

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°56 du 15 septembre 2009

Participants :

Giuseppe ATTOMA – ATTOMA Design
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Yannick DENIS - CERTU
Anne-Marie FREDERIC – GART
Julie GOZLAN – DGITM/DST
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000
Jean-François JANIN – DGITM/MTI
Roger LAMBERT – DGITM/MTI
Patrick LEFEBVRE – Ville de Paris
Léa MARZLOFF - Chronos
Caroline TROUSSIEUX – URBA 2000

1. Approbation du compte rendu de la réunion n°55 du 1^{er} juillet 2009

Aucun commentaire n'a été fait sur le compte rendu n° 55.

Décision

Le compte rendu de la réunion du comité de pilotage de la PREDIM n°55 du 1^{er} juillet 2009 est approuvé.

2. Mise en place de l'AFIMB

Jean-François JANIN explique qu'une réunion s'est tenue avec le secrétariat général du Ministère pour acter la mise en place de l'AFIMB. Le texte de l'arrêté a été examiné et vérifié.

Il ne fait pas apparaître de problème de fond et il est maintenant entré dans les « rouages administratifs ». Le comité d'orientation, se réunira à l'automne. L'agence devrait être créée avant la fin de l'année.

M. RIES, Président du GART a envoyé un courrier à la DGITM pour indiquer que le bureau élargi du GART avait désigné Monsieur Stéphane COPPEY, Président du Syndicat Mixte des transports en Commun de Toulouse, Conseiller Municipal de Balma, Délégué à la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse et Monsieur Charles-Eric LEMAIGNEN, Adjoint au Maire d'Orléans, Président de la Communauté d'Agglomération d'Orléans Val de Loire, au Comité d'orientation de l'AFIMB. La FNAUT a participé à la réunion du 1^{er} juillet. Elle était représentée par Messieurs Jean LENOIR, vice-président et Marc DEBRINCAT du service juridique de la FNAUT.

Les autres partenaires doivent aussi désigner leurs représentants. Dans ce but, la MTI saisira Mme Annick LEPETIT adjoint aux transports de la Ville de Paris ainsi que le STIF.

Jean-Louis GRAINDORGE rappelle le texte de l'arrêté indique que la composition du comité d'orientation sera précisée par une décision du Directeur Général des infrastructures, des transports et de la mer. Cette décision ne pourra intervenir que postérieurement à la création de l'Agence.

Jean-François JANIN estime qu'il est néanmoins possible de réunir le comité d'orientation avant cette formalisation.

Anne-Marie FREDERIC considère qu'il pourrait être opportun que les associations soient aussi présentes au sein de l'AFIMB.

Jean-François JANIN répond que l'agence mènera une action particulière dans ce domaine validée par le Comité d'orientation qui est l'organe stratégique de l'AFIMB. Un groupe de travail dédié pourrait être constitué (Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées, COLIAC, ...).

Roger LAMBERT rappelle qu'une convention entre l'AFIMB et l'IGN est à l'étude et que le Géoportail sera un support d'information géographique pour les points d'arrêts du transport public. Les itinéraires de vélo pourraient être introduits dans cette démarche.

Julie GOZLAN ajoute que l'ADC (Association des Départements Cyclables) dispose d'un site sur ce sujet (<http://www.departements-cyclables.org/>). Dans le cadre du dialogue Etat-Départements, il serait intéressant de l'informer de la mise en place de l'AFIMB et du projet Géoportail/AFIMB. Le président de l'ADC (Alain SPADA) est le président du Conseil général du Var. L'Association Française du Développement des Véloroutes et Voies Vertes (<http://www.af3v.org/>) recueille plus particulièrement les données terrain. Elle a réalisé une carte interactive à destination des usagers. (informations sur le revêtement de la voirie, accessibilité par les autres transports ...). Tous les itinéraires ne sont cependant pas représentés.

