

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°84 du 13 mai 2015

Version révisée du 10/06/2015

Participants :

Laurent BARELIER – Chronos
Jean BERGOUNIOUX – ATEC ITS France
Stéphane CHANUT - CEREMA
Benoît CHAUVIN – GART
Laurent CHEVEREAU - CEREMA
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Jean-Louis GRAINDORGE – Consultant URBA 2000
Nathalie GRANES - Région Ile-de-France
Nicolas HAUTIERE - IFSTTAR
Jean-François JANIN - DGITM/MTI
Arantxa JULIEN - CGDD/DRI
Dany NGUYEN-LUONG – IAU îdF
Hervé PHILIPPE – DGITM/MTI
Jean SENG – DGITM/AFIMB

Approbation du dernier compte rendu

Les participants à la réunion n'ont pas de remarque. Le compte rendu de la réunion du 11 février est approuvé.

Conclusions et recommandations du rapport sur l'ouverture des données de transport de Francis JUTAND

Jean SENG, chargé de mission à l'AFIMB, secrétaire du Comité en charge du débat sur l'ouverture des données transports

- Adresse du rapport : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Rapport-sur-l-ouverture-des.html>
- voir aussi le rapport du CEREMA « l'open data en collectivité à la lumière des données de mobilité » : <http://www.certu-catalogue.fr/l-open-data-en-collectivite-a-la-lumiere-des-donnees-de-mobilite.html>

Problème de base

Dès sa mise en place, l'AFIMB a été amenée à travailler sur la réutilisation des données transport. Après des analyses approfondies, elle avait alors conclu que, de manière générale, les données transport n'étaient pas réutilisables de droit (au sens de la loi de 78).

Feuille de route sur le numérique

En février 2013, le gouvernement a dressé une feuille de route sur le numérique et décidé de lancer des débats thématiques : logement, santé, transport. L'ouverture des données transport était considérée comme un axe stratégique et un levier pour la modernisation de l'action publique.

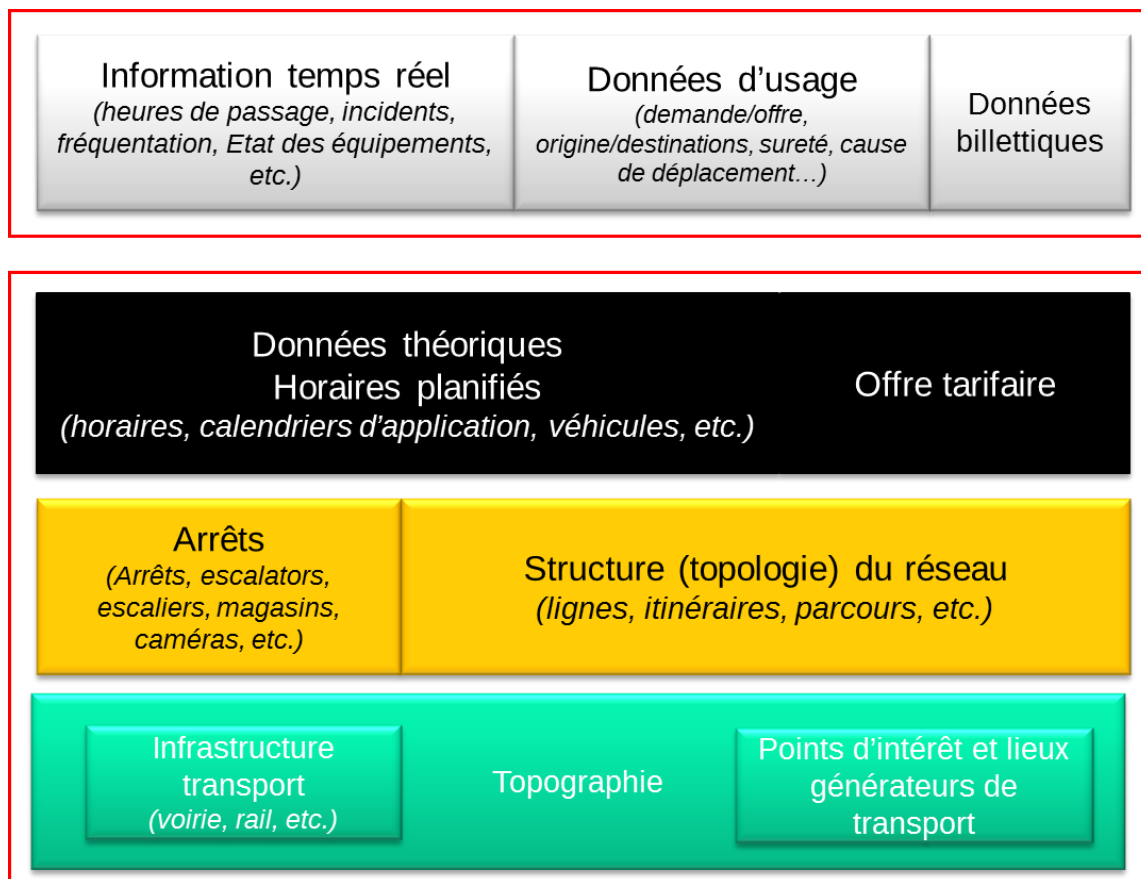
Dans le débat sur les données transport, on ne considère que les « données publiques » produites ou gérées par des collectivités, des exploitants de transport opérant dans le cadre de délégations de service public, des entreprises publiques (RATP, SNCF).

