

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°88 du 4 février 2016

Participants :

Robert ALLIO - IAU îdF
Benoît CHAUVIN - GART
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Louis FERNIQUE – DGITM/MTI
Benjamin FRAYSSINET – Chronos
Aymeric GILLAIZEAU – FNAUT
Nathalie GRANES – Région Ile de France
Jean-François JANIN – Chargé de mission DGITM
Arantxa JULIEN – CGDD/DRI
Michel JULIEN – CGDD/DRI
Léa MARZLOFF - Chronos
Dany NGUYEN-LUONG – IAU îdF
Jean SENG - AFIMB

Approbation du dernier compte rendu

Le compte rendu du COPI n° 87 du 30 octobre 2015 a fait l'objet de modifications mineures de la part de Mathieu CHASSIGNET et de Laurent CHEVEREAU (cf étude sur les aires de covoiturage p 10). Les participants à la réunion n'ont pas formulé de remarque. Le compte-rendu de la réunion du 30 octobre 2015 est approuvé.

Informations générales sur le contexte actuel

THNS 2015

Le THNS 2015 s'est déroulé fin novembre, quelques jours avant la COP21. Il s'est déroulé sur 3 jours :

- le 25/11/2015 à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville (thématiques : les tramways, l'urbanisme et la mobilité urbaine)
- le 26/11/2015 à l'Ecole d'Ingénieurs de la Ville de Paris (thématiques : la formation, la gouvernance et les expérimentations dans les territoires)
- le 27/11/2015 à l'IFSTTAR à Champs-sur-Marne (thématiques : les ITS, l'innovation dans la mobilité, les systèmes d'information et la promotion des coopérations chinoises et européennes entre villes)

Le 28/11/2015, une visite du PC de circulation de Seine Saint-Denis était prévue mais compte tenu des événements (COP, dispositif attentat), une visite du tramway ligne T3 a été effectuée à la place, mettant en évidence la gestion multimodale du trafic.

Les visiteurs chinois étaient relativement peu nombreux mais ont été motivés avec des échanges et des interventions intéressantes dans le domaine de l'architecture et du ferroviaire.

Les présentations, actes et autres articles sont sur le site Ecomobilité voir : www.urba2000.com/forum-THNS . Les documents maintenant finalisés sont disponibles suivant le déroulé des sessions.

Un nouvel accord franco-chinois a été signé avec le Ministère des Transports chinois. La DAEI va lancer le processus de travail coté MEDDE pour honorer ce nouvel accord. Les parties françaises et chinoises établissent conjointement un bilan-synthèse de l'ensemble du cycle des 8 THNS. Jean-François JANIN travaille sur ce sujet en collaboration avec le Professeur PAN de l'Université de Tongji. Cela devrait prendre la forme d'une publication en chinois pour fin avril. Elle pourrait être présentée au WCTR de juillet 2016 à Shanghai (World Conference on Transport Research). La DRI organise un séminaire francophone sur la mobilité et les transports dans le cadre de cette manifestation.

D'autre part un travail d'évaluation conjoint DAEI/MTI, portant également sur le bilan de l'ensemble du cycle des TNHS, est en cours. Un prestataire sera mandaté pour effectuer un travail d'analyse documentaire avec l'ensemble des acteurs qui ont joué un rôle dans cette coopération franco chinoise. Ce travail devrait être achevé en mai et il permettra d'abonder le nouvel accord. Ce dernier comprend 5 thèmes parmi lesquels sont représentés les transports intelligents. La DAEI organise le vendredi 5 février une réunion interne au MEDDE sur la mise en œuvre du nouvel accord.

COP 21

A l'occasion du Congrès de Bordeaux, TOPOS Aquitaine et l'ATEC ITS France avaient déposé conjointement une initiative 'ITS for Climate'. Il avait été difficile, à l'origine, d'intéresser Ertico au niveau européen (ITS Europe) et d'autres partenaires français et internationaux. Mais finalement au moment de la présentation, dans le cadre de la COP 21, TOPOS Aquitaine et l'ATEC ITS France ont recueilli bon nombre d'adhésions (ITS nationaux au niveau mondial, Ertico).

La DGITM travaille avec TOPOS Aquitaine et l'ATEC ITS France pour développer cette initiative dont le contenu est encore à définir précisément. Au final il devrait tendre vers le partage de bonnes pratiques sur des expériences d'applications des ITS de transports locaux au niveau mondial. Le travail consiste à décrire les projets, les analyser, les référencer, les mesurer au regard de certains critères, notamment les critères climatiques et environnementaux.

L'ATEC ITS France travaille également sur un inventaire des ITS au niveau national. (cf livre vert).

Par ailleurs, Ertico a déjà engagé un travail sur un observatoire des ITS au niveau européen.

Pour éviter toute redondance, ces 3 initiatives devront s'articuler harmonieusement. La communication et la diffusion fait également partie du sujet.

La plaquette ITS produite en anglais et en français par la DAEI, avec l'ATEC ITS France comme référent principal, a été diffusée au congrès de Bordeaux. La DAEI l'a traduite en russe. La diffusion de cette plaquette à l'étranger génère des contacts notamment coté Russie et Corée du Sud. Les propositions et les demandes devront être traitées et classées par priorité selon un processus à mettre en place.