3. Dossier : le Do Tank « Automobilités » ; résultats et perspectives

(Présentation par M. Giuseppe ATTOMA et Melle Léa MARZLOFF)

Présentation des auteurs de l'étude

ATTOMA Design est une agence spécialisée dans le design d'information et d'interaction. Elle propose des missions de conseils et d'expertises et des missions plus opérationnelles comme la signalétique et la conception de systèmes d'information voyageurs, dynamiques et statiques. Elle travaille avec la RATP, la SNCF, Keolis, la STIB (Bruxelles), la Région Rhône Alpes... Son site : <http://www.attoma-design.com/htm/edito.php>

Le groupe Chronos, dirigé par le sociologue Bruno MARZLOFF, a développé une plateforme d'échange entre 16 membres (acteurs du transport public, constructeurs automobiles, opérateurs de téléphonie mobile, opérateurs de mobilité comme Decaux, Vinci ..). Chronos les amène à réfléchir à l'avenir de la mobilité. Son site : <http://www.groupechronos.org/>

La découpe du projet

Le projet « Automobilités » a été mené en 2 phases :

- une phase Think Tank autour des membres du groupe Chronos qui a duré de mai à décembre 2008. Un diagnostic autour des mobilités quotidiennes a été effectué.
- La deuxième phase s'est déroulée à partir de décembre autour de 4 partenaires : la MACIF, la SNCF, l'Union des Transports Publics et Ferroviaires et le MEEDDM. Ces partenaires ont été réunis autour d'une étude menée sur le plateau de Saclay. 4 ateliers participatifs ont été organisés. Le travail s'est tenu dans le cadre d'une démarche partenariale.

L'ouvrage (livrable de l'étude) a été réalisé de façon pédagogique, notamment au travers d'un travail de recherche de design et d'images. Il comprend 3 axes :

- Démontrer l'émergence d'un usager actif autonome et agile
- Proposer des leviers et outils pour résoudre la complexité des déplacements quotidiens
- Décrire des pistes d'innovation comme autant d'outils d'aide à la décision.

Une démarche pour repenser les systèmes de mobilité autour d'une mobilité plus libre et plus durable

L'automobilité est un néologisme qui traduit les limites de l'automobile comme une solution maîtresse de la mobilité autonome. Ce concept a été formulé par Georges AMAR, responsable de l'unité prospective et de développement de l'innovation de la RATP.

A côté des approches classiques, comme l'investissement dans les infrastructures, l'idée est de réfléchir à des offres de mobilité qualitatives, libres et durables fondées sur l'innovation, la participation de l'utilisateur, le design.

L'automobilité est le passage d'un système automobile vers un autre où l'individu serait autonome dans ses mobilités. La voiture s'inscrit désormais comme une des composantes automobiles avec l'individu placé au centre.

Une approche centrée sur les moyens de l'autonomie du voyageur pour maîtriser son trajet

Pour que l'utilisateur soit concepteur de sa propre mobilité, il faut lui donner des moyens. Il doit disposer d'un grand choix de modes de transport possibles. Le vélo en libre service ne peut fonctionner que s'il y a une alternative. Mais l'hyper choix peut aussi devenir compliqué et doit être complété par une information voyageur trouvable (agents, écrans ...).

Le travail de la conception

Il a été réalisé suivant 2 axes :

- la sociologie des mobilités
- le design de services qui a permis de modéliser la connaissance et de scénariser des usages et des innovations

La participation de 4 acteurs au projet

- La SNCF
- L'UTP
- Le MEEDEM
- La MACIF

La maîtrise d'usage, méthode

Ce serait l'ensemble des processus qui visent à contenir les excès et les dysfonctionnements des mobilités. Cela passe par une amélioration des taux d'usage des réseaux de transport en commun, une amélioration des taux d'occupation des véhicules et une meilleure utilisation des ressources. La clé de cette maîtrise d'usage est l'étalement temporel pour occuper de manière optimale les ressources. Les NTIC sont des leviers essentiels pour accompagner cette maîtrise d'usage.

La question des usages est au cœur du projet et fait intervenir les régulateurs et les aménageurs. Si les comportements ne suivent pas, les conditions ne pourront pas évoluer. Dans la reconnaissance de l'hyperchoix, comment envisager d'effectuer un choix ? En effet les critères de choix deviennent multiples (temps, coût, environnement ..). Comment accompagner l'usage dans ce paysage de complexité ? Quel est le choix opéré en final ?

La méthode envisagée est une approche d'observation pour mieux appréhender les mécaniques cognitives qui permettent à l'utilisateur de construire une image mentale du paysage et de s'y repérer. La place des outils intelligents et les capacités réelles d'un usager à réagir sont prises en compte. En effet les systèmes sont architecturés de manière logique et rationnelle mais la capacité rationnelle de l'utilisateur reste subjective.