Méthode

Un comité, présidé par M. Francis Jutand, directeur scientifique de l'Institut Mines-Télécom, a rassemblé des autorités organisatrices de transport, des opérateurs de transport, des experts, ...

La méthode de travail a consisté à croiser une approche par mode (services publics de transport, services de transport opérant dans le champ concurrentiel, nouveaux services de mobilité, route) et une approche par thème (technique, modèle économique, juridique).

La méthode reposait également sur une classification et une cartographie des données existantes.



Cette classification a été proposée par le sous-groupe technique. Chaque « classe de données » a ses propres caractéristiques et son propre cycle de vie. Ces classes de données ont été définies suivant des normes afin de définir et d'identifier de manière précise les données transports.

Quelles données rendre réutilisables ?

Pour les services publics de transport :

- Il y a eu un large consensus sur le principe d'ouverture des classes de données (arrêts, topologie du réseau, offre tarifaire ...). Ce sont en général des données statiques et théoriques (cadre en rouge du bas)
- Pour d'autres classes de données, des réserves ont été émises (informations temps réel, ...). On souhaite réfléchir avant d'ouvrir certaines données de ces classes. (cadre en rouge du haut). Ces classes de données ont en effet été jugés « sensibles » et, à ce stade, seule une liste de données (pouvant être complétée par la suite) a été proposée pour la réutilisation.

Pour les NSM, la question s'est posée de savoir s'il y avait lieu de limiter les nouvelles règles en matière d'ouverture des données au strict périmètre du service public. En effet, il n'est pas toujours aisé à déterminer ce qui relève d'une mission de service public: les services de vélo en libre-service (VLS), d'autopartage, de stationnement, les équipements destinés au vélo peuvent, selon les cas, être ou non des services publics. Faut-il alors limiter l'ouverture

des données aux seuls services publics ou bien l'étendre à d'autres services ayant le même objet ?

Désireux de formuler des dispositions qui soient d'application simple pour les gestionnaires de service, le Comité a recommandé que les dispositions en matière d'ouverture des données pour les nouveaux services de mobilité et le stationnement s'appliquent aussi à des services qui, sans constituer des services publics, donnent lieu à une convention avec une personne publique.

On peut noter que certains NSM ne sont pas forcément liés à des activités de délégation de service public (DSP). Ni Blablacar, ni Google ne sont dans la catégorie des services publics de transport. Pour le stationnement, 80% des parkings sont opérés dans le cadre d'une DSP.