Mobilité 3.0

Le congrès de l'ATEC ITS France (« Rencontres de la mobilité intelligente ») s'est déroulé avec succès, avec une bonne représentativité des acteurs malgré la tenue du congrès de Bordeaux, il y a quelques mois. Cette manifestation rassemble de plus en plus de startups appartenant au domaine du numérique et des transports. Elles enrichissent ainsi le contenu des échanges et le panel des participants. La DGITM a affirmé son soutien au projet 'Mobilité 3.0'.

La [version définitive du livre vert](#) 'Mobilité 3.0 ensemble pour la mobilité intelligente', signée et rédigée par l'ATEC ITS France avait été remise au Ministre Secrétaire d'État chargé des Transports, Alain Vidalies, à l'occasion du Congrès de Bordeaux. Mais d'autres administrations sont intéressées dont le Ministère de l'Industrie (DGE). L'ATEC ITS France a conduit des rencontres avec des partenaires importants et a commencé à initier certaines actions inscrites dans le livre vert comme la mise en place de groupes de travail préparatoires pour élaborer des feuilles de route stratégiques sur des thèmes liés à la mobilité intelligente. Un comité des territoires a été constitué pour examiner les projets locaux en lien avec les territoires. Un travail a été lancé sur la logistique urbaine.

Le CoTech, le Comité Technique Mobilité 3.0 qui gère les groupes de travail, se réunira très prochainement pour faire le point sur ces premiers travaux.

Le CoStrat, le Comité Stratégique Mobilité 3.0, sera l'instance de haut niveau dans lequel certains partenaires moteurs dans le domaine de la mobilité seront présents. Cette instance devrait comprendre certains services de l'Administration (DGITM, DGE – secteur automobile et le secteur numérique, DSCR, DRI), ADEME, GART, des régions, les privés du domaine des ITS (constructeurs automobiles, équipementiers, exploitants, entreprises du numérique...).

L'ATEC ITS France devrait animer et assurer le secrétariat du CoStrat. Ce dernier devrait se mettre en place courant mars et aura vocation à se réunir 2 ou 3 fois dans l'année.

Le lancement des thèmes proposés dans le livre vert s'effectuera suivant une montée en charge progressive. Le CEREMA sera appelé à travailler sur un certain nombre de sujets.

Discussion

Michel JULIEN fait remarquer que le CGDD n'a pas été cité dans les organismes composant le CoStrat.

Louis FERNIQUE répond que le CGDD et bien évidemment la DRI, seront impliqués. Il y aura aussi la DGE. Le CoStrat ne devrait pas contenir plus 20 entités. Sa composition va être maintenant très vite définie.

Benoît CHAUVIN souhaite que le mécanisme 'Mobilité 3.0' ne se structure pas d'une manière trop complexe et que les acteurs qui se positionnent ne fassent pas fi des organisations déjà en place depuis plusieurs années, ces dernières ayant contribué à alimenter en partie le livre vert. Y-aura-t-il un organigramme de l'organisation Mobilité 3.0 ?

Benoît CHAUVIN considère que les choses ne sont pas encore suffisamment claires pour que les élus s'engagent dans la structure Mobilité 3.0 mais que bien évidemment le GART sera présent à terme dans ce type d'organisation.

Le GART pousse à un travail avec les groupes de normalisation et à un travail avec le COS numérique qui doit intégrer absolument les ITS, la logistique urbaine, l'automobile, la conduite autonome....

Un groupe de travail officieux travaillera sur le big data impliquant les 3 bureaux de normalisation impactés par les ITS transport. Il y a urgence à travailler sur le numérique et les ITS dès le 1^{er} semestre 2016 (gestion du stationnement avec les instruments de bord du véhicule, collaboration entre TC et SIM et les informations GPS des véhicules, l'information TC en direct,). Le GART souhaite que ce travail entre dans la stratégie de la Mobilité 3.0.

Louis FERNIQUE répond que dans les prochaines semaines, il est souhaitable de **monter rapidement une réunion tripartite ATEC/GART/MTI** pour avancer sur les questions de structuration et de stratégie commune.

Véhicules autonomes

Les sujets liés au véhicule autonome progressent rapidement. Le plan véhicule autonome est maintenant repris dans les solutions Macron. Il est toujours porté par Renault sur le plan industriel. Néanmoins d'autres sujets ont été abordés comme les sujets réglementaires.

Un groupe inter-service de tous les services de l'Etat a été constitué pour instruire les demandes d'autorisations pour démonstration et expérimentation de véhicules autonomes sur les réseaux routiers, et prépare l'évolution de la réglementation en la matière. Ce groupe s'est étoffé et constitue de fait une plateforme d'échanges et de discussions interservice sur les problématiques liées aux véhicules autonome et connecté, au-delà même du seul domaine industriel.

Au sein du MEDDE et en liaison avec d'autres ministères impliqués, des initiatives sur le véhicule autonome sont en cours de préparation sur la base de réflexions à long terme. Un atelier prospectif permanent sur la question de la mobilité sans conducteur est en cours de conception. Il porte sur le sujet des TC, des véhicules individuels dans le cadre d'une prospective de longue durée de 30 à 50 ans. Des scénarios de mobilité sans conducteur seront imaginés : robot taxi, phase de transition de la voiture actuelle à la voiture autonome...