Points généraux importants mis en évidence dans le cadre de l'étude

Les métiers du management et leur application dans le domaine de la mobilité

La fragmentation du paysage et la complexification des acteurs demandent des responsabilités nouvelles : ces nouveaux acteurs sont les managers de la mobilité.

La voiture fait partie du modèle global de la mobilité. Ce n'est pas un ennemi. La dimension de l'opérateur de transport évolue. Ce dernier devient un fournisseur de services à la

mobilité. D'autres opérateurs de la mobilité interviennent : des acteurs qui n'étaient pas légitimes assurent aujourd'hui un rôle opérationnel dans la mobilité, notamment les entreprises. Des logiques partenariales se créent. La création de synergies entre des acteurs de services différents est un levier important face à des situations de blocage.

Le contexte de crise

Aujourd'hui, on n'est plus dans un modèle de projection d'un système de technologie sans limite et de ressources sans limite. On a pris conscience de la saturation du résidentiel et de la dimension de l'étalement urbain qui ont (et auront encore pendant longtemps) un impact sur les systèmes et les infrastructures. L'objet voiture (même si on substitue un moteur électrique au moteur thermique) encombre les espaces publics pour un taux d'usage très bas. Le report modal vers les transports en commun implique aussi des difficultés car les infrastructures ont des limites. Des pics de fréquentation (rames bondées, saturation des véhicules de transport, voies utilisées au maximum de leur capacité) sont observés à certaines périodes de la journée.

Le paysage en mutation

Les usagers, les opérateurs, le régulateur ont muté depuis quarante ans. L'étude d'observation intègre une approche cognitive. Le choix d'un terrain paradoxal (plateau de Saclay) a été fait avec la volonté de provoquer. Une dizaine d'usagers ont été observés au cours de leur déplacement. Une synthèse a été établie et des pistes de réflexion ont été mises en évidence.

Le jeu des acteurs

Hier le schéma était simple : la société fonctionnait de façon collective et récurrente. Les AOT géraient cette récurrence avec les pouvoirs publics centraux. Peu à peu le paysage a éclaté pour arriver à une complexification de l'offre. Face à la décentralisation et l'éclatement de la puissance publique en différentes échelles territoriales (européenne, nationale, régionale, départementale, locale), les opérateurs doivent investir dans de nouvelles missions de proximité. De nouveaux opérateurs apparaissent : Decaux, Orange, SFR, (acteurs du domaine des médias, des télécoms, des équipementiers ...). Les générateurs de mobilité constituent une couche intermédiaire (stades, hôpitaux ...). Non seulement les usagers qui fréquentent ces établissements, mais aussi les professionnels qui travaillent dans ces établissements génèrent des flux. Le voyageur est à la fois citoyen, client, consommateur, salarié, père de famille.

La puissance publique surplombait, structurait et animait les pratiques sociales. Aujourd'hui les usagers fabriquent par eux-mêmes la cohésion du système des mobilités. Cette cohésion s'élargit à d'autres acteurs.

Les mutations sémantiques

Le voyageur est multi-statutaire, « caméléon » selon qu'il travaille, communique, s'inquiète de sa correspondance. Il mue : il est parent, nomade, salarié. Il est opérateur de la mobilité quand il partage son véhicule. Il est multimodal et jongle avec les modes, prenant parfois le temps d'être immobile.

L'étude d'observation de Saclay

Lieu de l'étude

Le plateau de Saclay est un pôle d'excellence scientifique et économique qui regroupe 20% de la recherche publique française, 3 pôles de compétitivité, 21 établissements et laboratoires de recherches (CEA, Polytechnique, HEC, etc.), ainsi que les pôles R&D de grandes entreprises (Air Liquide, Alcatel Lucent, etc.). Ce territoire est isolé et situé à 20 km de Paris. L'offre de transport public est pauvre et inadaptée. Deux lignes de RER (B et C) encerclent mais ne pénètrent pas le plateau. Les réseaux de bus existent mais sont insuffisants et les amplitudes horaires sont trop courtes. La RN 118 est perpétuellement saturée.

La domiciliation des salariés qui travaillent pour le CEA est connue. 19% travaillent sur le site, 26% résident dans l'Essonne ailleurs que sur le site, 14% à Paris, 38% ailleurs dans l'Ile-de-France.

