

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°77 du 13 décembre 2013

Participants :

Philippe CARADEC - DATAR
Laurent CHEVEREAU - CERTU
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Alexandre FREMIOT – Ville de Paris
Aymeric GILLAIZEAU - FNAUT
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000
Léon HONG – URBA 2000
Anne-Sophie JAMET – Ville de Paris
Jean-François JANIN – DGITM/MTI
Arantxa JULIEN – CGDD/DRI
Roger LAMBERT - DGITM/MTI
Christophe SAROLY – CERTU
Jean SENG – AFIMB
Guillaume USTER – IFSTTAR

1. Approbation du dernier compte rendu

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

Décision

Le compte rendu de la réunion du COPI n°76 du 4 septembre 2013 est approuvé.

2. L'innovation dans la mobilité à Paris

*Anne-Sophie JAMET, chargée de mission partenariat international, veille et expérimentation
et Alexandre FREMIOT, chef de l'agence de la mobilité, Ville de Paris*

Anne-Sophie JAMET propose d'effectuer son exposé en 3 parties :

- les technologies et les infrastructures ;
- les services dématérialisés ;
- l'innovation pour le partage de l'espace public

Rappel sur le système de régulation du trafic

SURF (Système Urbain de Régulation des Feux) a été mis en place à partir de 1980, et a été progressivement enrichi et étendu. Il permet de diminuer les temps de parcours. Il est devenu aujourd'hui un outil de gestion des nouvelles mobilités et intègre les tramways dans les carrefours à feux. Il a deux types de fonctionnalités :

- La macro-régulation, qui met en œuvre, dans certaines zones, en fonction du jour et de l'heure, des plans de feux pour favoriser tel ou tel fonctionnement comme la régulation des traversées piétonnes ;
- La micro-régulation, qui fonctionne avec des capteurs qui envoient des informations aux carrefours sans passer par le système central.

Cet outil s'améliore au fil du temps et une des réflexions actuelles de son évolution porte sur l'enrichissement des données à partir du « floating car data ». L'idée est de compléter en milieu urbain dense la remontée des données issues des capteurs avec des données GPS pour calculer des temps de parcours plus fiables pour l'information trafic. Cela permettrait aussi de réaliser des enquêtes origine-destination.

Le projet « Evergreen » permettrait d'indiquer au conducteur, sur son mobile, le temps d'attente au prochain feu. En fonction du temps d'attente, le conducteur pourrait interrompre le moteur du véhicule, d'où une réduction des émissions carbone. Ce projet a été mis au point par des étudiants qui ont gagné le concours ATOS, en partenariat avec Renault. Le serveur récupère les informations de temps de cycle aux feux et le mobile du conducteur questionne le serveur via la 3G. Mais le projet ne peut pas fonctionner sur Paris parce que les informations aux feux ne remontent jusqu'au serveur. Elles ne sont exploitées qu'en local pour la micro-régulation. Cette configuration se retrouve également à Bordeaux.

Jean-François JANIN suggère de lancer une réflexion sur le plan national entre les acteurs (collectivités, entreprises) qui ont un savoir-faire en matière de gestion de feux pour améliorer les systèmes actuels. Les véhicules vont très prochainement être équipés de boîtiers qui vont émettre des données à une fréquence donnée (localisation, vitesse, destination ...). Il serait intéressant d'exploiter ces données. La Ville de Paris ne pourrait-elle pas s'associer à cette démarche d'autant plus que l'Île de France fait partie du projet de systèmes coopératifs SCOOP@F ?

Guillaume USTER signale également que l'IFSTTAR s'intéresse aux algorithmes de régulation de feux. (cf Samuel SELLAM, IFSTTAR).

Michel MUNOZ quitte le CG93 en cette fin d'année et pourrait aussi travailler sur le sujet en tant que consultant durant quelques mois. (cf travaux effectués dans le cadre de GERFAUT 2 <http://www.seine-saint-denis.fr/Modernisation-de-l-outil-de.html>). Jean-Philippe MECHIN du CETE du sud-Ouest connaît aussi cette problématique au travers de GERTRUDE (Gestion électronique de la régulation du trafic routier urbain défiant les embouteillages).

Le stationnement

Le paiement du stationnement à Paris peut être effectué par carte bancaire. La Paris Carte n'est plus en service depuis cet été. De ce fait le taux de paiement a augmenté de manière significative.