Des réalisations concrètes sont déjà présentes. La progression est plus rapide pour les navettes collectives car les vitesses sont réduites (en dessous de 30 km/h) et les parcours sont prédéterminés. L'offre risque d'être beaucoup plus vite disponible sur du TC automatique que sur la voiture particulière. Mais il faut suivre les demandes des collectivités. Actuellement les navettes automatiques requièrent la présence obligatoire d'un agent à bord pour des questions de sécurité en cas de problème. Les navettes en expérimentation ne peuvent pas encore être utilisées à des fins commerciales.

Un [système expérimental de navette](#) a été mis en place à Sophia Antipolis.

Discussion

Nathalie GRANES précise que la Région Ile de France a déjà été sollicitée sur des projets de véhicules autonomes. Mais pour les TC, la priorité est plus aux véhicules propres. Certains projets testent des solutions hybrides entre TC et transports individuels, qui permettent de regrouper un ou plusieurs petits véhicules en fonction des besoins (*platooning*). ?

Louis FERNIQUE est preneur d'information venant du GART et des collectivités sur ces sujets. Il rappelle que les conditions ne sont pas requises aujourd'hui pour autoriser l'exploitation commerciale de ces véhicules.

Benoît CHAUVIN ajoute que le véhicule autonome impliquerait des bouleversements dans la gestion du personnel des opérateurs de transport. L'exploitation de ces services nécessite des compétences particulières dont les exploitants ne disposent pas. Les aspects réglementaires tardent à se mettre en place. Le GART va rencontrer la BEI (Banque Européenne d'Investissement) pour connaître les possibilités de financements de projets et accompagnera ensuite les collectivités pour les aider à l'identification des lignes de crédit. Pour les élus, le véhicule autonome est encore expérimental.

Michel JULIEN s'interroge sur les compagnies d'assurance et le véhicule autonome.

Louis FERNIQUE répond que les assureurs ne dévoilent pas leur stratégie. Le marketing consistant à annoncer que le véhicule autonome va résoudre entièrement les problèmes de sécurité routière est assez simpliste. La transition vers le véhicule autonome sera longue. Des accidents d'ordre nouveau pourraient survenir : panne de système, cyber-défaillance, problème de gestion de plateforme, fiabilité des algorithmes, mauvais arbitrage dans des cas critiques Actuellement, les assureurs ne prennent en compte que les véhicules avec conducteur. Le propriétaire du véhicule a l'obligation d'être assuré. Le conducteur est responsable des dégâts qu'il occasionne. Pour les véhicules autonomes, la responsabilité d'accident sera du côté du constructeur ou de l'équipementier. Le domaine de l'assurance automobile subira donc à terme de profonds changements.

Position et avenir de la PREDIM

Preliminaire

La PREDIM fonctionne depuis maintenant près de 15 ans. Initialement elle s'était focalisée sur l'information multimodale et sur les TC. En 2010, l'acronyme « Plateforme de Recherche,

d'Expérimentation et de Développement sur l'Information Multimodale » a changé et est devenu « Plateforme de Recherche, d'Expérimentation et de Développement de l'Innovation dans la Mobilité », conférant ainsi à la PREDIM un champ plus large, celui de la mobilité intelligente. La PREDIM était une plateforme satellite du PREDIT qui déléguait une partie de ses projets ITS à la PREDIM. Or la labellisation de projets au sein du PREDIT a disparu depuis 5 à 6 ans avec l'assèchement des crédits de recherche transport. De ce fait le nombre de projets à labelliser a été considérablement réduit. Le PREDIT a quasiment cessé de fonctionner depuis 2 ans et depuis plusieurs années la liaison PREDIT-PREDIM ne fonctionne plus. Comme pour le PREDIT, la labellisation de projets au sein de la PREDIM a disparu en 2014. Certaines tâches de l'AMO PREDIM, définies dans le marché de 2014, n'ont plus d'existence : le Comité scientifique ne se réunit plus, il n'y a plus de travail de labellisation de projets. Compte tenu de l'évolution du contexte actuel, il y a aussi lieu de regarder comment redéployer les activités de l'AMO, en particulier par rapport au projet Mobilité 3.0.

Commentaires généraux sur les résultats du questionnaire

Un questionnaire a été envoyé à chacun des membres du comité de pilotage PREDIM. 9 réponses ont été recueillies. Une synthèse a été réalisée.

La DRI et la FNAUT n'ont pas répondu au questionnaire mais formuleront leurs remarques dans le cadre de cette réunion.

Les 4 premières questions correspondent aux actions principales de la PREDIM. Elles sont notées sur une échelle de 1 (sans intérêt) à 5 (très satisfait). Les résultats sont les suivants :

- Journées d'information : 4,33 sur 5
- Notes de synthèse : 3,85 sur 5 dont 2 abstentions
- Bulletin d'information : 4 sur 5 dont 1 abstention
- COPI PREDIM : 3,75 sur 5 dont 1 abstention

Globalement on a un bon niveau de satisfaction.

