

## Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°52 du 21 janvier 2009

### Participants :

Réginald BABIN – GART  
Stéphane BUONANNO - LOGICA  
Claude DAULAUD - MINEFE  
Philippe DELCOURT – URBA 2000  
Yannick DENIS – CERTU  
Patrick GENDRE – CETE Méditerranée  
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000  
Jean-François JANIN – DGITM/MTI  
Roger LAMBERT – DGITM/MTI  
Christian LEBONDIDIER - CERTU  
Patrick LEFEBVRE – Ville de Paris  
Anne MEYER – UTP  
Nicolas PATON - DRYADE  
Vanessa RAUTUREAU – UTP  
Frédéric SCHETTINI - MOBIGIS  
Bertrand THEYS – PREDIT  
Guillaume USTER - INRETS

### Excusés

Anne-Marie FREDERIC - GART  
Julie GOZLAN - MEEDDAT  
Annick HAUDEBOURG – STIF  
Michel JULIEN - PREDIT

### **1. Approbation du compte-rendu de la réunion n°51 du 27 novembre 2008**

*Remarque sur la relation PREDIM-PREDIT (selon le compte rendu de la réunion PREDIT du 13/1/2009).*

Le comité de pilotage du PREDIT, qui s'est réuni le 13 janvier s'est accordé sur un statu quo des relations entre le PREDIT et la PREDIM, estimant que « la PREDIM est un dispositif issu du PREDIT 2 dont l'action aujourd'hui reste pertinente pour le PREDIT en raison des liens avec les collectivités territoriales et les opérateurs dans le cadre d'expérimentations et d'innovation voire de recherches. » Les groupes GO2 et GO3 travaillent sur des champs connexes à ceux de la PREDIM. La PREDIM se tient donc à la disposition des groupes GO2 et GO3.

## **Décision**

Le compte rendu de la réunion du comité de pilotage de la PREDIM n°51 du 27 novembre 2008 est approuvé.

## **2. POTIMART – état de réalisation et perspectives d'évolution**

### **Présentation**

#### *Objectifs du projet*

Le projet consiste à réaliser un système d'information géographique (SIG) dédié aux transports qui s'appuie sur des normes pour la description des données et sur des logiciels libres. Les données produites intéressent non seulement les usagers finaux mais également les chargés d'études des autorités organisatrices, les exploitants de réseau, les développeurs des SSII et les bureaux d'études.

Les outils réalisés dans le cadre du projet contribuent à faciliter l'étude de l'information multimodale.

#### *Plateforme logicielle*

Elle s'appuie sur la base de données « open source » POSTGIS. Elle permet de faire de la modélisation et de l'analyse de données, de les représenter sur des cartes et de les afficher via une interface web ou bureautique. Des outils de recherche d'itinéraires VP, TC et piétons, des outils de représentation d'isochrones et de grilles horaires s'appuient sur cette base. Des interfaces d'import (données au format CHOJETTE issues du réseau TC de Toulouse) et d'export de données ont été développées.

#### *Analyse des besoins et des cas d'utilisation*

L'analyse des besoins a porté sur la modélisation des données de l'offre transport et sur la production d'indicateurs liés à la qualité de service et à l'offre transport.

Une réflexion a été menée sur la manière de concevoir l'interface utilisateur. L'analyse des besoins a pris en considération les utilisateurs potentiels (CERTU qui travaille sur l'accessibilité des données, les CETEs, Tisséo SMTC à Toulouse et le Syndicat Mixte de la communauté tarifaire de Charente maritime SMCTCM).

La phase 2 de POTIMART constitue un premier travail mais pourra être améliorée en tenant compte des autres acteurs (autres AOT, bureaux d'études, organismes de recherche ...).

#### *Mise en place de démonstrations dans un cadre expérimental*

Les démonstrations sont restées à l'état d'accès privé. Elles ont été ouvertes au public pendant une courte période. Elles ont consisté à effectuer des recherches d'itinéraires sur des cartes de manière interactive à partir des données cartographiques, routières et du transport public sur le périmètre du réseau de Toulouse.

Un travail de représentation des points d'arrêts des réseaux de Toulouse et de la Rochelle a également été effectué en partenariat avec l'IGN. Ainsi la couche de transport public a été représentée sur le Géoportail. Ce travail est une préfiguration à la publication des données (comme les points d'arrêts) par les collectivités suivant les recommandations de la directive INSPIRE.

