

## **Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°57 du 19 octobre 2009**

### Participants :

Bernard BASSET – ATEC-ITS  
Fleur BREUILLIN – CGDD/DRI  
Claude DAULAUD – MINEFE  
Gilles de CHANTERAC - Consultant  
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  
Bertrand THEYS - PREDIT

### **1. Approbation du compte rendu de la réunion n°56 du 15 septembre 2009**

Aucun commentaire n'a été fait sur le compte rendu n° 56.

### **Décision**

Le compte rendu de la réunion du comité de pilotage de la PREDIM n°56 du 15 septembre 2009 est approuvé.

## **2. Le projet européen IFM : état des travaux et suites envisagées (Présentation de M. Gilles de Chanterac, consultant, membre du consortium IFM)<sup>1</sup>**

### **Rappel**

La réflexion sur le projet a démarré à l'été 2006 sur la base d'une proposition faite par les anglais (ITSO) et les allemands (VDV). Il a pour objectif de faciliter la convergence des solutions billettiques.

La partie française est représentée par la SNCF pour laquelle Gilles de Chanterac travaille, la RATP, URBA 2000 et l'université de Paris X.

Initialement, il avait été imaginé de constituer une association pour n'avoir qu'un seul représentant français mais la Commission Européenne a refusé ce montage. Le projet a été soutenu par la MTI et le contrat a été signé fin 2007. Le projet IFM est composé des partenaires suivants : VDV (Allemagne), ITSO aidé de l'Université de Newcastle (Angleterre), l'UITP et les 4 partenaires français.

Le projet a démarré en janvier 2008 et devait initialement se terminer fin 2009 ; il a été décidé de le prolonger jusqu'en fin juin 2010. Au cours des derniers mois, les documents d'orientation seront rédigés et les partenaires français devront s'organiser afin de défendre la position française. Les autorités organisatrices, la MTI (MEEDDM) et le MINEFE seront associés à cette démarche et devront prendre part aux orientations politiques futures.

### **Contenu du projet**

C'est un projet du 7<sup>ème</sup> PCRD qui est purement « papier ». L'objectif est de définir les prérequis destinés à faciliter l'interopérabilité des solutions billettiques en Europe. La phase 2 consistera à implémenter un système et impliquer la construction d'un démonstrateur.

Le projet est découpé en plusieurs « workpackages » :

- WP1 – régime de confiance entre les partenaires de l'interopérabilité conduit par l'université de Newcastle. *Exemple : comment les partenaires français peuvent-ils faire confiance aux partenaires allemands qui ont émis une application téléchargée dans un téléphone portable suédois et qui a émulé Navigo à Paris ?*
- WP2 – protection des données personnelles conduit par les français (Michel ARNAUD (Université Paris X), Jean-Louis GRANDORGE pour les aspects juridiques, Gilles de Chanterac pour la partie transport).

Claude DAULAUD, sur ce point, fait état des travaux du groupe e-security (action de e-safety) qui traite de la protection des données personnelles. Le résumé de la dernière réunion avec l'autorité européenne de supervision de la protection des données est à cette

---

<sup>1</sup> En annexe de ce compte rendu, l'article de Gilles de CHANTERAC publié dans le journal de l'UITP : « le projet EU-IFM, une initiative pour le voyage sans couture »

adresse :

[http://www.esafetysupport.org/en/esafety\\_activities/esafety\\_working\\_groups/eseconomy.htm](http://www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/esafety_working_groups/eseconomy.htm).

Il ajoute que dans le cadre de cette réunion, il a été rappelé qu'il ne faut pas traiter de données plus que nécessaire par rapport aux applications qui ont été définies, que les personnes dont les données ont été traitées, ont la possibilité de savoir quand leurs données ont été traitées, par qui et dans quelles conditions. Ceci implique de mettre en place des structures pour la protection des données.

Gilles de CHANTERAC répond que le domaine du transport est complexe car les applications transport sont à cheval entre les données d'identité, les données de mobilité, les données de paiement et les définitions de la directive 95-46 ne sont plus suffisantes. Les textes sont difficiles à interpréter et sont appliqués différemment d'un pays à l'autre.