Le Comité de Pilotage PREDIM est un lieu d'échanges intéressant. Les présentations effectuées en séance méritent d'être diffusées plus largement.

Le bulletin d'information est reçu en mode push deux fois par mois. Il est bien apprécié mais certains ne le connaissent pas. Le site PREDIM est surtout consulté pour de la recherche documentaire bien que fréquenté à raison de 300 connections/jour en moyenne, en grande partie via les accès RSS. Les internautes, compte tenu du fait qu'ils sont déjà saturés par ailleurs d'information, n'y vont pas spontanément.

Les sujets des notes de synthèse sont bien choisis et peu traités par ailleurs mais ces notes de synthèse et plus généralement les documents produits dans le cadre de la PREDIM ne sont pas suffisamment diffusées.

Les journées d'information PREDIM sont bien appréciées mais entrent maintenant en concurrence avec d'autres organismes (ATEC, CEREMA...). Les journées rassemblent généralement une centaine de personnes. Le format de ces journées pourrait être plus

court, sur des sujets plus spécifiques, avec une animation renforcée. Elles pourraient aussi être organisées en province.

Le rapprochement avec l'ATEC n'est pas évident et les participants à l'enquête ne se positionnent pas vraiment sur l'avenir de la PREDIM.

Discussion

Louis FERNIQUE rappelle que 3 sites internet diffusent de l'information sur les ITS : transport-intelligent.net (CEREMA), atec-itsfrance.net et predim.org. Il y a lieu de se poser des questions sur l'articulation entre ces 3 sites, leur complémentarité, leur évolution en terme de contenu.

Jean SENG précise que la PREDIM a 2 atouts : le COPI est un bon lieu d'échanges qui rassemble des acteurs (ADEME, IGN, la FNAUT,) n'ayant pas forcément l'habitude de se retrouver ailleurs ; Le bulletin d'information est bien fait avec des informations diverses (projets, actualités, évènements à venir...). Il souhaite que ces 2 actions se pérennisent.

Arantxa JULIEN précise que le bulletin d'information est bien fait. Les journées d'information ont trouvé leur public et rassemblent une centaine de personnes. Ce public n'est pas celui des journées ATEC. Elles sont gratuites. Les réunions du COPI sont intéressantes pour les membres s'ils y trouvent un intérêt. Les exposés sont de qualité mais parfois il manque des acteurs en rapport avec les sujets exposés. Ces exposés devraient être mieux diffusés. L'ATEC rassemble d'abord les acteurs du monde industriel même si des acteurs publics sont aussi représentés. La PREDIM rassemble surtout les acteurs publics. C'est une spécificité de la PREDIM.

Nathalie GRANES s'interroge sur le champ de la PREDIM : l'innovation dans la mobilité va au-delà du champ des ITS. C'est une notion à clarifier.

L'ATEC va mettre en place son comité des territoires et la Région Ile de France a mis en place un club innovation suite à son appel à projets 'innovation en faveur de la mobilité durable' qui réunit l'ADEME le STIF, l'IAU, la Caisse des Dépôts, ... La Région Ile de France a également sollicité l'ATEC. Au sein des projets, il y a 2 enjeux importants : le cadre juridique et les marchés publics d'une part ; le 'business model' des projets d'autre part. La visibilité de la PREDIM par rapport aux autres instances est importante pour que chaque organisme puisse connaître son rôle au sein du COPI.

Les notes de synthèse sont intéressantes car les sujets abordés ne sont pas évoqués ailleurs. La Région Ile de France propose de relayer la diffusion des notes.

Le coté gratuit des journées d'information PREDIM est intéressant. L'animation de ces journées doit être renforcée. Ces journées doivent se différencier des autres évènements.

Aymeric GILLAIZEAU approuve ce qui a été dit. Les contenus abordés dans le cadre du COPI sont intéressants. Ils intéressent également la FNAUT en interne. La FNAUT a monté un réseau sur les nouvelles technologies de la mobilité. Elle va organiser prochainement un colloque à ce sujet.

Les journées d'information sont intéressantes. Elles pourraient être co-organisées avec d'autres colloques. Elles pourraient aussi être organisées en province sur une thématique particulière ou un retour d'expérience.

Benoît CHAUVIN approuve aussi ce qui a été dit. Il apprécie le niveau d'échanges et de convivialité du COPI. Les journées d'information ont le bon format et fonctionnent bien. Il faut coordonner PREDIM, ATEC et Mobilité 3.0. Le projet Mobilité 3.0 est issu des travaux de la PREDIM, de l'AFIMB, la MTI, le GART... La PREDIM est bien identifiée par les acteurs du domaine.

Michel JULIEN précise que la PREDIM est une marque qu'il vaut mieux garder. La PREDIM possède un historique et représente une valeur. Le terme « Comité de pilotage » n'est plus approprié et il faudrait changer cette dénomination. La PREDIM est assez marquée par l'urbain. La mobilité intelligente s'appuie sur l'infrastructure (parking, voirie...), les réseaux de télécommunication, les réseaux d'énergie qui permettent l'alimentation des véhicules électriques. La PREDIM pourrait intégrer les questions d'infrastructure liées aux ITS et la ville intelligente.