Le service Moneo a également été abandonné. Prochainement le paiement par téléphone et internet sera possible pour le stationnement en voirie. Un appel d'offre a été lancé et la procédure de sélection des candidats est en cours. Un accord cadre sera mis en place pour permettre aux usagers de payer la taxe de stationnement par téléphone mobile classique, par internet et par smartphone. L'ouverture de ce service est prévue au printemps 2014 sur les 4 premiers arrondissements de Paris pour les visiteurs, puis fin 2014 pour les résidents et, en 2015, il sera généralisé à toute la ville.

Aujourd'hui le stationnement est limité à 2 heures pour les non-résidents et, même si la technologie pourrait permettre de moduler cette durée, l'exécutif souhaite maintenir cette mesure pour assurer la rotation des stationnements.

La régulation d'accès

L'expérimentation Movcity de la PME MultiToll a remporté le prix PREDIT. Ce système a pour but d'identifier les véhicules en mouvement et la gestion de l'accès. La solution MovCity est particulièrement adaptée pour la localisation, l'identification et la gestion des véhicules en espace urbain grâce à des antennes et badges DSCR (Dedicated Short Range Communication) placés sur le pare-brise du véhicule. Les essais sur circuit automobiles montrent que les badges transmettent correctement l'information à grande vitesse. Les tests en milieu urbain sur les bus de la STIVO à Cergy Pontoise et à Paris sur les véhicules de nettoyage de la ville ont été concluants. Les antennes sont placées sur des mâts assez légers. Un badge est affecté à un véhicule. Une caméra lit aussi les plaques d'immatriculation pour compléter la collecte de données par badges.



L'appel à projets mobilier urbain intelligent. (MUI)

Il a été lancé en 2010. Quarante projets ont été labellisés par le jury. 25 projets ont été déployés sur le terrain : des panneaux, écrans, bornes interactives, bornes numériques avec écrans tactiles pour du contenu numérique interactif, des abris voyageurs futuristes, des services de mobilité tels que du stationnement pour vélos à assistance électrique, borne de recharge électrique avec un bras automatique...



L'expérimentation devait durer 6 mois avec une possibilité de renouveler une seule fois. Au bout d'un an maximum les candidats ont démonté leur installation. Certains ont tiré profit de leur expérimentation en répondant aux marchés de la ville : c'est le cas de JC Decaux pour son nouvel abri voyageurs ou de la Société Modulowatt qui a souhaité réaliser des implantations pérennes de recharge électrique à Paris. D'autres projets pourraient se pérenniser : les capteurs urbains sur les places de stationnement, les horodateurs qui intègrent de l'information locale, ...

Les expérimentations ne concernent pas que la mobilité : projets sur l'information dans la ville, bornes numériques dans les cimetières...

Des enquêtes ont été réalisées par des porteurs de projets et un bilan réalisé par le Paris Région Innovation Lab, va être publié.

Déploiement des bornes de recharge à Paris

Le programme de déploiement des bornes de recharge électrique à Paris consiste à implanter des bornes « tiers » dans les stations Autolib qui n'en sont pas encore pourvues. D'ores et déjà en effet il est possible dans certaines stations, de recharger des voitures qui ne sont pas Autolib. 300 bornes « tiers » à rechargement lent, seront ainsi déployées dans les stations Autolib. La moitié des stations est composée de 5 bornes (4 Autolib + 1 borne pour tout autre véhicule). Mais peu de personnes connaissent cette configuration. Cette 5^{ème} borne n'est pas repérée par une signalétique particulière.

A terme le projet vise à déployer 1000 bornes (500 bornes lentes + 300 à 400 bornes mixtes qui seront lentes la nuit et accélérées le jour (durée de recharge de 1h20 à 2h) et des bornes très rapides (durée de recharge : 25mn) qui seront placées dans les stations-services du périphérique.

Trois points d'innovation semblent importants :

- L'interopérabilité entre les services de recharge. GIREV est un consortium qui rassemble EDF, Renault, la Caisse des dépôts, ERDF.. Il doit informer les clients sur l'emplacement et l'état des bornes et favoriser l'interopérabilité à la manière des opérateurs de téléphonie mobile. Les 500 bornes 'tiers' vont continuer à être exploitées par Bolloré qui a historiquement construit le système Autolib et les futures bornes mixtes seront construites par Sodetrel, une filiale d'EDF. La Ville de Paris testera en réel cette interopérabilité. L'abonnement s'effectue par la délivrance d'un badge (coût : 15€). Le client s'abonnera soit chez Bolloré, soit chez Sodetrel mais il pourra accéder à l'ensemble des bornes. Les bornes mixtes disposeront des 2 types de connectique. (type 2 européenne et type 3 française). Mais les prises pour les recharges accélérées seront différentes. Le tarif sera le même sur l'ensemble du territoire parisien que ce soit pour la borne Bolloré ou la borne Sodetrel. Il sera de 1€ de l'heure pendant la journée et 4€ la nuit (tarif rechargement + stationnement).
- La gestion intelligente de la charge. Il s'agit d'optimiser le moment choisi pour la recharge, lorsque l'énergie est moins chère et d'origine renouvelable, afin de réduire à la fois la facture et l'empreinte écologique.
- La réservation du service notamment pour les livreurs.

