

CHARTRE DE COOPERATION POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UNE PLATEFORME OUVERTE EN FAVEUR DE L'INTEROPERABILITE DES SYSTEMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS

Cette charte vise à créer et à développer une plateforme de coopération volontaire des acteurs concernés par l'utilisation des systèmes de transport intelligents et, plus largement, des technologies de l'information au service de politiques de mobilité orientées vers le développement durable.

La plateforme est formée des signataires de cette charte, ayant validé les principes qui y sont définis et décidés à les mettre en application, en ce qui concerne leurs compétences, leurs champs d'activité et leurs domaines professionnels.

L'adhésion à la Charte est un mécanisme ouvert, offrant à chacun la possibilité d'y adhérer à tout moment à partir de sa publication.

Chapitre I Bases politiques et juridiques

Au niveau européen

Dans sa communication du 17 juin 2009 : « **un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie** », la Commission Européenne fixe la priorité de « *mieux intégrer les différents modes de transport afin d'améliorer l'efficacité générale du système et d'accélérer et la mise au point et le déploiement de technologies innovantes* ». Elle considère que « *le fonctionnement optimal du système de transport nécessite l'intégration et l'interopérabilité complètes des composants individuels du réseau ainsi que l'interconnexion entre les différents réseaux (modaux)* ». »

Le **Plan d'action en faveur des transports intelligents**, adopté par le Parlement Européen le 23 avril 2009 met l'accent sur « *l'importance que revêtent les STI pour la réduction de la consommation d'énergie et à l'écologisation des transports et les possibilités qu'ils offrent pour une utilisation plus efficace de tous les modes de transport* ». Il souligne que « *les STI devraient être déployés pour tous les modes de transport afin de renforcer l'intermodalité entre le secteur public et le secteur privé et au sein même des transports publics grâce à l'amélioration de l'information générale et au renforcement de la gestion des capacités* ». L'interopérabilité est cruciale pour un déploiement cohérent et efficace.

Le Livre vert « [vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine](#) », présenté par la Commission le 25 septembre 1987 considère que « l'un des facteurs déterminants pour une mobilité réussie dans les réseaux urbains est la faculté donnée aux voyageurs de choisir en connaissance de cause le mode de déplacement et le moment. Cela passe par la mise à disposition d'informations faciles à exploiter, adéquates et interopérables permettant de planifier un déplacement avec différents modes de transport.

La directive 2010-40 du Parlement Européen et du Conseil du 7 juillet 2010 européenne concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport définit des actions prioritaires au nombre desquelles figurent : les services d'information multimodale interopérables européens et la fourniture de services d'information de trafic en temps réel, la continuité des services STI grâce à des spécifications et normes d'interopérabilité ; les applications relatives à la sécurité et à la sûreté ; la fourniture d'information sur la localisation et éventuellement la réservation de places dans les parkings sécurisés pour les poids lourds ; les liaisons véhicules-infrastructures de transport ; les mesures nécessaires à l'intégration des différentes applications de l'ITS dans une plateforme embarquée ouverte.

Au niveau national

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de [programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement](#) (Chapitre III Transports) va dans le même sens ; elle préconise une logique de développement des transports multimodale et intégrée : « *L'objectif pour les transports de voyageurs est de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique, en organisant un système de transports intégré et multimodal...* ».

Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire dans les zones périurbaines et urbaines dans la mesure où « *Il contribue au désenclavement des quartiers sensibles... Les projets portés par les autorités organisatrices des transports devront s'insérer dans une stratégie urbaine et intégrer les enjeux environnementaux tant globaux que locaux touchant à l'air, la biodiversité, le cadre de vie et le paysage, et la limitation de l'étalement urbain. Ils comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique.* »

« *Pour favoriser une gouvernance renforcée en matière de coopération transport à l'échelle des aires métropolitaines, et la meilleure cohérence possible du système de transports collectifs urbains et périurbains sur les grands bassins de vie, des expérimentations pourront être mises en place permettant aux autorités organisatrices des transports concernées de confier à un syndicat mixte, autorité métropolitaine de mobilité durable, des compétences élargies en termes d'organisation et de coordination des transports collectifs sur un territoire.* »

Chapitre II

Bases techniques

Le déploiement à grande échelle des systèmes de transports intelligents est étroitement lié à la possibilité de construire progressivement ces systèmes en apportant aux différents acteurs (industriels, acheteurs, prestataires de service, usagers) une stabilité suffisante pour garantir les investissements qu'ils consentent. Le nombre de ces acteurs est élevé et leurs besoins peuvent évoluer dans le temps. Il s'agit donc de créer et de maintenir les éléments qui permettront à la fois le développement de l'innovation, la cohérence globale de fonctionnement et la sécurité de l'ensemble.