### *Conception technique*

L'architecture repose sur des logiciels libres existants :

- CHOUETTE permet de décrire l'offre théorique de transport public dans un format standardisé suivant le projet européen TRIDENT
- SYNTHESE (produit de RCS) est un logiciel de calcul d'itinéraire de transport public
- PGROUTING (produit de CampToCamp) est un logiciel de calcul d'itinéraire VP
- MapFish (dont l'ancien nom est Cartoweb) est une interface d'affichage cartographique et peut afficher les données qui résultent des applications précédentes.

L'accès aux bibliothèques d'analyse est possible avec un langage de script. Un chargé d'études qui n'a pas forcément les compétences d'un développeur peut ainsi facilement établir des requêtes. Un modèle de données commun a été produit pour représenter une offre d'information multimodale (TC, VP, voirie). Les éléments de voirie permettent de prendre en considération les modes doux. Le VP pur n'a pas été exploité réellement dans POTIMART en raison d'une offre abondante par ailleurs.

POTIMART a pour vocation de suivre les travaux normatifs et s'appuiera à l'avenir sur SIRI (échanges de données en temps réel) et NetEx (échanges de données théoriques découlant de SIRI).

### *1<sup>ère</sup> démonstration : Modélisation d'un réseau de transport TC/VP multimodal dans un SIG*

Elle porte sur la représentation des éléments du réseau de transport public au centre de Toulouse et de la voirie (2 lignes de métro, quelques lignes de bus, des tronçons de voirie). La base de données CHOUETTE fournit l'offre de transport théorique. POTIMART permet de positionner géographiquement les arrêts de bus, les tronçons inter-arrêt, les segments de voirie pour le VP ou les modes doux. Les segments de voirie sont liés aux arrêts TC par des points de connexion, permettant ainsi de réaliser des études d'information multimodale et d'assurer la continuité dans les chaînes de déplacement. Cette connexion entre les points d'arrêt et la voirie est nécessaire car les fournisseurs d'information géographique (Téléatlas) représentent la voirie sous une forme filaire et non surfacique. Les arrêts de bus sont donc plus ou moins éloignés des segments de voirie et doivent donc y être raccrochés. Cette opération, rendue nécessaire, n'est donc pas forcément consécutive à une imprécision des données de voirie. La visualisation sur une carte permet toutefois de faire état de points aberrants qu'il convient de supprimer. Le croisement entre 2 lignes de métros montre la représentation d'un passage souterrain et les accès sur la rue.

### *2<sup>ème</sup> démonstration : exemples d'analyse de SIG transport*

Le chargé d'étude a la possibilité de simuler plusieurs types de calculs d'itinéraire entre 2 points :

- A partir d'un point de départ et d'un point d'arrivée, un premier calcul d'itinéraire VP (type via Michelin ou Mappy) est créé. Les vitesses de circulation sont théoriques. Le temps de stationnement doit être ajouté.
- A partir des mêmes points, un autre calcul d'itinéraire utilisant les modes TC et marche à pied est créé.

POTIMART permet aussi d'indiquer, avec des couleurs différentes, les zones d'accessibilité à un réseau VP à partir d'un point sur la carte (zone accessible en 10 minutes, zone accessible en 25 minutes). Cette représentation est également valable en utilisant les modes TC et marche. Cette analyse d'accessibilité qui associe différents modes de transport, montre différentes configurations suivant la densité de population. ( : recherche des hôpitaux accessibles en moins de 25 minutes depuis un point donné en utilisant les modes TC et marche).

*3<sup>ème</sup> démonstration : impact des déplacements sur l'environnement et coûts résultant pour l'utilisateur.*

Une comparaison est effectuée entre marche pure, marche et TC, voiture, marche TC et voiture. Pour chacun des modes, l'analyse porte sur la longueur du trajet, son temps, son coût et son impact sur l'environnement (évaluation du CO2 dégagé).

*4<sup>ème</sup> démonstration : indicateurs basés sur l'offre théorique*

Ces indicateurs fournissent la fréquence des dessertes pour chaque arrêt et la vitesse moyenne entre 2 arrêts.

