

# **European IFM Forum**

## **IFM Board project**

**Organisation de la participation française**

**Note au comité de pilotage de la PREDIM**

---

## 1. Objet

Les progrès des technologies de l'information et des télécommunications ont rendu possibles de nouveaux services aux citoyens, de plus en plus commodes à utiliser et couvrant des territoires fonctionnels et géographiques de plus en plus étendus, parmi lesquels les applications billettiques.

Les progrès techniques les plus récents ouvrent vers de nouvelles étapes d'interopérabilité entre ces applications et avec les opérateurs de service d'autres branches professionnelles.

Dans quelques années, les applications billettiques pourront en effet ne plus seulement être diffusées sur les cartes émises par les opérateurs transport ou les autorités organisatrices, mais aussi sur d'autres supports multi-applicatifs, cartes, téléphones, organiseurs, etc.

Dans le même temps, les cartes émises par le Transport pourront être devenues multi-applicatives.

Ces perspectives donnent lieu à des initiatives européennes.

L'UITP projette d'une part de créer un forum européen de l'interopérabilité billettique (European IFM<sup>1</sup> Forum). Cette initiative fait suite aux travaux du groupe de travail ITS de l'UITP dont un document d'orientation va être prochainement publié.

Les principaux acteurs du groupe de normalisation européen CEN TC 278 projettent par ailleurs de présenter un projet d'étude à la DG INFOSO dans le cadre du 7<sup>o</sup> PCRD.

La plupart des autres pays européens ont mis en place ou sont en train de mettre en place des organisations nationales pour gérer ces enjeux. Tel n'est pas à ce jour l'état des lieux en France.

L'objectif de cette note est de présenter au comité de pilotage de la PREDIM l'organisation mise en place à court terme pour tirer le meilleur parti de la participation française à ces projets européens.

## 2. Enjeux

Les retombées directes de ces travaux peuvent se répartir en deux familles :

- L'évolution de la compréhension des services aux utilisateurs finaux, des avantages pour la collectivité, pour les autorités organisatrices et pour les opérateurs de transport. Cette évolution doit constituer une réponse à une vision partagée. Les autorités organisatrices, par la politique qu'elles mèneront, en géreront le rythme. La qualité du partage d'une vision commune apparaît comme l'enjeu fondamental en la matière.
- L'établissement d'éléments fondateurs communs dans le domaine technique, qui seront mis en œuvre. Cette base technique partagée est nécessaire aussi bien aux industriels qui fournissent les systèmes qu'aux opérateurs qui les exploitent afin de diminuer les coûts de conception et d'évolution. La pérennité des importants investissements déjà réalisés est un enjeu majeur dans ce domaine.

---

<sup>1</sup> IFM : Interoperable Fare Management

De façon indirecte, ces évolutions exigeront en outre la formalisation des règles communes de gouvernance et d'exploitation opérationnelle, comme l'ont fait ou sont en train de le faire les autres pays européens :

- Gouvernance des applications,
  - dans leurs composantes « service » au bénéfice de l'utilisateur final
  - dans leurs composantes « back-office » au service des entreprises et des institutions.
- Gouvernance des spécifications techniques;
  - Dans le cadre d'un jeu de spécifications ouvertes vis-à-vis des fournisseurs
  - Spécifications des mesures de sécurité applicative
  - Certification des produits industriels physiques ou logiciels utilisés
- Exploitation des fonctions communes
  - Sécurité des applications
  - Autres, selon le niveau de mise en commun de fonctions.

### **3. Etat de l'organisation française**

Différentes initiatives successives ont été prises pour favoriser une vision partagée de leur développement, propice à leur interopérabilité technique et au progrès de systèmes tarifaires intégrés.

La CHARTE d'INTEROPERABILITE BILLETTIQUE signée en 1998 par la DTT (devenue DGMT), le GART, l'UTP et le STP (devenu le STIF), a permis de poser de premiers principes fondateurs à travers des études partagées, notamment DOFOCO (DOcument FOnctionnel Commun).

La Commission de normalisation CN03, appuyée par les partenaires de cette charte, a pu établir des bases fonctionnelles et techniques à travers les documents normatifs INTERCODE (pour la mise en œuvre des cartes à micro-processeur), INTERTIC (pour l'utilisation des tickets sans contact) et INTERBOB (pour les échanges entre back-offices). Elle est progressivement devenue elle aussi une plateforme de discussion des mesures d'application.

Ces différentes initiatives ont permis la mise en place de NAVIGO, utilisé aujourd'hui par plus de 3 millions d'utilisateurs du réseau de transport francilien.

Elles ont permis le développement de plus de 50 systèmes billettiques dans des villes moyennes ou des capitales régionales.

Elles ont amorcé un processus général d'interopérabilité à l'échelle régionale, impulsé par les Conseils Régionaux avec le soutien de la SNCF.

Ce résultat n'a à rougir d'aucune comparaison européenne.