Afin de nourrir la réflexion sur la longue distance, le comité a également auditionné des acteurs en charge de services de transport qui n'étaient pas, au sens strict, dans le périmètre du débat, tels que l'aérien et le covoiturage longue distance.

Conditions de réutilisation

- Dans certaines situations, le fait de mettre à disposition les données transport pourrait représenter un coût significatif. Le coût de mise à disposition peut être non négligeable. Pour ces cas spécifiques, le comité a prévu de mettre en place une redevance.
- Le producteur ou le détenteur de la donnée ne peut pas être responsable du service mis en place par un tiers.
- La complétude et la neutralité des données sont recommandées.
Exemple de mise à disposition des données TC dans la journée et pas le soir. Le soir, un opérateur pourrait proposer un service de taxi alors que le TC existe. Il ne faut pas induire en erreur l'utilisateur.

Ces 3 conditions sont transversales aux classes de données. Dans certains cas des conditions spécifiques sont ajoutées (sécurité des personnes dans le cadre de gestion de flux pour l'information temps réel, agrégation des données billettique pour être en accord avec la CNIL).

Recommandations techniques

- Les formats d'échange de données : privilégier les formats normalisés ou standardisés
- Travailler sur la qualité des données
- Utiliser des outils de vérification de qualité des données et de publication de données ou de métadonnées
- Mettre en places des plateformes de données à l'échelle régionale facilitant les accès aux startups.

Recommandations juridiques

- La licence ouverte d'Etalab existe déjà. Elle peut être complétée, le cas échéant, par des exigences relatives aux conditions de réutilisation (redevance, neutralité, complétude...).
- On peut utiliser la licence ODBL pour certaines données considérées comme sensibles.

Modèle économique

Ce sous-groupe a proposé :

- la mise à disposition de données publiques à des tiers de manière gratuite et ce quel que soit le format de rediffusion.
- de ne pas gêner le secteur privé et de privilégier, pour le secteur public, la fourniture d'un service de base d'information voyageur
- de donner gratuitement accès à des services clefs, qui ne sont maîtrisés aujourd'hui que par un faible nombre d'acteurs

Il reste encore du travail à fournir sur la qualité des jeux de données à partir des recommandations techniques cités ci-dessus. Des tests ont été effectués par Wehicles sur 10 jeux de données et selon cette start-up, tous ont été négatifs.

Les suites du débat (après la remise du rapport au Ministre le 12 mars)

Deux chantiers :

- Un chantier législatif sur la modification du cadre juridique :
 - o Le projet de loi sur le numérique pour réfléchir à l'ouverture des données transport.
 - o La transposition de la directive PSI (Public Service Information) révisée en 2013.
 - o Les amendements open data dans le cadre du projet de loi Macron
- Un chantier opérationnel

L'AFIMB souhaite accompagner l'ouverture des données transport et travaille à la mise en place d'un plan d'action, en lien avec ses partenaires. Il s'agit de travailler sur les licences, les critères de complétude et de neutralité des données, les plateformes de données à l'échelle régionale, les sujets liés au temps réel, les exigences liées aux calculateurs d'itinéraires, les formats de données, les outils...

La SNCF a organisé une réunion en février 2015 et a annoncé des axes stratégiques dont l'ouverture des données TGV selon un modèle freemium rendant les données horaires TGV gratuites pour des petits acteurs et payantes pour de gros utilisateurs. L'approche de la SNCF privilégie la mise à disposition de données par API.

Les réflexions à l'échelle nationale peuvent être portées à l'échelle européenne.

Discussion

Jean-François JANIN explique que ces réflexions ont été présentées dans le cadre de la conférence européenne « a [digital strategy for mobility](#) », dans la session parallèle sur les données, à Bruxelles le 24 avril 2015.