*Interrogation avec un langage de script.*

Le but est d'exploiter les données avec un langage de script de haut niveau, plus simple qu'un langage classique d'interrogation de base de données.

Jean-François JANIN demande quelle est l'importance des travaux d'études réalisés au niveau des collectivités.

Patrick GENDRE répond que ces études représentent un véritable marché potentiel puisque plusieurs centaines de collectivités sont concernées.

*Actions de communication et de promotion du projet*

Le projet dispose d'un site internet [www.potimart.org](http://www.potimart.org). Des articles scientifiques ont été publiés (ITS Europe 2008, ATEC-ITS 2009) et les partenaires du projet ont participé à diverses manifestations (Géoévénement, Space Show avec l'IGN, ITS Europe, GART, journée d'information PREDIM).

Jean-François JANIN ajoute que le projet POTIMART doit être mis en avant auprès de clients potentiels sans créer d'animosité avec les fournisseurs de logiciels commerciaux.

Sur le plan de la communication, Patrick GENDRE souhaite organiser avec la MTI une dizaine de réunions, dans les régions, pour présenter les résultats du projet, en invitant des collectivités, des bureaux d'étude, des opérateurs de transport, des chercheurs, des éditeurs logiciels.

Guillaume USTER ajoute que le projet pourrait aussi être valorisé auprès des utilisateurs finaux.

### *Bilan et perspectives*

POTIMART rassemble des outils d'aide à la décision pour la modélisation de l'offre de transport, la planification des transports et la mobilité. Il s'adresse aux techniciens pour la réalisation des études mais aussi aux décideurs.

Les premiers résultats témoignent d'un intérêt certain des autorités organisatrices de transport et d'autres utilisateurs potentiels. Des échanges fructueux ont eu lieu entre l'équipe POTIMART d'une part et les AOT, l'IGN, la PREDIM d'autre part. Des échanges ont eu lieu avec l'AOT de Toulouse, avec le réseau de Lyon et le LET (projet Mozart), le CERTU.

Toutes les briques logicielles envisageables n'ont pas pu être développées.

Les perspectives portent sur un travail avec d'autres sites dont la demande est particulière, sur des besoins en amont comme le traitement de la chaîne de production des données et leur qualification et en aval sur des besoins d'études (analyse des déplacements, accessibilité des données ...).

La promotion de POTIMART passe par l'organisation de réunions de travail avec des acteurs «métiers» pour mieux scénariser les utilisations de POTIMART, discuter avec les services SIG des régions et poursuivre la collaboration avec l'IGN, la communauté d'utilisateurs « Openstreetmap » dont l'activité est de créer des cartes libres et des organismes du type GéoVélo.

Le volet formation est également important : il peut s'appuyer sur le réseau CNFPT, l'ENPC.. L'aspect « open source » pourrait être mis en avant dans ce type de formation.

### *Evolutions de la plateforme*

POTIMART devra tenir compte de l'évolution du contexte normatif (évolution de l'application CHOUETTE, prise en compte de la normalisation des objets fixes (IFOPT), de l'offre théorique des données avec NeTEx qui est issu de l'échange des données en temps réel représenté par la spécification technique SIRI, du format et standard GDF pour constituer des bases de données géographiques routières)

Le langage de requêtes doit être consolidé et d'autres fonctions avancées d'analyse de réseau de transport SIG doivent encore être développées (exemple : actuellement des fonctions commerciales de type ESRI sont utilisées pour afficher des isochrones car les modules « open source » correspondants n'ont pas encore été développés).

POTIMART pourra faire partie des outils techniques de l'AFIMB.

## Discussion

M. BUONANNO demande quelle est la stratégie du groupement POTIMART ? Les membres du groupement se positionnent-ils comme des prestataires de service pour accompagner les collectivités ?

Patrick GENDRE répond que chaque partenaire a une approche différente. CampToCamp est un prestataire spécialisé dans la création de logiciels libres pour le web et les SIG. Dryade est spécialisé dans les transports publics.

Jean-François JANIN ajoute que le projet a abouti à des résultats concluants. Il peut y avoir plusieurs stratégies à la suite de ce projet. L'une d'elle consiste à maintenir ces logiciels libres et à garantir leur pérennité. La constitution d'une communauté d'utilisateurs est donc nécessaire.

Frédéric SCHETTINI propose de développer des services et des développements complémentaires autour de ces logiciels libres.