Jean-François JANIN rappelle que la PREDIM doit continuer à réfléchir sur la mobilité par rapport aux transports, en intégrant l'infrastructure. La PREDIM s'était fortement investie sur le dossier [catalyseur 2MI](#). Ce projet n'a pas été retenu par l'ADEME mais ce travail a été exposé dans le cadre de journées d'information PREDIM et au congrès ATEC. Les journées d'information pourraient être organisées à partir des notes de synthèse de manière à les valoriser au mieux.

Louis FERNIQUE souligne que le COPI PREDIM semble plutôt fonctionner à la manière d'un club d'échanges. L'ATEC fait partie du COPI actuel ainsi que la FNAUT. Les autres membres se rattachent à la sphère publique. On ressent le besoin de maintenir ce lieu d'échanges constitué essentiellement d'acteurs publics qui sont à peu près tous membres de l'ATEC, et qui ont tous vocation à s'impliquer dans Mobilité 3.0. Les collectivités sont intégrées dans Mobilité 3.0. Mais la représentation des usagers, via la FNAUT, pourrait aussi s'intégrer dans la démarche stratégique de Mobilité 3.0.

L'ensemble des membres est d'accord pour considérer que la PREDIM est un lieu d'échanges sur les évolutions de la mobilité intelligente, regroupant principalement des acteurs de la sphère publique.

Le document « enquetePREDIM-V2 » fait état de l'enquête PREDIM (9 réponses) et des discussions engagées au cours de cette réunion.

Présentation de la note sur les modèles de gouvernance innovants dans le domaine des mobilités

Présentation de Benjamin FRAYSSINET de Chronos

Cette note a été réalisée en 2 temps : des définitions sur les nouveaux modèles de gouvernance dans les ITS avec 3 grands champs de l'innovation (les nouveaux lieux de

l'innovation ; le crowdsourcing ; l'innovation ouverte) et une dernière partie sur les modèles de gouvernance. C'est sur cette dernière partie que portera la présentation.

Objectifs

Les objectifs de la note sont :

- d'explorer le positionnement et le rôle des collectivités locales dans les systèmes de transport intelligent dans une approche multi-acteurs.
- d'identifier les modèles de coopération, d'animation et de décision entre des acteurs publics et privés

Méthodes de travail

Chronos dispose déjà d'une base de connaissances en interne. Des recherches complémentaires ont été effectuées sous la forme d'entretiens : Pierre Valentin (Moovit), Bruno Marzloff (DatAct), Jean-François Samson (SCIC du Pôle mobilité du bassin d'emploi du Havre), Marc Fontanes (Auxilia, membre du consortium CoMon).

La présentation porte sur 3 cas particuliers :

- Optimod'Lyon
- DatAct et sa régie locale de données
- La SCIC Pôle mobilité du bassin d'emploi du Havre

Optimod'Lyon

Brève description du service

Optimod'Lyon est une application mobile de GPS urbain multimodal. Le service est alimenté par 20 millions de données quotidiennes ce qui permet d'alimenter un système prédictif. Toute prévision est possible une heure à l'avance.

Optimod'Lyon a été développée en 3 ans en coopération avec 13 partenaires. C'est le Grand Lyon qui a porté le projet. Leur rôle a été :

- d'assurer la cohérence du service avec les politiques publiques décrétées ;
- de contrôler un entrepôt de données sous couvert d'un tiers de confiance qui est la collectivité du Grand Lyon ;
- d'éviter la formation de monopoles qui est destructeur de valeur ;
- d'éviter l'émergence de services de mauvaise qualité avec un encadrement de la puissance publique.

Affirmation du rôle de la puissance publique

Le Grand Lyon est un tiers de confiance. A travers sa plateforme de données, la collectivité récupère les données locales et les met à disposition auprès d'acteurs publics ou privés pour favoriser la production de services. L'utilisation des données obéit à 3 [types de licences](#) :

- la licence ouverte de type Etalab : cette licence sans limite d'utilisation des données couvre 99% des données. C'est la licence la moins engageante.

- La licence engagée avec une mise à disposition gratuite des données mais qui passe par un contrôle de l'usage afin de vérifier la compatibilité avec les politiques publiques du Grand Lyon.
- La licence associée qui permet de mettre en place un système de redevance dans un écosystème concurrentiel, visant à éviter la formation de monopoles, sous le contrôle de la collectivité.

Le rôle de la collectivité est de mettre en place de nouveaux modèles d'affaires locaux. Sans organisation locale, il y aurait un conflit entre la production publique et la production privée de données avec un manque de cohérence. Optimod'Lyon permet une centralisation de la valeur et de sa redistribution aux acteurs publics et aux acteurs privés.