Caractéristiques de l'étude

Une étude qualitative a été menée et il a été fait appel aux sciences cognitives. Elle a permis d'observer les stratégies des voyageurs pour répondre aux contraintes de leur trajet. Il a notamment été observé :

- les capacités cognitives mobilisées : mémoire, attention, connaissances et expériences préalables, capacités perceptives et motrices, etc.
- les états émotionnels : craintes, désirs, buts

Le protocole de l'étude se décompose en 2 grands axes :

- Des observations participantes : aller chercher des personnes à leur domicile, les observer en identifiant les fonctions cognitives mobilisées et leur stratégie de déplacement durant l'aller-retour
- Des entretiens libres pour connaître la perception que les utilisateurs ont de leur trajet et leurs motivations

9 observations/entretiens ont eu lieu.

L'itinéraire cognitif

La situation émotionnelle a un impact sur les capacités cognitives. Il a été étudié la perception des usagers pour lesquels un système d'information a été mis en place, suivant différentes situations (normal, perturbée ...) : exemple d'une chercheuse qui va de Paris Goncourt à Neurospin (2H10 de trajet).

Trois axes ont été décrits :

- les stratégies : comment planifier une offre de transport relativement riche, comment opère-t-on des choix et construit-on le trajet ? Chacun a une bibliothèque de stratégies. La stratégie principale et routinière peut être cassée par un événement. L'être humain a des besoins : il peut amener un enfant à l'école, acheter un journal ... Quand des opportunités existent (exemple galerie marchande dans les gares), elles sont utilisées.

- les objets : quels sont les artefacts sur lesquels on s'appuie pour opérer le trajet ? Le voyageur peut se repérer par rapport à un objet, un chantier, un autre individu ayant des signes particuliers et des habitudes. Ce système de repère devient plus important que le système institutionnel.
- l'axe physiologique : de la tension active à l'aller à la détente du retour. A partir du moment où les capacités cognitives sont mobilisées par le trajet, on peut penser que le voyageur ne peut rien faire d'autre. Le temps de trajet ne peut pas être utilisé de façon sereine. De petites plages de temps peuvent être cependant utilisées pour la lecture ou la consultation sur PDA. Chaque changement est éprouvant. Pour des personnes plus âgées ou atteintes d'handicaps même légers, il est difficile de voyager dans ces conditions.

Les enseignements de l'étude

- L'offre de mobilité doit correspondre à l'offre servicielle. Les stratégies des voyageurs quotidiens intègrent des déviations et anticipent les insuffisances des transports publics.
- Des utilisateurs (néophytes ou habitués) sont inégaux face aux mêmes parcours. Un habitué qui subit une perturbation devient néophyte.
- Les objets (institutionnels, personnels, informels) contribuent à informer les usagers. Leur utilisation devient de plus en plus importante. Ils deviennent les compagnons du voyageur quotidien.
- La routine favorise la condition de l'équilibre cognitif du voyageur quotidien. Il faut fournir à l'usager la possibilité d'occuper le temps de trajet.

Synthèse

L'étude s'est focalisée sur les déplacements domicile-travail. Ce sont ces déplacements qui engendrent des difficultés, des congestions.

L'étude a recherché des leviers :

- des leviers publics (PDE, normes environnementales, régulation)
- des leviers d'entreprises sur le transport (PDE, services de conciergerie, crèche, pressing, services de réservation)
- des leviers d'entreprises sur le travail (aménagement du temps de travail pour que la fréquentation des transports s'étale dans le temps, nouvelles centralités où les salariés pourraient se retrouver ; prise en compte du temps masqué lorsque le salarié travaille pendant son voyage)
- des leviers de mobilité (perspectives ouvertes par le numérique comme la massification des mobiles intelligents, jeu de communication entre les terminaux des usagers)
- des leviers usagers (web2 et ville2.0, comment favoriser l'autonomie des pratiques ?, comment donner les moyens aux usagers de participer à la dérégulation ?)

De l'itinéraire au corridor

Le corridor est l'espace temps du trajet. Dans cet espace, le voyageur achète, se divertit et il a besoin de ressources.

- les leviers serviciels : on passe des fournisseurs d'accès internet aux fournisseurs d'accès à la ville et aux fournisseurs d'accès aux mobilités.