Le service d'autopartage a du succès et compte 40 000 abonnés de longue durée. Le nombre d'abonnés pour la recharge publique est de 300 à 400, ce qui est faible mais peu de publicité est faite sur ce service. De plus la tarification n'était pas incitative : l'abonnement était mensuel (15€) avec une gratuité de 2h de recharge. Cette tarification a changé en septembre : l'abonnement passe à 15€/an la première année, puis 0€ les années suivantes ;

le tarif de consommation est de 1€/heure plafonné à 4€ à partir de 20h. Lorsque le réseau sera plus dense, une campagne de communication sera lancée.

Aymeric GILLAIZEAU demande si Navigo pourrait s'appliquer à Autolib de la même manière qu'à Velib.

Alexandre FREMIOT est d'accord avec cette approche mais le STIF n'y est pas favorable. Jean-François JANIN suggère que la Ville de Paris s'inscrive dans la démarche de l'ABC (application billettique commune) avec un service d'autopartage qui peut se décliner au niveau national. Le stationnement et Vélib pourraient aussi faire partie des services concernés. Le chef de file de l'ABC est Toulouse. L'opération est portée par l'UGAP. Des AOT ont signé une convention avec l'AFIMB pour utiliser les systèmes qui auront été développés à Toulouse. La Ville de Paris serait légitime à s'engager dans cette démarche, comme les AOT qui sont déjà impliquées.

Alexandre FREMIOT ajoute que la localisation des bornes Autolib est disponible en opendata mais l'état de disponibilité n'est pas mentionné. Le jeu de données évoluera lorsque l'ensemble des bornes sera installé.

Paris Taxis

Beaucoup d'applications de taxis fleurissent actuellement dans les « appstores ». La Ville de Paris souhaite ne pas concurrencer ces applications. Elle constate qu'un réseau dense de stations de taxis est disponible mais que leur utilisation est de plus en plus faible. Les usagers s'y rendent de moins en moins (sauf aux abords des gares) parce que les taxis se raréfient dans les stations. Aujourd'hui pour obtenir un taxi, il faut appeler la centrale radio. Cet appel est payant. La Ville de Paris a l'intention de redynamiser le taxi de rue et la fréquentation des stations de taxis, lieux privilégiés de contact entre clients et taxis. La nouvelle application fournira de l'information au client ou au taxi sur smartphone sur la présence de clients ou de taxis aux stations dans un périmètre déterminé. C'est la même logique que pour Velib ou Autolib.

Les véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) se multiplient (cf services Uber, Chauffeur Privé, Le Cab, Allocab et SnapCar). La Ville de Paris souhaite que les véhicules avec chauffeurs et les taxis soient plus disponibles dans Paris. Politiquement la Ville soutient les taxis mais déplore que la Préfecture ne délivre pas plus de licences de taxis. Elle ne souhaite pas que la concurrence se fasse dans des conditions déloyales. Dès le 1er janvier 2014, les nouveaux opérateurs VTC, sur décision du Ministère de l'Intérieur, devront respecter un délai de 15 minutes entre la réservation préalable et la prise en charge par leur chauffeur. Seules exceptions : « ce délai ne s'appliquera pas aux activités liées au tourisme que sont la prise en charge du client à partir d'un hôtel haut de gamme ou à l'occasion d'un salon professionnel ». Les autorités de mobilité pourraient-elles s'intéresser à ce sujet ?

Concours Open data « Moov'in the City »

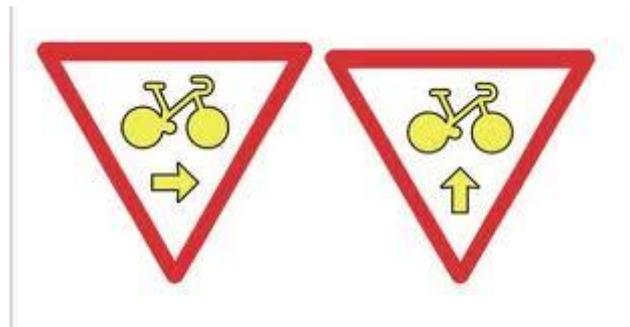
Le concours de cette année a récompensé plusieurs applications en lien avec le transport et la libération des jeux de données de Paris Ile de France, SNCF, RATP, JC Decaux, Bolloré. Pour la Ville de Paris, l'application récompensée 'Paris Move' est un calculateur d'itinéraires

intégrant tous les modes de transport francilien. Pour le moment il n'y a pas de retour sur les usages de cette application.