Le chantier de la normalisation est important et des outils neutres de certification sont nécessaires pour garantir le bon format et la bonne structuration des données. L'AFIMB et la PREDIM devront valoriser les idées résultant des travaux récents sur les données de transport.

Benoit CHAUVIN soulève la problématique de l'accompagnement aux réponses des projets européens. L'open data et la normalisation entrent dans le cadre de ces projets. Les experts qui jugent les offres au niveau européen ne peuvent pas y répondre. Il y a donc un manque de personnel compétent pour encadrer les organismes qui souhaitent y participer.

Jean-François JANIN répond qu'il est possible de monter des dossiers FUI. Il existe aussi des financements de la Caisse des dépôts. [Un PIA, concours sur l'innovation numérique](#), s'adresse aux PMI et petits projets. Cet appel à projets est ouvert en continu.

Nathalie GRANES confirme que la présence française au niveau européen n'est pas suffisante. Les anglais, allemands, espagnols sont mieux structurés et possèdent des cabinets d'expertise dans le domaine des projets européens. Ils répondent à de nombreux appels d'offres. Le bureau « [Ile de France Europe](#) » représente les collectivités franciliennes (contact Françoise GUASPARE-GAL, chargée de mission sur les transports, francoise.guaspares@iledefrance-europe.eu)

Jean-François JANIN pense qu'il serait judicieux de contacter cette structure pour l'associer à la filière ITS.

Stéphane CHANUT confirme que le taux de réussite aux projets européens H2020 est actuellement assez décevant. Généralement il faut un relai "politique" pour trouver les "bons" partenaires afin de construire les consortiums. Il existe toutefois un point d'appui IFSTTAR pour faciliter le réseautage.

Nicolas HAUTIERE ajoute que la recherche du bon guichet est difficile. Sur ERANET+, le travail a commencé en 2010 par la définition de l'appel et la sélection des projets est en train de se terminer. Ces projets vont débiter cet été pour une durée de 3 ans.

Jean BERGOUNIOUX ajoute que les ITS sont transverses et qu'il est difficile de faire travailler ensemble des acteurs venant d'horizons différents. Toutes les briques de connaissances et de savoirs existent. L'idée est de créer un forum pour décroiser et fédérer les activités des acteurs. La filière ITS répond à cet objectif.

Nathalie GRANES précise qu'un des points clé des projets européen est la mise en réseau et l'identification du bon contact.

Benoit CHAUVIN ajoute que le GART a participé à la création, au niveau national, du Comité de haut niveau ferroviaire (CHN). Ce CHN capte un flux important d'information (FIF, exploitants, industriels...) et il en organise le partage et le transfert entre les acteurs. Ce

CHN a créé une synergie au niveau de la normalisation et fédère les acteurs à l'échelon national. C'est le même type de structuration qui a été mis en place par l'automobile et l'aéronautique.

Laurent CHEVEREAU se demande qui va réaliser le plan d'actions pour accompagner l'ouverture des données transport. Quel va être le rôle de la PREDIM, AFIMB, CEREMA, GART dans ce dispositif ?

Jean SENG répond qu'il s'agit à ce stade d'un projet qui doit être construit de manière partenariale. L'AFIMB peut jouer le rôle de cheville ouvrière pour proposer des actions en associant la PREDIM, le CEREMA, le GART, l'IFSTTAR....

Jean-François JANIN ajoute qu'avec la filière ITS, la France a affiché une position et on s'attend à une réaction des autres pays. Des acteurs internationaux sont en train de prendre position par rapport à la filière ITS.

La constitution d'une « filière » française des systèmes de transport intelligent

Présentation de Jean BERGOUNIOUX, Délégué Général de l'ATEC-ITS et Jean-François JANIN responsable de la MTI

Contexte

On annonce 5 milliards d'€ de chiffre d'affaire et 50 000 emplois dans le domaine des ITS. Ces chiffres ont été obtenus de manière empirique par 2 approches différentes.