- les leviers du voyageur 2.0 : l'interaction entre régulation individuelle et régulation collective passe par le partage d'informations théoriques à la base et intégrant la voiture sous toutes ses formes (TAD, covoiturage, autopartage.....). L'objectif est d'atteindre une information prédictive.
- Les intégrateurs sont des lieux matériels comme les hubs de transport

Les trois clés de l'autonomie du voyageur

- le hub : centralité, lieu d'offre de mobilité (TC traditionnels, TAD, vélo, offre d'entreprises comme les cars d'entreprises, le transport communautaire) comportant des offres de services (diffusion d'informations, présence d'agents physiques, services annexes comme le kiosque, la supérette...)
- l'interopérabilité : partage des contenus et des informations voyageurs permettant d'accéder à l'ensemble de l'offre de mobilité.
- les générateurs de mobilité qui sont de nouveaux acteurs (entreprises, institutions..) : exemple de la proposition de covoiturage de la chaîne IKEA. IBM et Microsoft ont équipé des véhicules pour que les salariés puissent travailler à l'intérieur. Une partie du temps de travail est ainsi effectué au cours du trajet. L'entreprise crée un poste de manager de la mobilité qui propose une palette d'offres.

Léa MARZLOFF explique qu'outre le rapport d'études qui n'existe qu'en un nombre limité d'exemplaires papier, un diaporama a été réalisé et fourni à la PREDIM qui pourra l'utiliser pour des présentations.

Questions – réponses

Jean-François JANIN rappelle que ce travail a été effectué dans un cadre partenarial et qu'il a évolué au cours du temps.

Léa MARZLOFF précise que chaque partenaire peut se saisir différemment de l'étude : L'UTP a réuni un conseil d'administration et a diffusé les résultats. La MACIF a organisé une journée d'information et la SNCF ne s'est pas encore positionnée puisque l'étude intéresse à la fois la Direction de proximité et la Direction du développement durable.

Jean-François JANIN explique qu'en France, les autorités organisatrices passent des appels d'offres pour organiser les transports ; elles sont ainsi légitimes pour mettre en place des métros, des tramways, des bus.... Le mode vélo est arrivé ensuite. Ce schéma s'inscrit dans la LOTI et ses annexes. De nouveaux besoins, de nouvelles technologies sont apparus, faisant place à une nouvelle configuration qui perturbe la lecture de la LOTI.

Patrick LEFEBVRE considère que cette étude est intéressante sur le plan de la modélisation de nouveaux services aux usagers. La collectivité peut favoriser l'accès à l'information, fournir des données. Toutes les briques existantes de services ont du mal à se connecter entre elles. Les politiques publiques peuvent favoriser les innovations.

Anne Marie FREDERIC ajoute que le phénomène est complexe. Différents organismes interviennent. L'Etat a un rôle de régulateur et l'AOT une responsabilité opérationnelle au niveau local. L'étude montre un changement de comportement des usagers. La vision prospective à vingt ou trente ans est difficile à dresser compte tenu de l'évolution des prix du carburant et du vieillissement de la population. Le GART préfère les termes « Autorité

Organisatrice de Mobilité » (qui correspondent à des aspects plus larges) aux termes « Autorité Organisatrice de transport ».

Jean-Louis GRAINDORGE précise que cette étude interpelle assez largement la LOTI sans la révolutionner. L'étude sur le bilan PREDIM montre que certains projets ont été totalement freinés ou occultés pour des raisons juridiques (SARRASIN). Le modèle est donc appelé à évoluer.

Anne-Marie FREDERIC ajoute que la notion d'égalité de traitement des usagers est importante et qu'elle peut être assurée par l'AOT.

Selon Jean-François JANIN, la collectivité a le rôle de développer des objets urbains pour fournir de l'information à l'ensemble des usagers de manière à ne pas les laisser aller chercher seuls l'information.

Léa MARZLOFF explique que l'étude s'est efforcée de prendre en compte la notion d'écrans publics mais qu'il y a lieu également de s'intéresser au développement des téléphones mobiles et autres objets nomades.

Patrick LEFEBVRE demande si des études semblables ont été menées en Europe.

Giuseppe ATTOMA lui répond que la Deutsche Bahn et des opérateurs suisses et autrichiens, notamment, se posent des questions similaires en étant confrontés aux spécificités propres de leur pays. Il ajoute que les référentiels ne sont pas seulement ciblés sur le transport mais d'une manière plus générale sur la mobilité.