Les applications retenues sont interfacées avec diverses API (STIF, SNCF, JC Decaux...). Elles interrogent séparément chacune des sources de données ce qui implique que les applications ne peuvent avoir une vision globale et intégrée de tous les modes. Le résultat ne peut pas restituer une réponse consolidée parce que chacun des modes est géré par des entités différentes. Les auteurs des applications ont signé une convention avec le STIF afin d'utiliser les données sur une période limitée. Ces données sont fournies par le STIF grâce à un webservice.

Innovations dans le partage de l'espace public

La Ville de Paris a mis en place un programme qui est en cours d'évaluation. Il vise à donner plus d'espace aux mobilités actives. Les zones 30 ont été étendues (38 km en plus) et 23 zones de rencontre ont été créées (15 km en plus). Ce programme est accompagné de mesures de désencombrement de l'espace public (suppression de potelets) et également du déploiement de panneaux « céder le passage cycliste aux feux ». Deux panneaux ont été implantés : un panneau pour indiquer au cycliste qu'il peut tourner à droite alors que le feu est rouge et l'autre panneau indique au piéton qu'il peut continuer tout droit alors que le feu est rouge.



Ces panneaux figurent dans le code de la route. L'expérimentation de ces panneaux s'effectue dans le 10^{ème} arrondissement pendant un an.

L'évaluation montre que les conflits surviennent entre vélos et piétons notamment lorsque les vélos tournent sur la droite et que les piétons traversent la voie.

Cinq familles de nouveaux marquages au sol ont été testées pour les piétons dans des zones à vitesse limitée (zones 30 ou zones de rencontre) : les portées sont des bandes perpendiculaires au sens de circulation des voitures, bien visibles pour les piétons et les automobilistes (qui de ce fait ralentissent), des clous qui ne sont pas très visibles, des marquages qui se rapprochent du « street art », jolis mais difficiles à repérer par les déficients mentaux et les chiens d'aveugle.

L'idée est de supprimer les passages piétons non appropriés pour ce type de zone où le piéton peut traverser là où il veut au sein de la zone. La Ville de Paris souhaite mettre en place ce marquage au sol pour signaler des passages suggérés notamment pour les non-voyants, personnes âgées, personnes qui ont besoin de repères pour se déplacer. A la fin de l'expérimentation une seule famille de marquage sera retenue.



Conclusion

La Ville de Paris réfléchit :

- aux possibilités offertes par les applications mobiles et le mobilier urbain interactif
- à l'intégration des données des différents opérateurs de mobilité
- au développement de sa plateforme opendata qui contient une centaine de jeux de données et qui est bien consultée. L'extension aux données des parkings est en cours de réflexion mais il faut trouver le moyen de fédérer les données des différents concessionnaires de la ville. Les données temps réel issues des capteurs sont vendues (acheteurs : tomtom, Orange..). Ces données seront ouvertes prochainement mais avec un décalage de 24 heures.

La Ville de Paris vient de signer une charte avec le secteur professionnel de la logistique et des transports de marchandises sur des sujets comme la réservation des aires de livraison, la limitation des véhicules diesel (dans 5 ans 50% des livraisons dans Paris ne se feront plus en véhicules diesel).

Aymeric GILLATZEAU précise que l'agglomération de Nantes a mis au point un autocollant placé derrière le bus et informant les cyclistes de ne jamais doubler un bus par la droite et d'éviter de se glisser ainsi dans l'angle mort du bus. Ce type d'autocollant existe aussi à Lille.

Actions PREDIM : La PREDIM peut dans ses réunions favoriser la communication et la promotion des innovations produites par la Ville de Paris. La PREDIM prépare sa prochaine journée d'information le 16 avril 2014 en lien avec la Conférence européenne sur la recherche transport (TRA). Il est suggéré que tout ou partie de cette journée soit consacré à Paris, une mobilité innovante Ceci permettrait d'attirer l'attention sur le rôle de la Ville de Paris en tant qu'institution dans l'évolution de la mobilité.

Jean-François JANIN sollicite la Ville de Paris pour obtenir un panneau sur les innovations entreprises par la Ville et l'exposer dans le cadre de l'évènement TRA.