Il faudrait constituer un observatoire pour définir ce qu'est la mobilité intelligente, identifier les acteurs et la proportion des ITS dans leur activité. Dans le ferroviaire, on recense 10 à 15 entreprises, dans l'automobile également. Des startups sont ensuite 'tirées' par ces grosses entreprises. Une entreprise qui possède au moins 10% d'activités ITS fait partie des entreprises ITS. A titre d'exemple, la partie transport de VINCI représente 10% et la partie mobilité intelligente représente 10% de la partie transport, soit 1% pour les ITS. Ainsi les ITS ne représentent que quelques pourcents pour les grands acteurs identifiés. On risque donc d'avoir des difficultés à les motiver pour porter un discours auprès des politiques.

Compte tenu de la baisse des budgets, les autorités publiques regardent en priorité les solutions en termes de NSM ou d'ITS avant d'engager des budgets plus lourds pour la construction d'infrastructures. Ce sujet est sur la table depuis plusieurs années. L'Etat s'est saisi du dossier depuis le 11 février 2014 avec la journée mobilité 2.0. La fabrique des mobilités est portée par l'ADEME et traite un chantier sur l'organisation entre secteur public et secteur privé.

Atouts et faiblesses

La France a des atouts et des faiblesses (manque d'efficacité sur les projets européens – voir ci-dessus, la normalisation et son manque de représentativité, la perte de parts de marché à l'export ou même sur le marché intérieur car des solutions plus pragmatiques et moins chères arrivent de l'étranger) mais la France possède un écosystème très actif avec des compétences industrielles dans tous les domaines de la mobilité et des champions internationaux dans le domaine de l'exploitation du transport public et de la route, de la construction (SNCF, RATP, Transdev, VINCI, APRR, SANEF...). Ces groupes sont capables d'emmener les opérateurs, les PME, les startups, les industriels de l'intelligence dans les services à l'étranger. La France est performante dans le domaine de la R&D mais manque de performance pour le passage de l'expérimentation à l'industrialisation. Dans certains pays européens, les ITS sont mis en avant.

Diagnostic et objectifs

Le but de la filière est de rassembler les acteurs du domaine de manière à ce qu'ils apprennent à travailler ensemble. Ce travail a démarré il y a un an et a permis de réfléchir à un diagnostic (cloisonnement des acteurs, difficulté de fédérer tout le monde autour d'un même discours, manque de présence au niveau de la normalisation, préconisation pour la mise en place des procédures de certification, mutualisation des coûts, définition des

spécifications fonctionnelles de certains services qui manquent aujourd'hui, formation...). Maintenant que le diagnostic est réalisé, comment va-t-on procéder ? Il faut fédérer et valoriser les compétences. L'ATEC va initier un forum de manière à identifier les services (Région Ile de France, AFIMB, PREDIM, IDDRIM, le CEREMA, les pôles de compétitivité, les instituts d'excellence, VEDECOM...). Il faut que les organismes se connaissent. La filière ITS doit mettre en place une plateforme d'échange. Le groupe a commencé à travailler en février et comporte actuellement 40 à 50 membres. L'ATEC compte aller chercher des startups et donc se rapprocher de la fabrique des mobilités. Un questionnaire d'une dizaine de questions sera envoyé pour connaître la position des acteurs sur le sens et les priorités de cette filière et sur leur degré d'implication dans ce projet.

Des acteurs institutionnels seront invités à une journée le 29 juin 2015 (100 à 150 personnes) pour faire le point sur les réponses du questionnaire. Cette journée sera organisée sous forme d'ateliers pour faciliter le discours entre les acteurs. L'idée est de constituer et de remettre un livre vert au Ministre des Transports en juillet pour qu'une annonce soit faite au congrès de Bordeaux début octobre.

