF élabore le nouveau PDUIF et a créé une vingtaine de groupes d'expertise dont le groupe « Information voyageurs multimodale, transports collectifs, routes et modes doux ». Une première réunion s'est tenue le 3 octobre. La prochaine réunion aura lieu le 25 novembre 2008. URBA 2000 a participé à la première réunion.

La prochaine réunion est fixée au jeudi 27 novembre 2008 à 9H30 à URBA 2000