Claude DAULAUD ajoute que les grandes écoles de type HEC, qui ont une approche marketing, pourraient être intéressées.

Patrick GENDRE précise que la valeur ajoutée des partenaires se place plus sur l'assistance à la mise en place des outils et à leur personnalisation (démarche amont) que sur l'analyse des données.

Jean-Louis GRAINDORGE propose de réaliser une réunion spécifique sur le thème de l'information géographique dans le cadre de la PREDIM. Cette démarche n'empêche pas l'organisation de réunions techniques dans les régions qui pourraient apporter un éclairage sur le marché et la demande.

Jean-François JANIN préconise de maintenir une communauté d'utilisateurs autour de ces logiciels libres. Cette action pourrait s'inscrire dans le cadre d'une mission permanente de l'AFIMB. Avant de réaliser les évolutions, il souhaite consolider le travail accompli et assurer sa promotion.

Une directive ITS au niveau européen dont l'un des premiers thèmes est l'information des usagers peut déboucher sur des spécifications d'interopérabilité des données. POTIMART s'inscrit dans cette optique. Le projet devra être présenté au prochain congrès ITS de Stockholm.

Patrick LEFEBVRE ajoute que l'autorité régionale Ile-de-France souhaite développer des outils utiles aux collectivités. Il existe un schéma directeur des traverses et quartiers et la Ville de Paris s'intéresse à des outils de préférence libres pour traiter ces données.

Claude DAULAUD répond qu'il serait intéressant que la Ville de Paris constitue un cahier des charges sur ce sujet pour les partenaires du projet POTIMART.

Jean-François JANIN ajoute que les trajets vélos sont aussi de la compétence de la Ville de Paris.

Patrick LEFEBVRE répond qu'après dix huit mois d'utilisation, il est possible de recueillir auprès de JC Decaux, des données sur la disponibilité des trajets, le nombre de vélos dans les stations

à certaines heures... JC DECAUX n'a pas les outils nécessaires pour le traitement de ces données et POTIMART pourrait alors apporter sa contribution. La Ville de Paris fera ses recommandations auprès de JC DECAUX afin de faciliter le prêt de données aux partenaires de POTIMART.

Jean-François JANIN ajoute qu'il n'est pas facile d'obtenir les données d'exploitation auprès des opérateurs de service. La CNIL est aussi réticente à la collecte de données personnelles. L'utilisation de ces données doit s'effectuer avec le maximum de clarté, évitant ainsi des prises de décision néfastes.

Patrick GENDRE ajoute que les outils POTIMART sont neutres et les démonstrations ont été effectuées, certes sur des données réelles, mais sur un temps d'expérimentation limité.

Jean-François JANIN attend des propositions de la part des partenaires du projet POTIMART. La PREDIM établira ensuite des priorités. Elle fera connaître les résultats du projet : une demi-journée d'information, dans le cadre de la PREDIM, rassemblant les acteurs potentiels du domaine, pourrait être organisée.

### **3. Etude billettique et NFC**

#### **Introduction par Réginald BABIN**

Réginald BABIN a formulé un projet d'étude sur les applications NFC (Near Field Communication ou communications en champ proche), dans le domaine de la billettique. Des groupes de travail existent sur le sujet, le forum du mobile a été mis en place pour aborder ces questions. Le GART et le STIF travaillent au sein du groupe des autorités organisatrices pour éclaircir des sujets qui ont été abordés dans le groupe Ulysse (groupement des opérateurs de transport et des opérateurs de téléphonie mobile) qui a produit des spécifications techniques. Ces dernières n'abordent toutefois pas les questions économiques et d'usage. De ce fait le GART a souhaité lancer une étude pour obtenir un éclairage sur les potentialités techniques du NFC, ses usages, ses aspects économiques, son développement dans le contexte international puisque ces problématiques dépassent le cadre franco-français.

Pour cette étude, le GART a recherché un financement. La demande auprès du MINEFE (ministère de l'Économie, de l'industrie et de l'emploi) n'a pas abouti. Aucune étude actuellement ne fournit de visibilité sur le sujet.

Claude DAULAUD indique que la demande du GART ne s'adresse qu'aux transports publics ; il souligne qu'une collectivité pourrait utiliser la NFC à d'autres fins. Les collectivités doivent apparaître comme des acteurs majeurs et incontournables. Si ces dernières utilisent l'ensemble des usages de la technologie NFC, les opérateurs de téléphonie mobile montreront plus d'intérêt.