Discussion

L'implication du GART est forte notamment au niveau de la normalisation. Le GART vient de restructurer le groupe de coordination des ITS qui assure les échanges entre les bureaux de normalisation et les pôles de compétitivité. Ce groupe fédère l'ensemble des acteurs techniques des ITS. Benoit CHAUVIN conseille donc à la filière ITS de suivre cette démarche.

Jean-François JANIN ajoute qu'un des rôles de la filière est de mutualiser les coûts. C'est un chantier à réaliser. Les discussions de ce matin se poursuivront durant la journée d'information PREDIM du 8 juin qui rassemblera un public de collectivités. Il faudra leur faire passer un message sur la filière ITS et leur expliquer que son objectif est de favoriser les échanges entre les acteurs ITS. Il s'agit d'une démarche complémentaire aux services qui leur sont fournis par le GART. Le stand du Ministère au congrès ITS de Bordeaux sera composé de la DGITM, du CEREMA, de l'IFSTTAR, de l'IGN, d'autres ministères (le fonctionnement des véhicules autonomes a nécessité l'implication de 4 ministères). L'ensemble de ces acteurs s'inscrit bien dans le cadre de la filière ITS.

Actualités de la PREDIM

Journée d'information nationale du 8 juin (Conseil Régional d'Ile de France)

On recense aujourd'hui 130 inscrits. Le programme est désormais complet puisque M François KALFON, Président de la Commission des transports et mobilités, intervient comme élu au titre de la Région Ile de France. [Voir le programme](#)

Journée d'information internationale du 7 octobre 2015 (Bordeaux, Palais des congrès)

Cette journée a pour thème les ITS, la réduction des GES et le changement climatique. Elle est organisée en partenariat avec l'UNECE (United Nations Economic Commission for

Europe) qui est basée à Genève. Michelin (Challenge Bibendum) sponsorise cette journée qui reste à organiser. La PREDIM recensera des collectivités qui ont déjà réfléchi sur le sujet des ITS avec l'objectif de réduire les GES et la pollution. Une réunion s'est tenue à Genève et des présentations ont été faites sur les nouvelles technologies de mobilité et la baisse justifiée des émissions carbone. L'ADEME a un programme de plans énergie territoriaux mais s'attache surtout aux véhicules de service des personnels des collectivités. L'éco-conduite ne concerne que les flottes et pas encore les particuliers. L'IFSTTAR a travaillé sur le sujet et pourrait éventuellement faire une présentation dans le cadre de la journée du 7 octobre.

Une traduction en français sera assurée. La journée PREDIM est indépendante du congrès ITS du point de vue des inscriptions. C'est en effet un événement associé.

Pour information le lien des présentations UNECE à Bruxelles : [Belgium-UNECE Workshop on Intelligent Transport Systems \(ITS\)](#)

Club Ecomobilité France Chine - THNS 2015

Une délégation chinoise sera présente à Bordeaux mais sans que l'on sache encore comment elle sera organisée. Le THNS 2015 franco-chinois se déroulera à Paris, juste avant la COP 21. (lieux possibles : ENPC, IFSTTAR, Ecole d'architecture de Belleville).

En tant que coopération internationale sur le transport durable, le THNS 2015 fait partie du programme des événements soutenu par le groupe 'Advancity Paris Region' et bénéficie du label « Événement pré COP 21 ».

La [Fondation Prospective et Innovation](#) a lancé le concours « Smart Mobility city Award » destiné à récompenser les villes européennes et chinoises pour leur engagement et leurs réalisations en matière d'écomobilité. Ce concours sera clos le 1er août. Les prix seront remis entre le 25 et le 27 novembre à Hong Kong lors du salon du CINEV (China International New Energy Vehicle Show). La fondation a demandé le soutien du Club Ecomobilité pour promouvoir cette action. On pourrait donc informer les collectivités françaises de ce concours en même temps qu'on leur demandera de participer au THNS 2015 puisque les deux événements vont se dérouler simultanément (au décalage horaire près) à Hong Kong et à Paris.

Prochain comité de pilotage le 7 juillet 2015 matin