Analyse critique

- Ces modèles économiques sont difficiles à mettre en place. En réalité peu d'acteurs ont accepté de jouer le jeu dans le cadre d'Optimod'Lyon. Certains acteurs considèrent que la collectivité joue un rôle trop prépondérant.
- Les acteurs privés sont plutôt indépendants et ne sont pas habitués à une coopération en amont avec une puissance publique qui à l'inverse est plutôt habituée à être donneur d'ordre plutôt que co-concepteur. Ce changement est une nouveauté qui nécessite du temps pour sa mise en pratique.
- La légitimité des licences peut être remise en cause : 99% des données sont aujourd'hui en licence ouverte et peu d'acteurs ont joué le jeu. La communauté de l'opendata s'est opposée à ce type de licence car c'est un frein à la diffusion des données.
- Optimod'Lyon ne sert qu'à faire du transport et de la mobilité. Pourtant le potentiel de la donnée résulte du croisement des différentes thématiques (transport, social, économie....)
- + Optimod'Lyon passe d'une logique d'ouverture au partage des données pour produire quelque chose d'innovant et mettre en place un service local
- + C'est un module de gouvernance maîtrisée par la puissance publique sur un nouveau champ
- + C'est un levier d'innovation territoriale. Le projet va se poursuivre et s'amplifier, intégrer d'autres acteurs

DatAct

Brève description du service

DatAct est une régie locale de données qui est issue du programme de recherche porté par Chronos et Hub Agence.

Son objectif est relativement comparable à celui d'Optimod'Lyon. Il consiste à produire de la valeur ajoutée à partir des données en mobilisant des acteurs publics, des acteurs privés, des habitants sur un territoire donné. DatAct, à la différence d'Optimod'Lyon, prend en compte la totalité des données (transport, santé...)

La régie locale de données n'a jamais été expérimentée mais propose un modus operandi pour faire coopérer différents acteurs sur la base d'un tiers de confiance pour la gestion et le partage de la donnée.

Rôle de tiers de confiance

La régie joue un triple rôle :

- Veiller à l'application des politiques publiques dans le cadre de la mise en place d'une régie de données
- Mobiliser les parties prenantes et dynamiser les coopérations. La régie rassemble plusieurs types d'acteurs. Elle anime cette communauté pour produire de la valeur
- Contrairement à Optimod'Lyon, il n'est pas forcément assuré par la puissance publique. On peut imaginer un collège de décision composé de différents acteurs contrairement à Optimod'Lyon où le rôle de tiers de confiance n'est assuré que par le Grand Lyon

Modalités de coopération

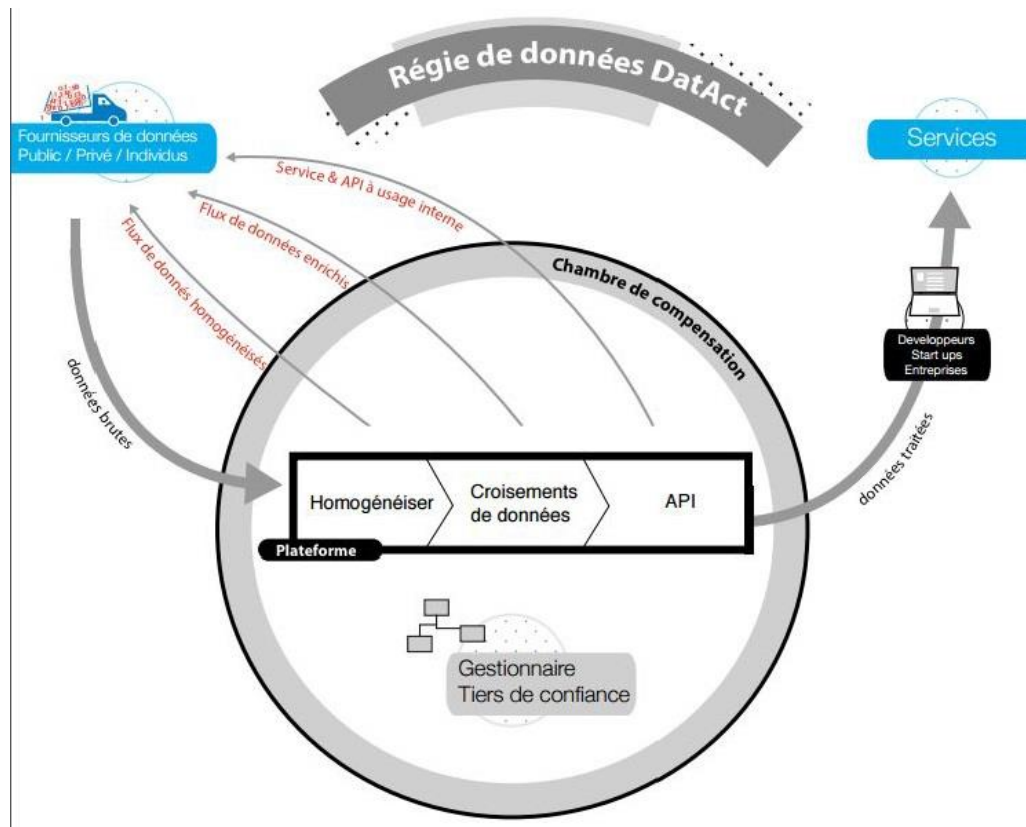
La régie locale propose plusieurs modèles. Le modèle privilégié est celui de la SCIC. Le modèle de gouvernance est organisé en plusieurs collèges :

- Les collectivités territoriales
- Le tiers de confiance
- Les acteurs technologiques et les investisseurs
- Les usagers de la Régie et les clients

Il y a 3 principes de financement qui permettent de faire émerger un modèle d'affaire :

- Le « pay as you use ». La redevance perçue par la régie est fonction du volume et du type de données utilisées (c'est le cas d'Optimod'Lyon)
- Le « pay as you are ». La redevance est fonction de la nature et de la taille de l'acteur
- Le « pay as you grow ». Si le service est naissant, le modèle d'affaire va permettre de faire émerger le service en n'appliquant pas une redevance à un coût prohibitif. La redevance croît avec la montée en charge du service.