Jean-François JANIN précise que le forum ne fonctionne pas suivant ce qui a été défini initialement, les premiers travaux se sont focalisés sur des solutions techniques qui correspondent au souhait des opérateurs de téléphonie mobile, les collectivités n'y sont pas représentées.

Les opérateurs de téléphonie mobile n'ont pas forcément compris la complexité du monde des transports. Les collectivités doivent avoir les moyens de mener leurs propres réflexions

(utilisation des NFC dans un cadre multisectoriel, multiusage, multinational voire même transfrontalier) sans subir les contraintes des opérateurs privés.

Réginald BABIN répond que le GART et le STIF ont réussi à participer aux travaux du forum.

Jean-François JANIN relève toutefois qu'aucune collectivité ne fait partie du débat et c'est anormal. Des collectivités doivent être désignées et prendre position dans les discussions.

Claude DAULAUD pense que la stratégie des opérateurs de téléphonie mobile est d'orienter les spécifications en amont de manière à obtenir des produits favorables à leurs propres intérêts. La seule manière d'intervenir efficacement serait que les collectivités annoncent clairement leurs besoins et qu'elles fassent valoir leur poids économique.

Jean-François JANIN répond que pour tenir ce discours, les collectivités doivent disposer des outils nécessaires afin d'imposer leur démarche.

## **Présentation rapide des objectifs de l'étude par M. BUONANNO (LOGICA)**

Cette approche a déjà été présentée il y a quelques mois. Entre temps, le NFC forum et le Service Mobile Sans Contact (SMSC) qui va au delà des technologies NFC, ont été créés. Le NFC forum aborde plutôt des sujets propices aux industriels et à la grande distribution (cartes de fidélité par exemple). Au départ les opérateurs de téléphonie mobile avaient considéré le transport public comme pouvant être le moteur de la démarche mais ils ont sous-estimé les problèmes liés à la billettique. En revanche la carte de fidélité est beaucoup plus simple et moins complexe à mettre en œuvre sur le plan technique et organisationnel. Ce forum a besoin de fournir des résultats car le ministre Luc CHATEL suit de près ses travaux.

Les NFC restent une opportunité pour le monde des transports qu'il faut saisir et qui peut combler certaines lacunes dans le domaine de la billettique.

L'étude se décompose en 4 axes majeurs : les usages, les enjeux, les bénéfices et les transformations.

- Les usages comprennent le paiement de titres (opérateur bancaire), la billettique, le multi-canal (canal NFC, canal internet mobile, canal internet fixe)

Jean-François JANIN précise que les bornes NFC pourraient aussi fournir de l'information aux usagers avant que ces derniers ne paient leur titre de transport.

- Les enjeux sont liés aux AOT mais aussi aux opérateurs télécom, aux opérateurs bancaires, aux industriels qui travaillent sur la carte à puce. L'identification des enjeux de chacun des acteurs est importante.

Guillaume USTER ajoute qu'il y a aussi les prestataires de services informatiques qui gèrent les flux de données billettiques.

- Les bénéfices comprennent la dématérialisation (absence de support), la multimodalité, l'intermodalité, le multi-usage (paiement des titres, information voyageur, les droits d'accès, le système de réservation)

- Le dernier axe majeur concerne les transformations induites. Le système est complexe avec de multiples impacts sur les métiers et les processus, les interfaces et les systèmes d'informations: il entraîne une résistance au changement et une difficulté à se projeter dans l'avenir. Même si ces changements interviennent au niveau des opérateurs de transports, ils auront aussi un impact sur les AOT. La possibilité de travailler sur un « business model » commun aux AOT et aux opérateurs de téléphonie mobile n'est pas à écarter. Le conflit entre les deux camps doit faire place à un terrain de négociation et de compréhension mutuelle.

## **Discussion**

Jean-François JANIN ajoute qu'une autre transformation se produira quand les AOT auront l'obligation de travailler ensemble et d'être solidaires au niveau national. Aujourd'hui certaines AOT se sont déjà regroupées pour faire de la billettique. On observe en effet qu'il y a 40 systèmes différents pour 400 AOT.