- WP3 – le média donc le support, conduit par la RATP.  
*exemple : comment le client peut-il utiliser un même support partout ?*
- WP4 et 5 – Organisation et back office, conduit par VDV
- WP6 - Forum européen de discussion et de diffusion assuré par l'UITP.
- WP7 – rédaction des documents finaux (à entreprendre au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2010)

### **Le point de départ**

- VDV dispose du cadre technique d'une application sécurisée (VDV Kernapplikation, logiciel propriétaire de VDV) implantée dans la carte. VDV dispose aussi d'un référentiel commun qui définit des règles communes au même titre que le DOFOCO français. Il inclut l'acceptation croisée des réserves d'argent de chacun : chaque « Land » gère sa réserve d'argent et a obligation d'accepter les réserves d'argent des autres « Länder ». La compensation financière s'effectue deux à deux. Le VDV a un statut d'acteur national.

- ITSO ne dispose pas du cadre technique d'une application sécurisée et autorise un libre choix des applications. Les britanniques utilisent la carte à mémoire Mifare classique, mais ils respectent la règle d'acceptation croisée entre les supports. Si ce principe était appliqué en France, chaque région devrait accepter la carte des autres régions, quelle que soit sa sécurité.

Les anglais n'ont pas de produit standard et sont pris dans le conflit entre Oyster (carte londonienne) et ITSO, soutenu et financé par le ministère des transports. Oyster a commencé avec une réserve d'argent propre et cherche aujourd'hui, compte tenu des coûts d'exploitation, à sortir de ce processus grâce à des accords avec les banques pour remplacer à terme son porte monnaie électronique par une solution bancaire qu'il n'aurait ainsi plus à gérer. Un accord est en cours avec la Barclays Bank.

- Toutes les applications françaises sont sécurisées (comme celles des allemands). Elles sont compatibles dans la mesure où elles possèdent la même interface Calypso mais les fournisseurs peuvent produire différentes tailles de l'application Calypso. Il n'y a pas de propriété du cadre technique de l'application. Les référentiels communs sont régionaux. Le DOFOCO est ancien, il est assez général et donc son apport est assez limité. La France possède aussi des standards nationaux (Interbob, Intercode).

## **Diversification**

- Le média est parti du ticket papier pour évoluer vers un support électronique, voire même le ticket sans contact. Sa fabrication évolue aussi : au début sa fabrication était native (c'est à dire figée) puis avec le multi-applicatif, le media est devenu plus flexible.
- Les systèmes décentralisés commencent à se centraliser. Des systèmes sont construits avec simplement une identification en entrée. Le reste est en back office.
- L'architecture centralisée répond aux préoccupations sécuritaires du paiement : aujourd'hui, le plus souvent, les déplacements en transport publics sont pré-payés ; demain, la pratique du post-paiement(après le voyage) pourrait se répandre. Le risque de non paiement est financièrement inférieur aux coûts des architectures décentralisées à mettre en place. On est passé du paiement préalable au paiement après le voyage (confiance client) en passant par le tiers de confiance qui est l'organisme qui gère le porte monnaie électronique en assurant les risques.
- Les réseaux de vente évoluent vers la vente à distance (vente guichet, vente automate et vente à distance par téléphone mobile, internet ...)
- Le packaging tarifaire a très peu évolué à la différence de la téléphonie

## **Interopérabilité**

Elle couvre les domaines vus précédemment.

La France est orientée vers le support et l'application commune.

La Grande-Bretagne, compte tenu des orientations d'ITSO qui préconise le libre choix, doit accepter tous les supports et une architecture commune.

L'Allemagne s'oriente vers un produit commun.

Le terrain d'entente sera d'autant plus facile avec la Grande Bretagne qu'avec l'Allemagne qu'ITSO est en position de faiblesse, notamment à cause de ses problèmes avec Oyster. La présidence du projet est anglaise.

L'année 2008 a été consacrée à la recherche d'une vision commune. Actuellement, les systèmes sont séparés ou indépendants. Ils peuvent être rendus compatibles par des choix politiques. Les allemands ont étendu leur territoire en vendant leur « Kernapplikation » à l'Autriche et au Luxembourg. Ils espéraient ainsi s'étendre à l'Europe entière.

IFM a introduit l'idée, avant de parvenir dans le futur à une application commune européenne, de rendre possible le fonctionnement de systèmes en parallèle et d'utiliser le multi-applicatif pour que le client puisse choisir les applications dont il a besoin. Ce geste n'est pas automatique et le client doit faire l'effort de télécharger l'application souhaitée. Chacun peut ainsi conserver son infrastructure sans la modifier. On doit pour cela convenir d'un process commun de gestion du multi-applicatif.

Un portail commun européen facilitera le parcours client. Il sera le point d'entrée unique. L'étape suivante consistera à créer une application commune européenne. Elle pourra s'ajouter au système multi-applicatif déjà en place et sera chargée à partir du portail au fur et à mesure des accords européens.