Jean-François JANIN indique que l'effet de serre est une problématique globale à laquelle de nouveaux acteurs essaient de répondre (Apple, Google ...). Les professionnels du transport, en France, tentent aussi d'entrer dans une logique globale. (VEOLIA a envie de travailler en Chine, aux USA ..). La LOTI reste une référence mais l'interprétation qui en est faite au quotidien est à examiner d'un peu plus près. Le service juridique du Ministère pourrait regarder d'un peu plus près la question.

Il explique que la proposition de directive européenne ITS introduit une nouvelle catégorie d'acteurs : les fournisseurs de services dans le domaine des transports intelligents. Google, qui souhaite créer des services à la mobilité mais ne demande aucune autorisation, appartient à cette catégorie. Google est une société puissante qui peut influencer la Commission Européenne.

Les collectivités sont invitées à fournir des données de qualité aux prestataires de services. Mais en retour aucune obligation n'est demandée à ces derniers. Ils ne sont pas tenus de diffuser l'information de manière égalitaire. Si cette directive est produite et qu'elle inclut une clause du type diffusion de l'information en cas de crise, il paraît difficile, en l'état actuel, de la transposer dans le droit français.

Anne-Marie FREDERIC ajoute que les AOT et l'Etat doivent réfléchir à la fourniture d'un minimum d'informations accessibles à tout le monde et de façon égalitaire. Des partenariats publics privés ainsi qu'un système de régulation sont à imaginer.

Jean-François JANIN se demande si l'étude Chronos/Attoma pourrait favoriser et accélérer la diffusion de nouvelles pratiques et s'il est possible de donner un rôle aux entreprises qui sont susceptibles de faire évoluer la LOTI.

La diffusion de l'étude pourrait se faire par étapes, accompagnée d'une concertation, pour que la démarche puisse être comprise plus facilement et maîtrisée dans le temps par les acteurs du domaine.

Julie GOZLAN remarque que l'étude met l'accent sur le poids des entreprises, employeurs et des générateurs de mobilité. L'élargissement du rôle des l'AOT contribue à prendre à compte ces nouveaux acteurs de la mobilité.

Jean-Louis GRAINDORGE ajoute que pour aller vers l'égalité et satisfaire les nouveaux besoins de mobilité, il faudrait définir ce qu'est le service public de mobilité.

Julie GOZLAN précise que la notion d'information multimodale n'est pas encore vraiment intégrée dans le Grenelle et que l'organisation des services est en décalage avec le vécu quotidien des usagers.

Décision : le document restera accessible pour un nombre restreint de personnes (acteurs de la PREDIM) à partir d'une adresse internet. Le document ne sera pas protégé par un code d'accès.

Un dossier condensé de l'étude est en ligne sur le site de Chronos. Cette étude sera rediscutée dans le cadre d'une prochaine réunion PREDIM.

4. Analyse des projets labellisés PREDIM : inventaire rétrospectif et bilan

Jean-Louis GRAINDORGE explique que la note qui a été diffusée est une première version d'un document qui se propose de faire une passerelle de communication entre la PREDIM et la mise en place de l'AFIMB. Il demande à tous les membres du comité de pilotage intéressés de faire part de leurs observations et éventuels compléments à URBA 2000 pour aboutir à une version enrichie dans un délai rapproché.

Yannick DENIS considère qu'il serait intéressant de dresser également un panorama de la billettique. Il précise aussi qu'un groupe de travail s'est constitué et se réunit 4 fois par an au GART sur la problématique des SIM (expériences vécues, PPP, méthodes, normalisation....) Le CERTU et le CETE Méditerranée sont invités systématiquement et tiendront un rôle actif au sein du groupe.

Jean-Louis GRAINDORGE ajoute qu'en analysant les projets PREDIM, il est apparu que certaines idées - comme celles du projet SARRASIN (projet faisant intervenir une centrale de mobilité et une offre de véhicules électriques partagés) et TRANSPOLITAN (calcul d'itinéraires personnalisé), qui n'ont pu être exploitées pour des raisons politiques et juridiques mériteraient d'être reprises. SARRASIN n'entrait en effet pas dans le cadre de la LOTI. Mais aujourd'hui ce projet pourrait avoir un regain d'intérêt compte tenu du fait que l'autopartage tend à se développer. De son côté, la centrale de mobilité qui était associé au projet a évolué (<http://www.bus-baag.fr/bus-abbeyville/deplacement-bus-abbeyville/>).