Ces éléments peuvent être des **normes**, mais aussi des **logiciels** (intégrant des normes et/ou permettant d'en vérifier la mise en œuvre) et surtout des **organisations** garantissant qu'un ensemble de spécifications sont bien appliquées dans un système ou une partie de système.

La notion d'« ouverture » est généralement considérée comme un moyen de garantir l'interopérabilité et la pérennité dans un contexte où il n'y a pas un maître d'ouvrage unique des systèmes.

Les **systèmes ouverts** sont des systèmes informatiques qui fournissent un ensemble d'avantages en interopérabilité, portabilité, et standards ouverts de logiciel. Selon les cas, il peut y avoir un intérêt collectif à ce que des systèmes soient configurés pour permettre des accès non restreints par des personnes et/ou des ordinateurs.

Chapitre III

Définitions ; champ d'action

III.1° Définitions

- **Systèmes de transport intelligents (STI)** désignent les applications des technologies de l'information et de la communication au domaine des transports. Ces nouveaux systèmes concourent à la maîtrise de la mobilité en favorisant entre autres le report de la voiture vers des modes plus respectueux de l'environnement. Les applications STI sont des outils opérationnels de mise en œuvre des STI. Les services STI résultent de la mise en œuvre de ces applications dans un cadre opérationnel et organisationnel défini par des opérateurs de services publics ou privés.
- **Interopérabilité** est la capacité que possède un système dont les interfaces sont intégralement connues, à fonctionner avec d'autres systèmes sans restriction d'accès ou de mise en œuvre, l'interface étant le moyen permettant aux media de se connecter et d'interagir entre eux. La connectivité accroît la flexibilité et réduit les coûts d'implémentation et de maintenance. L'interopérabilité permet d'accroître la collaboration entre entreprises et entre institutions publiques. L'interopérabilité appelle obligatoirement l'utilisation de standards ouverts
- **Standard ouvert** s'entend pour « *tout protocole de communication, d'interconnexion ou d'échange et tout format de données interopérable et dont les spécifications techniques sont publiques et sans restriction d'accès ni de mise en œuvre* » (loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique)

- **Plateforme**, sur un plan général, s'entend pour un modèle d'organisation utile à un ensemble de personnes morales et physiques qui souhaitent travailler ensemble et qui ont intérêt à travailler ensemble pour favoriser leurs développements, améliorer leur fonctionnement et diminuer leurs coûts.

III.2. Champ d'action

III.2.1. Information

- Développement d'outils de planification et de stratégie de mobilité, permettant à un voyageur de choisir la manière la plus adaptée de voyager de porte à porte en utilisant un ou plusieurs modes de transport dont les modes doux ;
- Utilisation des outils nomades en cours de déplacement, notamment pour les informations lors de situations perturbées ;
- Information temps réel ;
- Information géographique ;
- Informations touristiques et économiques.
- Information urbaine

III.2.2. Billetterie intelligente

- Systèmes tarifaires intégrés
- Télé-billettique
- Nouveaux medias de gestion de titres de transport : téléphone portable technologie NFC, clé USB...

III.2.3. Traçabilité du transport de marchandises et logistique

- Interconnexion des plateformes multimodales
- Ouverture des ordres de transport routier à l'intermodalité
- Gestion des interfaces entre les acteurs portuaires, ferroviaires, routiers et douaniers

III.2.4. 3ème mode

Il s'agit des combinaisons nouvelles de modes de transport traditionnels (transport à la demande, covoiturage, auto-partage, véhicules en location de courte durée, nouveaux véhicules et équipements embarqués ...) dont le développement nécessite des systèmes d'information différents de ceux qui ont été développés pour l'automobile utilisée en solo et les transports publics.

Ces systèmes devront être interopérables entre eux et avec les systèmes existants pour en faciliter l'usage.