La cohérence de l'ensemble est assurée par une chambre de compensation. Elle régule les utilisations de données entre les acteurs et ajuste leur redevance. Les acteurs publics / privés/individuels font entrer des données brutes dans la régie locale de données. Elle homogénéise et croise ces données. Ces flux de données homogénéisées et enrichies reviennent aux fournisseurs de données initiaux pour les contrôler. Les données traitées et validées sont disponibles via une API d'une part en interne pour les fournisseurs de données et à l'extérieur pour les organismes (startups, développeurs, entreprises de services).



Analyse critique

- Les modèles économiques de partage de la donnée sont émergents.
- Les logiques sont complexes et exigent un accompagnement des acteurs du territoire.
- La régie locale est conceptuelle et n'est pas opérationnelle.
- + Comme pour Optimod'Lyon, on passe d'une logique d'ouverture au partage des données
- + La gouvernance partagée est intéressante dans son fonctionnement
- + C'est un levier d'innovation territoriale
- + La transversalité et l'utilisation croisée des différentes données thématiques permettent de faire émerger de nouvelles applications

SCIC du Havre

Brève description du service

La SCIC du Havre est un pôle d'insertion des personnes en difficulté par la mobilité. Elle a 3 missions principales :

- Accompagner les personnes en difficulté en mettant en place des solutions de mobilité qui leur sont adaptées
- Animer et coordonner des actions et services autour de des mobilités inclusives sur le territoire concerné
- Développer des services innovants à destination de ces publics fragilisés

Rôle de la collectivité

La SCIC rassemble un ensemble d'acteurs et pas seulement la collectivité. La SCIC est financeur, co-concepteur, co-décisionnaire.

Modalités de coopération

Dans le cas de cette SCIC, il y a un collège de salariés, un collège collectivités et de droit public, un collège d'opérateurs (auto-écoles, associations d'insertion, associations de droit privé - Total, Caisse d'épargne et bientôt Transdev). Cette SCIC s'attache à la problématique de la [mobilité inclusive](#).

Aucun des collèges d'une SCIC ne peut disposer de plus de 20% des voix dans les prises de décision. Cela oblige les acteurs à échanger.

Le capital de la structure est variable ce qui permet d'intégrer des acteurs de manière relativement simple. Les SCIC permettent l'hybridation des ressources sociales proposées par les collectivités, des ressources privées via des fondations privées (impliquées dans la mobilité inclusive), des budgets publics affectés au transport.

Le projet Mobiliz

Mobiliz est un programme d'entrepreneuriat social destiné à lever les obstacles de mobilité liés à l'accès à l'emploi des personnes en situation de précarité. La SCIC regroupe plusieurs acteurs (une auto-école associative avec pédagogie adaptée pour le permis de conduire, un garage solidaire pour réparer et entretenir les véhicules sur la base d'une tarification sociale, l'association Wimoov pour l'accompagnement et la formation de mobilité). Chaque acteur propose une brique et Renault propose une mise à disposition de véhicules. C'est un nouveau modèle de gouvernance qui peut s'appliquer aux ITS.

Analyse critique

- La SCIC nécessite des pionniers territoriaux.
- C'est un modèle fragile : si la collectivité sort de la SCIC ou si un privé sort, la structure risque d'être déséquilibrée.
- La gouvernance est nouvelle et nécessite des efforts d'adaptation : la collectivité passe de la subvention à la co-gestion , les privés d'une action une voix à « un homme une voix ».
- + C'est une gouvernance partagée et agile permettant l'entrée facile de nouveaux entrants.
- + La structuration des financements est intéressante.
- + La démarche opérationnelle d'une SCIC a vocation à créer et exploiter de nouveaux services.
- + La SCIC propose des services innovants qui n'auraient pas vu le jour sans son existence.

Conclusion

- Ce sont des modèles de gouvernance nouveaux et complexes. Un call européen MG-6.2-2016 est sorti sur la collaboration dans le milieu des ITS.
- On est sur des pratiques nouvelles et les acteurs publics comme les acteurs privés doivent prendre en compte les changements.
- La question des modèles d'affaires est en cours de construction. Elle reste stratégique
- Des initiatives émergent et il faudra les évaluer
- Ces nouveaux modes de gouvernance préfigurent une évolution du rôle de la puissance publique. Des rôles d'animateur territorial vont rester et d'autres vont se développer ou évoluer. Le rôle du tiers de confiance est déterminant (sera-t-il tenu par la puissance publique seule ou en collaboration avec des acteurs privés ?), le problème de la cogérance de nouveaux services d'intérêt collectif se pose (qu'est-ce qu'un service public ? un service commun ?)
- La démarche à porter va dans le sens d'une innovation territoriale (Rapport Oural qui souligne que les besoins sur les territoires ne peuvent être résolus par l'acteur public seul ou par le privé seul).
- Quel modèle peut-on proposer en France, en Europe pour engager une dynamique plus large ?
- Quelle est la vision partagée des différents acteurs publics et privés pour engager une dynamique sur le long terme ?