Anne MEYER signale que certaines collectivités de type Communauté urbaine ont des compétences étendues et il serait intéressant de savoir si elles sont en mesure d'associer d'autres services que ceux du transport.

M. BUONANNO envisage donc de répertorier les usages attendus par les AOT, dans le cadre de l'étude

Jean-Louis GRAINDORGE demande si l'étude s'articulera avec le groupe de travail du GART sur les NFC.

Réginald BABIN répond qu'il fera, dans un premier temps, un point sur l'état d'avancement des spécifications du groupe de travail. A sa connaissance de nombreuses questions restent posées. Le travail consiste à établir un DOFOCO (Document Fonctionnel Commun) sur les fonctionnalités attendues par les AOT et les opérateurs de transport auxquels doivent répondre les NFC. L'étude envisagée devrait donc apporter des réponses.

Claude DAULAUD rappelle que le forum est axé sur le cycle normal de développement des produits et il préconise que cette étude soit en phase avec ce cycle pour prendre en compte la future génération des produits.

Compte tenu des ces enjeux industriels importants, Jean-François JANIN suggère que le MINEFE finance l'étude pour 120 K€ TTC.

Claude DAULAUD prend note de cette suggestion et affinera l'argumentaire pour convaincre les financeurs de son Ministère. Il ajoute que sa Direction Générale a changé d'intitulé : elle s'appelle maintenant « Direction Générale de la compétitivité de l'industrie et des services ».

Jean-François JANIN ajoute que le MEEDDAT ne sera pas en mesure de financer cette étude. Il précise aussi que le périmètre de cette étude pourrait s'appliquer aux services de mobilité en général qui dépassent le cadre institutionnel des AOT c'est à dire que cette étude pourrait s'adresser aux AOT mais aussi aux gestionnaires de parkings, d'autopartage .....

Claude DAULAUD propose d'organiser une réunion entre le MINEFE, le forum mobiles, le GART – et son prestataire -, la PREDIM, l'UTP et la Ville de Paris.

## **Décision**

URBA 2000 est chargée d'organiser la réunion.

## **4. AFIMB**

Une réunion de présentation a eu lieu le 17 décembre 2008. (voir le compte rendu et les présentations à l'adresse : <http://www.predim.org/spip.php?article3031> ).

Les suites à donner sont les suivantes :

- Un projet d'arrêté de création de l'Agence doit être préparé.
- Un Comité de pilotage doit être constitué. L'UTP y sera représenté. Le GART doit se prononcer et Jean-François JANIN se tient à la disposition des autorités du GART.

Réginald BABIN confirme que le GART souhaite adhérer au comité de pilotage.

L'arrêté sera le document fondateur de l'agence et des contacts utiles seront pris pour constituer le Comité.

Un projet de convention doit être établi entre le GART et le MEEDDAT afin de préciser les moyens financiers qui seront mis à la disposition du GART notamment pour assurer le fonctionnement de la CN03 dont il vient de prendre la présidence. Le GART établira un plan d'actions sur les activités de normalisation afin de satisfaire les acteurs qui travaillent dans ce domaine et répondre éventuellement aux spécifications établies par la Commission européenne. L'AFIMB aidera et fournira des moyens au GART pour mettre en œuvre ce plan d'actions.

Jean-Louis GRAINDORGE précise, pour supprimer toute ambiguïté, que les AOT qui se sont manifestées lors de la journée du 17 décembre ne feront pas partie du comité de pilotage mais seront représentées par le GART. Il est de même pour les opérateurs de transport vis à vis de l'UTP.

## **5. Calendrier et actions de communication et de diffusion**

*Prochaines du Comité de Pilotage PREDIM*

- 16 mars 2009 à 14H00
- 11 mai 2009 à 14H00

Le projet d'arrêté pourrait être prêt pour la réunion du 16 mars 2009. Les membres du comité seront en partie connus.

*Réunions d'information*

La réunion LINK/IFM sur les thèmes de l'information multimodale (LINK) et de la billettique(IFM) ne peut pas encore être programmée parce qu'elle est dépendante des résultats de la réunion européenne qui a lieu les 12 et 13 mars 2009 à Cologne.

## *Réunions régionales*

Maximilien RUDEAU (Région Midi-Pyrénées) pourrait solliciter la PREDIM. Ainsi une réunion PREDIM pourrait être organisée Région Midi-Pyrénées .