Le premier accord européen sera de définir des statuts communs (façon commune de définir des statuts comme par exemple l'âge). Il faut aussi un cadre applicatif commun pour que chacun connaisse les règles et la manière d'utiliser l'application.

La standardisation des statuts et la définition du cadre applicatif restent à faire.

Il en découle ensuite des décisions politiques sur :

- la gestion de l'application (qui est le propriétaire ? qui la gère ? comment monter un organisme européen pour la gérer ? A qui cette application va-t-elle être confiée ? A un organisme existant ou à créer ?)
- l'acceptation réciproque des statuts (régime de confiance)
- le cadre commun (peut-il être utilisé pour les produits en local ? Ceci permettrait de décharger l'application locale au profit de l'application européenne. A terme l'application européenne serait utilisée à 100%)
- la possibilité de réaliser des produits communs (exemple ticket de bus commun franco-allemand)
- l'abandon de l'application locale

### **Les points d'accord essentiels**

- Le choix du multi-applicatif est basé sur des spécifications ouvertes (Global Platform, JAVA) : il respecte les solutions existantes, il donne du temps pour construire une application européenne, il permet d'orienter et de phaser les travaux de standardisation
- La comparaison de la portabilité des différentes solutions existantes est en cours. Calypso est totalement portable sur Global Platform et JAVA. Ce sera aussi vraisemblablement le cas de la solution allemande. A l'inverse, toutes les solutions à base de Mifare ont une composante propriétaire.

### **Orientation des services du portail européen**

Différents niveaux de service sont envisageables :

- points d'accès vers les serveurs locaux
- web-service de téléchargement commun
- web-service de téléchargement (unique ou pas) de l'application européenne

Les serveurs locaux sont-ils prêts à déléguer au serveur européen le téléchargement de leur application ? Le régime de confiance est important dans cette étape.

### **Protection des données individuelles**

L'orientation actuelle consiste en :

- un code de conduite : cette demande a été faite par le groupe de travail « de Berlin »
- un manuel de savoir-faire pour faire la conception d'application qui par son architecture est favorable au respect de la vie privée.
- des questions de législation

## **Les points de désaccord – les suites à donner**

Les allemands considèrent que la fusion des applications et la définition des produits européens tarifaires doivent être mises en place très rapidement. De cette manière, tout le monde utilisera au plus vite l'application européenne.

Le passage du « papier » aux spécifications n'est pas encore bien précisé. Le projet va se terminer en juin et les partenaires du projet vont ensuite se séparer. La maintenance de l'accord devra être organisée, formalisée et maintenue. L'idée est donc de monter un groupe européen qui consoliderait les acquis du projet et continuerait à réfléchir sur les problèmes à venir. (Qui va établir les règles, comment les mettre en pratique, comment certifier les supports, qui sera le propriétaire de l'application ...).

## **Discussion**

Jean-François JANIN explique qu'IFM est un projet de recherche. La DG TREN a publié une directive sur les ITS contenant des éléments sur « travel and trafic information » et sur « Real time trafic information ». « Travel information » ne comprend pas le paiement.

Le passage de l'étape de recherche à l'étape d'implémentation passe par l'aspect démonstrateur. La DG TREN a prévu un budget démonstrateur.

Claude DAULAUD précise que la DG TREN a prévu 1 milliard d'euros pour mettre en application les ITS.

Jean-François JANIN ajoute qu'il faut rechercher les acteurs pour monter le démonstrateur et en faire un service par la suite. Sur le plan juridique, il précise que la directive européenne 95-46 est transposée de façon très différente selon les pays avec des règles et des méthodes d'organisation qui ne sont pas homogènes. En France il faut parvenir à être compris de la CNIL et, par conséquent, il est nécessaire de s'expliquer suffisamment tôt avec elle.

Jean-Louis GRAINDORGE précise que la CNIL possède à la fois une vision dogmatique et généraliste. Il faut procéder pas à pas, l'associer aux réunions et lui fournir des explications qui lui manquent.

Jean-François JANIN ajoute que la CNIL sera sensible aux aspects politiques et à l'avis des AOT et qu'un débat est souhaitable. L'article 29 de la directive 95-46 organise au niveau européen la protection des données personnelles. En France, les pouvoirs d'indépendance de la CNIL ont été renforcés.

Les 3 ou 4 organisations nationales devront se mettre d'accord sur un cadre commun. Le démonstrateur permettra de tester les demandes d'autorisation vis à vis de ces organismes.