Plusieurs éléments montrent qu'il atteint sans doute néanmoins aujourd'hui ses limites :

- L'extension de l'interopérabilité au-delà de quelques réseaux partenaires se heurte à l'absence d'organisation formelle pour la gouvernance des applications, que préconise la récente norme ISO 24014 sous le vocable de « *IFM Manager* » ;
- La question de l'interopérabilité inter-régionale reste sans réponse politique ni technique. Son degré d'urgence ou d'importance va augmenter avec le développement d'applications mitoyennes, que ce soit dans le Bassin Parisien ou ailleurs ;

- La représentation des besoins des applications transport dans les discussions interprofessionnelles avec les banques ou les opérateurs de téléphonie mobile peine à s'organiser.

Concrètement, l'absence de référentiel national conduit à une dispersion d'énergie avec la réécriture des bases fonctionnelles et des spécifications techniques par chaque application.

#### **4. Urgence d'une décision**

Le projet de « EU IFM Board » doit être déposé en réponse à l'appel d'offre de la DG INFOSO au plus tard le 8 mai, ce qui dicte l'urgence de décider d'une première étape d'organisation permettant de participer au consortium du projet, dont TÜV doit assurer le management..

La France est pressentie pour animer deux *work packages* :

- Supports interopérables (*interoperable media*)
- Protection des libertés individuelles (*privacy*)

Elle doit en outre se mettre en mesure de contribuer aux autres *work packages* :

- Sécurité des applications (*security model*) sous animation anglaise
- Organisation des IFM (*organisation and back-office*) sous animation allemande

La mise en place du forum européen billettique par l'UITP sera coordonnée avec ce projet. L'UITP prendra en charge dans le projet l'animation du *work-package* 5 « consensus et diffusion » (*consensus building and dissemination*).

La représentation française dans les réunions préparatoires a été assurée par le Président de la CN03, mais la participation au consortium qui va présenter le projet à la DG INFOSO ne peut être endossée que par une personne morale aux côtés d'ITSO, association anglaise, et de VDV-KA, société allemande.

#### **5. Principe d'ensemble de l'organisation mise en place**

La mise en place simultanée du forum européen, plateforme d'échange sous l'égide de l'UITP, et d'un consortium pour la gestion du projet de IFM Board suggère d'organiser également le travail à deux niveaux :

L'organisation reposera sur l'articulation suivante :

- La PREDIM est déjà installée comme plateforme d'échange pour coordonner l'action des organismes de recherche, des industriels, des autorités organisatrices (à travers le GART et le STIF) et des transporteurs (à travers l'UTP).  
Considérant l'importance que les évolutions de la vision commune soient partagées par tous et soient portées par les pouvoirs publics et les Autorités Organisatrices, elle jouera le rôle de construction du consensus et de diffusion parmi les acteurs français.  
Ce rôle convient bien à son objectif de plateforme de discussion et d'orientation présidé par la DGMT.  
La PREDIM apparaîtra donc comme pivot de la représentation française. N'ayant pas la qualité de personne morale lui permettant de signer aux côtés des autres membres du consortium projet (VDV-KA, ITSO, TRANSLINK, UITP, TÜV), elle délèguera sa signature :

- L'association URBA 2000, qui est déjà son assistant maîtrise d'œuvre, sera signataire pour les work packages 5 (construction du consensus et diffusion) et 6 (organisation du projet).
- L'association INTERAPPLI (Association pour l'interopérabilité des applications billettiques) destinée par nature à être ouverte à tous les prestataires de service sera signataire pour les WP 1 à 4 (sécurité, support, protections de la vie privée, back-office). La SNCF et la RATP déjà engagées dans les discussions européennes sur ce projet, ont entrepris les démarches de création de cette association pour en faire le lieu de travail des acteurs techniques que sont les prestataires avec les acteurs politiques que sont les AOs. Les statuts de cette association prévoient une liaison avec les opérateurs de service d'autres domaines applicatifs (téléphonie par ex.) ainsi qu'avec les industriels.

INTERAPPLI et URBA 2000, en tant que signataires au sein du consortium, recevront chacun les subventions européennes correspondant à leur part de travail et à celle des contributeurs qu'elle aura réunis ou avec qui elle aura passé des accords.

En tant que signataire, INTERAPPLI participera également au Forum de l'UITP, parallèlement à la participation éventuelle de ses membres.

## **6. Evolutions possibles à moyen terme**

Cette articulation permet de mieux articuler l'impulsion politique qui relève des autorités publiques mais nécessite une convergence de vue entre les différents types d'acteurs, les spécifications fonctionnelles et techniques qui relèvent des prestataires de service, et la réalisation industrielle qui relève des fournisseurs. Elle permet ainsi à chacun d'exercer et de valoriser les compétences qui sont les siennes.

Elle permet une mise en œuvre rapide, le délai de constitution d'une association étant extrêmement court.

Elle laisse la place à toute évolution ultérieure pour la définition d'un acteur économique nouveau capable d'assurer les fonctions de gouvernance et de gestion opérationnelle évoquées plus haut si les différents acteurs concernés en confirment le besoin et en acceptent la mise en place