Décision : Les participants à la réunion sont invités à relire le document et à apporter leurs commentaires

5. Proposition de centrale de mobilité Géovélo sur le territoire de la Ville de Paris

M. GRUNBERG, en charge du projet Géovélo, a contacté la Mairie de Paris en juillet.

Patrick LEFEBVRE précise que la proposition ne comporte pas de budget et ne spécifie aucun partenariat. La Ville de Paris souhaite avoir un avis plus formel sur la proposition.

Messieurs LEFEBVRE et GRUNBERG ont convenu de se revoir après l'adoption du schéma directeur d'orientation vélo qui devrait être approuvé dans les semaines à venir. Ce schéma comprend le développement de la mobilité, de l'intermodalité, des itinéraires vélo en liaison avec le Conseil Régional.

Roger LAMBERT indique que le montant de la demande de subvention de l'Etat, après discussion avec la MTI est de l'ordre de 20 K€. D'autres contributions sont attendues. Il précise que le Comité des études a posé la question de la sécurité des vélos dotés de GPS dont il y aura lieu de tenir compte lorsqu'elle aura été analysée par le ministère.

Julie GOZLAN ajoute qu'il existe néanmoins des référentiels et des ouvrages techniques sur la sécurité des pistes cyclables.

Jean-François JANIN se demande si la Ville de Paris se sent proche de l'Assemblée des Départements de France qui cherche à promouvoir les déplacements en vélo.

Patrick LEFEBVRE répond que la Ville de Paris est présente au sein de l'ATEC mais n'est pas réellement représentée dans l'ADF.

Jean-François JANIN rappelle que la piste cyclable est intégrée dans le routier. C'est un mode de transport important qu'il n'est pas facile de définir.

Julie GOZLAN explique que les pistes cyclables sont prises en compte lors de nouveaux aménagements dans lesquels des obligations sont définies.

Jean-François JANIN ajoute qu'afin d'actualiser la base de données des pistes cyclables, un dialogue est nécessaire entre les aménageurs, les gestionnaires de la voirie et les diffuseurs d'information.

Décision : Julie GOZLAN, qui avait fait l'expertise du précédent projet Géovélo, accepte de réaliser l'expertise de la proposition de centrale de mobilité sur le territoire de la Ville de Paris et une demande sera adressée à Samuel SELAM de l'INRETS pour qu'il réalise la seconde expertise.

6. Projet CAMERA (Catalogue des Métadonnées Relatives aux Arrêts). Proposition du Groupement KBIC, CETE Méditerranée, Dryade, Mobigis.

La Société MOBIGIS a sollicité la PREDIM pour le projet de démonstration CAMERA (Catalogue des Métadonnées Relatives aux Arrêts)

Son objectif est de réaliser un démonstrateur à partir de la spécification IFOPT (modèle conceptuel sur la description normalisée des objets fixes dédiés au Transport Public) et de la directive INSPIRE.

Yannick DENIS explique que dans le cadre du projet d'AMO pour le développement d'un outil-logiciel libre permettant l'application de la spécification technique IFOPT, peu d'AOT se sont manifestées pour faire part de la structuration de leurs bases de données d'arrêts. Leurs besoins et attentes ne sont pas réellement connus. La demande des AOT a commencé à poindre en juin au sujet du codage et le nommage des arrêts. Un exemple figure dans le rapport de SQLI. Ce dernier a été remis mi-août. L'outil de description des points d'arrêt ne sera pas lancé.

Décision : les membres du comité de pilotage PREDIM désignent Alain CHAUMET de l'IGN et Philippe DELCOURT comme experts du projet. Une attention toute particulière sera prise afin d'examiner les complémentarités entre d'une part CAMERA et le projet d'AMO pour le développement d'un outil-logiciel libre permettant l'application de la spécification technique IFOPT qui a été lancé l'année dernière et d'autre part entre CAMERA et POTIMART.

7. Questions diverses - projet IZARGIDARI

L'Etablissement Public de Gestion de la Défense (EPGD) s'intéresse à la démarche de véhicules automatiques. Une réunion aura lieu le **24 novembre** et 60 personnes sont attendues. Il souhaite monter une démonstration au printemps. A ce titre le consortium du projet IZARGIDARI pourrait leur faire une proposition (établissement d'une charte, accords à consolider au sein du consortium). L'EPGD porte donc un grand intérêt au projet.

La prochaine réunion du Comité de Pilotage PREDIM aura lieu le lundi 19 octobre à 9H30 dans les locaux d'URBA 2000