Gilles de CHANTERAC explique le document final devra avoir une orientation politique. Comment ces sujets doivent-ils être abordés pour répondre aux différentes cibles, notamment les autorités et les politiques ?

Les allemands avaient une vision technique et ils ont accepté de considérer que la première cible soit les responsables de transport (les AO en France).

Il souhaite que les membres de la PREDIM apportent leur soutien aux 4 partenaires français dans le cadre des discussions européennes et soient réactifs aux questions posées.

Jean-François JANIN accepte de traiter les sujets au niveau français dans le cadre de la PREDIM et d'assurer le lien avec le WP6 - Forum européen de discussion. Une ½ journée

PREDIM pourrait être organisée sur IFM sous la forme d'un débat et de présentations (mise à disposition de documents, formulation de questions, réponses à ces questions).

Les membres du Comité de pilotage sont invités à réfléchir au sujet et à poser les questions.

Jean-Louis GRAINDORGE suggère, d'ici à la fin de l'année, d'établir une déclaration d'intention en 2 pages sur la problématique en recensant les questions auxquelles il faut répondre.

Jean-François JANIN rappelle que ce projet est dans le champ de l'AFIMB. Il y a un lien avec le projet du GART billettique, interopérabilité et nouveaux médias. Il faut organiser le démonstrateur et imaginer les questions auxquelles il devra répondre. Il ajoute que la PREDIM peut créer un noyau d'acteurs et une réflexion franco française pourrait ainsi être menée. Il est aussi possible de travailler avec les allemands via DEUFRAKO.

Bertrand THEYS indique qu'il n'y a plus d'appel d'offre PREDIT avant l'année prochaine et qu'envisager la suite du projet dans le cadre du PREDIT implique aussi des délais importants. L'ANR peut aussi être une autre source de financement sous réserve d'un contenu "recherche" suffisant .

Yannick DENIS indique qu'Isabelle TALABARD est intéressée par le projet. Elle placera un lien sur le site [www.billetique.fr](http://www.billetique.fr) vers le site d'IFM.

### **3. Expertise du projet CAMERA (Catalogue des Métadonnées Relatives aux Arrêts)**

Philippe DELCOURT présente le projet et l'expertise.

L'objectif du projet CAMERA est de construire un prototype dont la base de données est structurée IFOPT, de récupérer les données d'un réseau (RATP, Tisséo ...) au format CHOUETTE, de les importer dans l'outil, de visualiser les données (lieux d'arrêt et points d'arrêt), de créer un catalogue de métadonnées conformes à INSPIRE.

Le consortium est composé de la Société MOBİgis (coordinateur), DRYADE, KBIC et le CETE Méditerranée. Ces mêmes acteurs se retrouvent dans le cadre de la maintenance et de l'évolution des outils de l'offre théorique de transport dont fait partie CHOUETTE.

Le projet CAMERA vise à assurer le lien entre le transport et les objets géographiques.

CAMERA se trouve à la croisée de deux autres projets : POTIMART et l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour le développement d'un outil-logiciel libre permettant l'application de la spécification technique IFOPT.

POTIMART a produit une plateforme de logiciels libres permettant de modéliser et d'analyser les données transports, de les représenter sur des cartes, de les afficher sur une interface web ou bureautique. Cette plateforme intègre des outils de recherche d'itinéraires VP, TC, piétons, des outils de représentation d'isochrones, des grilles horaires. Des comparaisons entre modes de transport sont possibles. Une troisième phase du projet est en cours : elle consiste à identifier des sites, d'y installer des pilotes, de valoriser et de faire évoluer la boîte à outils POTIMART et d'assurer la diffusion des résultats.

Le second projet n'a pas abouti aux résultats escomptés. L'analyse des besoins n'a pas été suffisamment avancée pour construire un outil. Depuis peu les autorités organisatrices ont constitué un groupe de travail sur la mise en œuvre des SIM et abordent les usages ainsi

que les problèmes de normalisation de manière progressive. Le CETE Méditerranée est assistant à maîtrise d'ouvrage et rédige les compte rendus de réunion. KBIC est chargée de présenter les normes liés à l'information voyageur (Transmodel, IFOPT, profil d'échange CHOUETTE appelé NEPTUNE validé par le GT7).

Les cas d'utilisation d'IFOPT restent complexes : il faut imaginer des solutions applicables au terrain et capables d'intéresser et de sensibiliser les autorités organisatrices. C'est sur cette base que pourra être construit le démonstrateur.