III.2.5. Planification et régulation

- Planification des capacités de trafic par les opérateurs
- Régulation des opérations dans les modes nominaux et dégradés

III.2.6. Impacts environnementaux

- Modélisation -Evaluation des émissions de CO2

III.2.7. Normalisation

- Participation à la création et à l'évolution des normes,
- Définition d'un cadre de référence permettant aux différents systèmes et aux différents acteurs d'échanger les données nécessaires en temps réel, afin d'offrir au passager un service continu tout au long de son itinéraire.

III.2.8. Objectifs transversaux

- Accessibilité des services aux personnes à mobilité réduite
- Traitement des données personnelles en conformité avec les Directives Européennes, la législation nationale et les recommandations de la CNIL
- Mesure de la création et de la répartition de valeur
- Logiciels libres et réduction des coûts de développement
- Organisation et gouvernance de projets territoriaux

Chapitre IV **Nature de la charte ; adhésion**

IV.1. Nature de la charte

IV.1.1 La charte est un document définissant des principes auxquels les personnes morales publiques ou privées et les personnes physiques qui en sont signataires déclarent se référer. Elle est un cadre pour favoriser et faciliter les coopérations et partenariats entre signataires.

IV.1.2. Les signataires de la charte n'entendent pas se constituer en association ni en société. Aucune obligation de nature contractuelle n'est engendrée par leur adhésion. Ils déclarent néanmoins que leur adhésion à la charte constitue, de leur part, un axe stratégique sur lequel ils souhaitent positionner leurs politiques ou leurs activités.

IV.1.3. La charte ne comporte pas de durée déterminée. Elle peut être révisée et complétée, avec l'accord des signataires.

IV.2. Adhésion

IV.2.1. Peuvent être signataires de la charte :

a. L'Etat

- Les services ministériels compétents en matière de transport, d'environnement, d'information géographique, d'aménagement du territoire et d'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;
- Les services ministériels compétents en matière de recherche et de développement industriel ;

- Les établissements publics de l'Etat compétents en matière d'information géographique.

b. collectivités et services

- Les collectivités territoriales, autorités organisatrices de transport, établissements publics et syndicats mixtes ;
- Les opérateurs délégataires d'un service public de transport ou de mobilité dans un territoire ;
- Les gestionnaires privés de services à valeur ajoutée relatifs aux déplacements par différents modes ;
- Les opérateurs de contenus relatifs à l'information des voyageurs ;
- Les gestionnaires de services publics et privés relatifs au tourisme, à l'activité économique et commerciale et au développement des territoires.

c. Pôles de compétitivité et recherche

- Les pôles de compétitivité dont l'activité est orientée vers les services de transport -tous modes -, la mobilité et l'aménagement du territoire ;
- Les établissements publics scientifiques et techniques dont l'activité est orientée vers les services de transport -tous modes -, la mobilité et l'aménagement du territoire ;
- Les laboratoires de recherche dont l'activité est orientée vers les services de transport -tous modes -, la mobilité et l'aménagement du territoire.

d. Fournisseurs de solutions technologiques et applications informatique

- Les sociétés de services en ingénierie informatique (SSII) ;
- Les éditeurs de logiciels ;
- Les fournisseurs de services en ligne orientés vers l'information grand public et professionnelle concernant la mobilité et l'aménagement du territoire ;
- Les sociétés spécialisées dans les systèmes d'information géographiques.

e. Constructeurs et équipementiers de matériels de transport

IV.2.2. L'adhésion à la charte se fait par signature de la personne habilitée à représenter une personne morale ou par la personne privée. Elle comporte l'acceptation que toute communication relative à la charte fasse mention de cette adhésion.

IV.2.3. L'adhésion peut être révoquée à tout moment.

Chapitre V **Principes ; modalités de fonctionnement**

V.1. Principes

Les signataires déclarent qu'ils souhaitent appliquer les principes suivants :

1. Application des normes

Appliquer les normes en vigueur dans leur domaine d'activité professionnelle de manière aussi large que possible de façon à faciliter l'interfaçage de leurs applications, services et développements et à permettre leur déploiement dans des plateformes de services.

2. Référentiels communs

Mutualiser leurs efforts en vue de produire des référentiels d'intérêt commun qui, au-delà de la norme elle-même, permettraient de certifier et de garantir, en pratique, la complémentarité et l'interopérabilité de leurs développements.