Discussions

Jean SENG réagit à l'ouverture des données transport qui un sujet traité dans le cadre de l'AFIMB. Il y a des obligations légales sur l'ouverture des données transport qui auront un impact sur les modèles de gouvernance.

Le Grand Lyon souhaite encourager les initiatives privées et souhaite se concentrer sur la mise en place de la plateforme de données et les systèmes d'information de base. Le rôle du privé est de proposer des services d'information innovants à valeur ajoutée, correspondant à la demande des usagers.

Comment la chambre de compensation, fonctionne-t-elle sur le champ de la mobilité par rapport aux obligations légales qui font référence au principe de diffusion gratuite des données ? Quel est l'impact sur la régie de données ?

Benjamin FRAYSSINET répond que la chambre de compensation permet de faire entrer des données gratuites. Les acteurs publics et acteurs privés vont passer par une seule structure permettant une organisation des données (soulevant au passage les questions de normalisation) et produire du service en final.

Léa MARZLOFF ajoute que le programme DatAct s'est achevé avec la rédaction d'un cahier des charges fonctionnel sur le territoire de Plaine Commune sur les enjeux de congestion et de régulation des mobilités. Par rapport à la problématique territoriale, la régie a apporté certaines solutions.

Michel JULIEN souhaite avoir plus de précisions sur la chambre de compensation. Sur quelle base s'effectue cette compensation ?

Benjamin FRAYSSINET répond que cette compensation s'effectue en fonction de l'usage des données. Le principe de chambre de compensation est de passer d'une logique de stock de données à une logique de flux de données. La donnée a une valeur selon l'usage qui en est fait. Cette organisation doit être partagée par l'ensemble des acteurs.

Benoit CHAUVIN remarque que la régie locale de données est un bon outil pour la gestion de territoires mais la contrainte financière est forte pour les collectivités. Sur certains territoires, des conflits éclatent à la suite de la libéralisation du transport par autocars. Ces opérateurs ne pourraient donc pas collaborer au sein d'une SCIC pour partager l'information sur la mobilité du territoire. Pourtant le transport est un outil de la politique sociale et économique.

Jean-François JANIN ajoute que la SCIC a un intérêt collectif, qui n'est pas seulement orientée transport.

Dany NGUYEN signale que l'amendement de la loi NOTRe (proposé et adopté le 30 juin 2015 à l'Assemblée Nationale) précise que l'échelon régional est retenu pour assurer une mutualisation et une redistribution efficace de l'information géographique. Il s'agit de plateformes de données géographiques gérées par les régions.

Aymeric GILLAIZEAU s'interroge sur les applications mobiles comme Citymapper, Moovit. Ces applications utilisent des données ouvertes. Leurs modèles d'affaires sont basés sur la collecte de données, leur traitement et leur revente. Ces acteurs ne participeront donc pas à des structures ouvertes qui vont à l'encontre de leurs modèles d'affaires.

Léa MARZLOFF répond que la note traite en partie cette question (Partenariat Moovit/Keolis à Bordeaux). Mais Chronos n'a pas eu accès au contrat qui lie ces 2 acteurs. Moovit exploite des données publiques et des données issues du crowdsourcing pour améliorer les usages de la mobilité sur un territoire.

Benjamin FRAYSSINET ajoute que la politique de l'open data est une politique de diffusion des données la plus large possible. C'est une ressource incontournable de la production de services.

Le but de la régie est que tout le monde accède à la donnée. L'enjeu est de mettre en place une organisation permettant de capter cette richesse issue des acteurs qui actuellement ont tendance à garder leurs propres données. Dans la régie, ce qui est partagé, c'est la production de la valeur.

Dans le cadre du Grand Lyon, l'accès à la donnée se fait différemment suivant le type d'acteur : il y a une différenciation entre acteurs émergents de type startup et acteurs majeurs de type GAFA.

Jean SENG ajoute que le barème de redevance d'Optimod'Lyon repose sur la notion de consommation. Les coûts sont fonction du nombre de requêtes sur les serveurs. Ces coûts sont donc justifiés. L'autre volet de la redevance est de faire payer les gros utilisateurs parce

qu'ils touchent un public plus important. Ce n'est pas la doctrine prônée actuellement par le Gouvernement. Le rapport Jutand précise que le montant de la redevance correspond à des coûts de mise à disposition significatifs.

Jean SENG ajoute que la loi Macron a été votée et est parue au journal officiel. Le projet de loi sur le numérique fait l'objet de travaux parlementaires actuellement.

Louis FERNIQUE précise que l'ATEC a essayé de se saisir de cette question.

Un débat sur la loi Macron / loi sur le numérique / Opendata est envisageable dans le cadre d'une prochaine réunion de la PREDIM.

Prochain Comité de Pilotage : 16 mars 2016 à 9H30