La possibilité de créer un outil de saisie des points d'arrêt a été évoquée avec MOBIGIS : le concept et les spécifications fonctionnels pourront être établis dans le cadre de la proposition. Le développement de l'application pourra être pris en compte dans le cadre du marché de développement des outils de l'offre théorique du transport public, géré par le CERTU.

L'expertise d'Alain CHAUMET, reçue après la réunion du comité de pilotage, ne remet pas en cause le projet CAMERA. Elle indique simplement que le consortium pourrait intégrer un expert « voyageurs » pour prendre en compte les besoins des usagers. Après discussion, il pourrait aussi être intéressant de prendre un réseau à cheval sur la frontière (type Bâle-Mulhouse) pour tester le catalogue de métadonnées INSPIRE.

Jean-François JANIN précise que la directive Inspire fournit des spécifications sur les objets géographiques en particulier sur la route et une réflexion particulière a été portée sur l'intégration des objets du transport public. Il est important de situer précisément des objets par rapport au réseau de transport.

Claude DAULAUD souligne qu'il y a parfois des difficultés à marier des systèmes d'information géographiques dont la précision des cartes est différente (problèmes d'échelle).

## **Décision**

Le Comité de Pilotage décide de proposer à la DGITM d'apporter une subvention de 50 000€ TTC pour la réalisation du projet

Yannick DENIS fournira le document de l'étude SQLI aux membres du Comité de Pilotage.

Le démonstrateur IFOPT s'inscrit dans la suite de l'étude de SQLI. L'ensemble des éléments (CHOUETTE, POTIMART, CAMERA ....) sont constitutifs d'un seul et même processus. Il faudrait qu'il soit rattaché à une dénomination d'ensemble (exemple CHOUETTE). Les personnes et les institutions qui ont été impliquées dans ces projets doivent être informées des évolutions pour continuer à suivre le déroulement des applications et des réflexions.

Un document retraçant l'historique de ces projets et leur positionnement les uns par rapport aux autres sera réalisé.

#### **4. Expertise du projet Géovélo Paris**

Les experts sont Samuel SELLAM de l'INRETS (recommandé par le GO2 du PREDIT) et Julie GOZLAN (MEEDDM).

Géovélo se présente sous la forme d'un site internet accessible également sur mobiles qui propose un calcul d'itinéraire vélo personnalisé intégrant cartographie et guidage. Le périmètre de la proposition porte sur l'ensemble de la ville de Paris. Ce projet est déjà mis en œuvre dans l'agglomération de Tours. Le STIF n'est pas impliqué et l'interlocuteur du projet est la Ville de Paris.

Bernard BASSET rappelle qu'à Paris, il y a deux types d'utilisateurs : les particuliers et les utilisateurs du VELIB. Ce type de service n'existe pas à Tours.

Jean-François JANIN ajoute qu'il y a un intérêt à monter une base de données d'abord sur Paris. Après une première évaluation, le service pourrait être éventuellement étendu aux autres communes de l'Ile-de-France desservies par des stations VELIB.

Roger LAMBERT ajoute que le STIF n'intervient que sur la carte Navigo afin de prendre en compte l'abonnement annuel VELIB. La gestion de la voirie incombe à la Ville de Paris et le STIF n'a donc pas de compétence sur les voies cyclables.

Roger LAMBERT précise que VELIB n'a pas vocation à s'étendre sur toute l'Ile-de-France. 140 stations sont situées autour de Paris. Mais le service est piloté exclusivement par la Ville de Paris.

Jean-François JANIN demande à ce que M. GRUNBERG soit questionné à propos du périmètre de Géovélo : sera-t-il identique à celui de VELIB ?

Il ajoute que le projet Géovélo s'appuie sur la remontée d'informations fournie par les cyclistes, grâce à l'outil Open Street Map afin de connaître les caractéristiques des tronçons de route et les nouveaux aménagements pour les vélos. Cette idée a déjà été testée sur Tours.

Ce procédé peut entraîner des inégalités dues au manque de renseignement à certains endroits. L'intervention publique devrait être nécessaire pour contrôler la qualité et la pérennité des informations.

Bertrand THEYS se demande quelle est la recherche mise en œuvre dans un tel projet.

Jean-François JANIN répond que la recherche porte sur la nature du service à fournir et les nouveaux usages en mode doux. Le site de Tours est différent de celui de Paris du point de vue de la voirie et de la présence de VELIB. La recherche porte aussi sur la notion de sécurité.