3. Prise en compte des standards ouverts

Prendre en compte de manière aussi large que possible les protocoles de communication, d'interconnexion ou d'échange et formats de données interopérables et dont les spécifications techniques sont publiques et sans restriction d'accès ni de mise en œuvre.

4. Prise en compte des logiciels libres

Prendre en compte de manière aussi large que possible les logiciels libres ou « open source » - dont l'utilisation, l'étude, la modification, la duplication et la diffusion sont autorisées sans contrepartie - sur toutes les applications de communication de façon à faciliter l'interfaçage des applications « métiers » et leur intégration dans des plateformes de services

5. Participation à des actions de formation

Dans leur domaine d'activité, contribuer à la réalisation de sessions de formation et favoriser la formation de leurs personnels concernant les champs d'action de la présente charte.

6. Sensibilisation et communication

Etre associés, de manière aussi large que possible, aux actions de sensibilisation et de communication qui seront réalisées dans le cadre de la présente charte, notamment afin de faire connaître les programmes d'action et réalisations.

7. Recherches et expérimentations

Mutualiser leurs expériences et favoriser les partenariats entre eux pour répondre à des appels d'offres et consultations en vue de participer à des expérimentations et solliciter des aides financière en vue de réaliser des recherches d'intérêt commun.

V.2. Fonctionnement

V.2.1 Il est tenu une réunion plénière de l'ensemble des signataires une fois par an. Elle définit les grandes orientations opérationnelles du projet.

Au cours de la première réunion plénière, un « comité de pilotage stratégique » formé de trois à cinq membres signataires volontaires est mis en place. Des réunions plénières supplémentaires peuvent être organisées si le « comité de pilotage stratégique » estime que les circonstances le justifient ou si la moitié au moins des signataires en fait la demande.

V.2.2. Le comité de pilotage stratégique est chargé de définir le programme de travail correspondant aux orientations opérationnelles. Il en précise, autant que de besoin, les modalités financières.

Il se réunit aussi souvent qu'il est nécessaire et présente un rapport d'activité et un rapport financier lors des réunions plénières de l'ensemble des signataires.

V.2.3. Pour la conduite de sa mission, le comité de pilotage stratégique s'appuie sur une équipe opérationnelle permanente. Cette équipe légère assure l'animation et la coordination générale du projet ainsi que le secrétariat de la réunion plénière des signataires et du comité de pilotage stratégique.

V.2.4. Les principes ci-dessus pourront, si cela est nécessaire, être complétés et précisés par une note d'organisation intérieure.

Organisme signataire

Fédération des Industries Ferroviaires

Signataire :

Louis NEGRE, Président,

Date :

Mercredi 29 septembre 2010

Organisme signataire

Académie des Technologies

Signataire :

Bruno REVELLIN FALCOZ, Président,

Date :

Mercredi 29 septembre 2010

Organisme signataire

Union des Transports Publics et Ferroviaires

Signataire :

Date :

Cyril du PELOUX, Président,

Mercredi 29 septembre 2010

Organisme signataire

Conseil Général des Côtes d'Armor

Signataire :

Date :

Claudy LEBRETON, Président,

Mercredi 29 septembre 2010

Organisme signataire

**Association pour le Développement des Techniques
de Transports, d'Environnement et de Circulation
(ATEC)**

Signataire :

Bernard BASSET, Président,

Date :

Mercredi 29 septembre 2010

Organisme signataire

Conservatoire National des Arts et Métiers

Signataire :

Date :

Christian FORESTIER, Administrateur Général,

Mercredi 29 septembre 2010

Organisme signataire

Groupement des Autorités Responsables de Transport

Signataire :

Roland RIES, Président,

Date :

Mercredi 29 septembre 2010

Organisme signataire

**Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du
Développement Durable et de la Mer**

Signataire :

Date :

Daniel BURSAUX, Directeur Général
De la Mer et des Transports,

Mercredi 29 septembre 2010

Organisme signataire

XXXX

Signataire :

Date :

XXXXX, XXXXXXXXXXXX,

Mercredi 29 septembre 2010

Organisme signataire

XXX

Signataire :

XXXXXXXXXX, XXXX,

Date :

Mercredi 29 septembre 2010