Yannick DENIS ajoute qu'il a été sollicité par la Région Haute-Normandie. Cette dernière est intéressée par l'outil CHOUETTE et les échanges de données standardisées.

## **6. Projet à labelliser - « Do-Tank » CHRONOS-ATTOMA : de l'automobile à l'auto-mobilité**

Ce projet est issu d'une série de forums, lancée par Bruno MARZLOFF (Groupe Chronos) et Guiseppe ATTOMA ( ATTOMA design) en 2008 à la suite de l'augmentation du coût de l'énergie qui a entraîné des bouleversements importants sur l'automobile.

Ces forums ont débouché sur la formulation du concept d'auto-mobilité.

L'objectif du projet est de passer de l'étape du « Think-tank » à l'étape du « Do-tank » et de réaliser une étude pratique pour approfondir le concept d'auto-mobilité et ses différentes déclinaisons.

CHRONOS et ATOMA ont fixé un cadre financier global pour leur étude « par syndication » et ils essayent de recueillir des fonds de souscripteurs. La durée de l'étude est de 6 mois et la PREDIM est sollicitée à hauteur de 25 000€ HT. L'étude est composée de 5 ateliers et la première séance a lieu le 12 février 2009.

Jean-François JANIN ajoute que ce projet doit être expertisé. En effet certaines questions doivent être soulevées : quel est le rapport entre ce projet et les systèmes d'information ? Est-ce que les résultats seront repris par les AO ? Quid de l'information voyageurs dans l'étude ?

## **Décision**

Les experts désignés sont Guillaume USTER et Jean-Louis GRAINDORGE. Le GART est aussi invité à analyser la proposition.

## **7. Mise à jour de la feuille de route des pôles de compétitivité Advancity et Itrans**

Une réunion ITrans a lieu le 22 janvier 2009 afin de discuter des suites à donner au projet VIATIC sur les 3 ou 4 ans à venir : valorisation de la fontaine d'information multimodale, développement de contenu sur la mobilité dans la ville, sélection de sites d'expérimentation et d'évaluation...

Les autres pôles comme Advancity et MOVEO discutent aussi actuellement de la poursuite de leurs activités et de la définition du périmètre de leurs actions.

## **8. Questions diverses**

*Appel à projet ANR « Villes Durables »*

La PREDIM a eu récemment connaissance d'un projet de véhicule urbain propre avec ou sans conducteur. C'est un projet d'expérimentations de cybercars dont le financement pourrait être assuré dans le cadre de l'appel à projets de l'ANR « Villes durables » (voir <http://www.agence-nationale-recherche.fr/AAP-217-Villes-durables.html>) qui sera clos le 24 février 2009.

La capacité de recherche française dans ce domaine est reconnue, y compris à l'échelle européenne. Autolib pourrait aussi entrer dans ce champ.

Ce sujet sera abordé à l'exposition universelle de Shanghai en 2010 dans le cadre de la coopération entre la France et la Chine.

Des entreprises sont susceptibles de commercialiser ce type de véhicule et la suite logicielle qui lui est associée. Cette offre pourrait intéresser les collectivités et conduire à des démonstrations et expérimentations sur site.

Patrick LEFEBVRE indique que la Ville de Paris envisage d'établir des programmes de consultation fonctionnelle sur l'autopartage et les groupements qui répondront devront avoir remis une offre au plus tard à la fin de l'année 2009. La décision d'attribution sera prise avant l'été 2010 et la mise en service à la fin 2010. La Ville de Paris souhaite donc avoir connaissance de pistes de réflexions avant le mois d'avril pour compléter et parfaire son cahier des charges.

Jean-François JANIN enverra la proposition au PREDIT qui la transmettra au groupe le mieux placé (GO2, GO3 ou GO5). Un premier document est diffusé. Il mentionne les partenaires potentiels (ceux avec lesquels des contacts ont déjà été pris et en italique ceux avec lesquels des contacts pourraient être pris rapidement).

Les membres du Comité de Pilotage sont invités à émettre rapidement toute proposition ou commentaires en raison de l'urgence.

**La prochaine réunion du Comité de Pilotage PREDIM aura lieu  
le 16 mars 2009 à 14H00 dans les locaux d'URBA 2000**