Claude DAULAUD ajoute que le projet itransports 2.0, retenu par le secrétariat à l'économie numérique pour une application sur Marne la Vallée, possède une ouverture vers le vélo et s'appuie sur le dossier PREDIT Port-vert. Dans ce projet la voirie est classée suivant cinq niveaux de cyclabilité.

## Décision

Un engagement plus clair de la Ville de Paris est attendu. La mise en place du site doit-elle être progressive avec une évaluation avant de le mettre en ligne ? L'expertise doit être complétée en fonction des projets qui vont se développer (cf itransports 2.0, Port Vert) M Claude Soulas de l'INRETS pourrait fournir un complément d'expertise.

Julie GOZLAN sera sollicitée pour expliquer la différence et/ou la complémentarité entre le projet Port Vert et le projet Géovélo. Quentin BAKHTIARI, secrétaire du groupe 3 « Mobilité dans les régions urbaines » pourrait également fournir un avis.

Le CERTU sera également sollicité sur les aspects techniques et sécurité (contact : Nicolas NUYTTENS via Marie-Madeleine LE MARC)

## 5. Bilan des projets et actions 2009-10

Patrick GENDRE a fourni quelques compléments qui seront introduits dans le document de bilan. Une nouvelle version sera produite par URBA 2000.

## 6. AFIMB

Le principe de l'arrêté ne pose pas de problème : il sera soumis à la prochaine réunion du Comité Paritaire, avant la fin de l'année.

Le recrutement de permanents n'a pas encore abouti. Il s'agit de deux postes de catégorie A : un poste administratif et un poste technique.

## 7. Actualités

### *Congrès ITS Stockholm*

Une session spéciale a été organisée : 80 personnes y ont assisté. Plusieurs interventions ont eu lieu sur :

- EASYWAY ; grand projet européen (horizon 2020) de déploiement coordonné des systèmes d'information sur les corridors européens (réseaux TERN) visant à améliorer la gestion du trafic, la fluidité, la sécurité et l'environnement. Il concerne également la logistique.

- Le projet de recherche norvégien MultiRIT visant à définir une méthodologie pour bâtir des systèmes d'information (route, TC, Mer, air). Il s'appuie et met en valeur l'architecture norvégienne ARKTRANS (cf ACTIF en France). Un démonstrateur est disponible.

- Les technologies TPEG (transport protocol expert group), exposées par une personne de TISA (transport information services association - Bruxelles- qui gère déjà le RDS-TMC group): distribution d'information sur le trafic sur les équipements des utilisateurs : sur navigations en particulier. Le RDS-TMC utilise la FM. Les techno TPEG recourent au numérique (radio) et présentent des potentiels plus importants

- Les ITS au Japon, exposé rappelant l'actuelle diffusion des équipements embarqués: 35M de navigations, 24 M de systèmes d'info trafic, 26 M de systèmes permettant le péage..., la volonté d'unifier ces équipements en un seul (Smartway) qui sera également capable sur les aires autoroutières de permettre le paiement du sandwich, du café...

- L'info multimodale en France et ses évolutions. De la LOTI à l'AFIMB via la PREDIM, ses projets et l'apparition des SIM régionaux.

Gilbert BATAAC a réalisé une synthèse d'une douzaine de pages en français sur le rapport "Green and ITS" qui traite des systèmes de transport durable à Stockholm (fourni en annexe)

*Rencontre du forum des services mobiles du 7 octobre*

L'association du forum des services mobiles avait organisé une réunion le 7 octobre dans laquelle l'adjointe au Maire de Nice est venue exposer son projet de ville concernant le sans contact mobile. Elle souhaite faire usage du multi-applicatif avec des applications qui se connectent les unes avec les autres. L'application transport est mise en avant dans ce processus.

*IZARGIDARI – présentation à Sofia-Antipolis*

Le projet IZARGIDARI a été déposé fin juin. Cinq projets ont été retenus définitivement et une vingtaine d'autres projets (dont IZARGIDARI) ont dû faire l'objet d'une présentation orale.

Le projet a donc été présenté le 15 octobre à 3 experts de l'ADEME et un expert de l'INRETS. Un ensemble de questions avait été préparé auparavant. Un débat a eu lieu entre les partenaires du consortium et les experts. Des questions complémentaires ont été posées après la réunion. Les réponses à l'ensemble des questions ont été fournies par écrit le 22 octobre.

**La prochaine réunion du Comité de pilotage est fixée au vendredi 20 novembre à 9H30 dans les locaux d'URBA 2000**