3. Le stationnement intelligent

Laurent CHEVEREAU, Chargé de projet information multimodale, CERTU

Cette présentation se base sur une étude menée par le CETE Méditerranée pour le CERTU en 2011. Laurent CHEVEREAU a cherché à actualiser en partie l'étude.

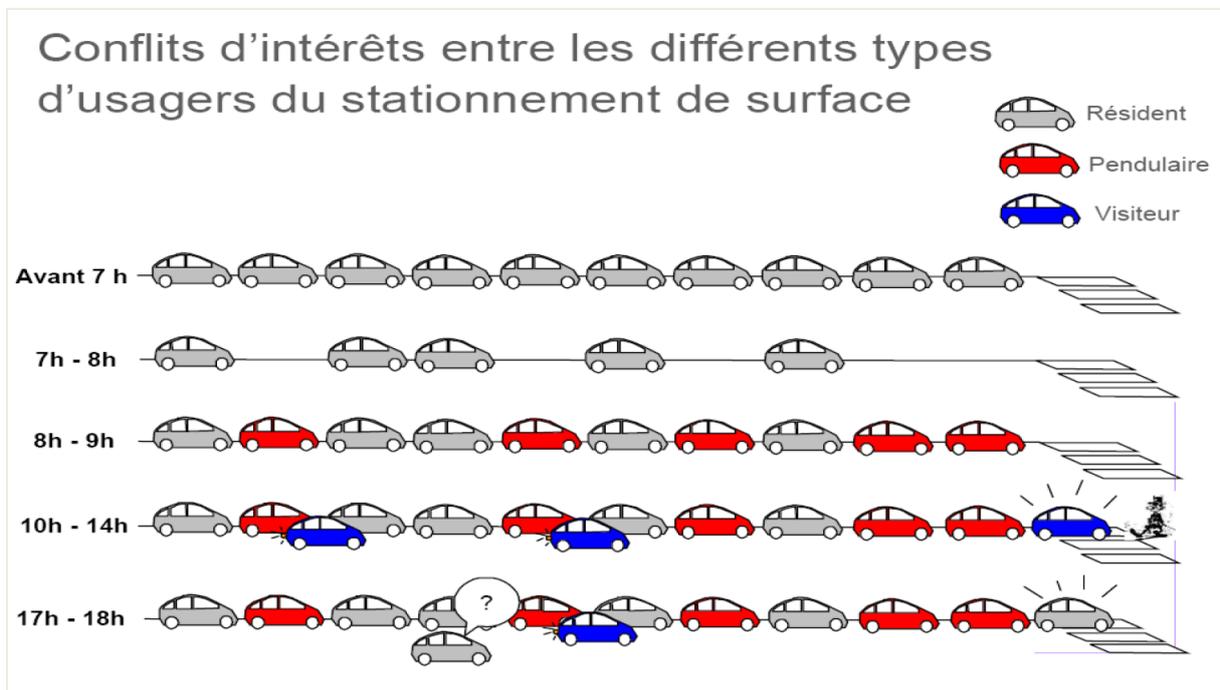
Définition du stationnement intelligent

Les nouvelles technologies permettent d'améliorer la recherche de places. Elles apportent des informations sur leur localisation, leur disponibilité et peuvent guider l'utilisateur jusqu'à sa place. Elles permettent aussi la réservation de places de stationnement, le paiement du stationnement (dématérialisation du paiement), le contrôle automatique du paiement et du respect des règles (exemple : contrôle que les places gratuites sont bien occupées par des véhicules électriques). Elles apportent aussi des solutions sur le contrôle d'accès par différenciation du profil de l'individu ou du type de véhicule. Dans les parkings en ouvrage, de nouveaux services autres que ceux liés à la mobilité se créent (entretien, lavage à sec du véhicule ...)

Les enjeux du stationnement

C'est un élément clé du choix modal. Il est important pour l'habitat, l'économie (commerçants), l'espace public en général.

Scénario montrant l'évolution du stationnement de surface au cours de la journée en fonction des différents types d'utilisateurs :



Avant 7h, les places de stationnement de surface ne sont occupées que par les résidents. Entre 7h et 8h, les résidents partent travailler. Entre 8 et 9h, les pendulaires, c'est-à-dire ceux qui viennent travailler aux abords du parking, arrivent. Entre 10h et 14h, les visiteurs arrivent et le stationnement de surface commence à être saturé.

Le stationnement se caractérise de plusieurs manières :

- L'offre (stationnement en surface ou parking en ouvrage, nombre de places disponibles, localisation des places ...)
- La réglementation et la tarification (prix selon la zone, prix et durée de stationnement selon le profil de l'utilisateur ...)
- Le contrôle

Le stationnement intelligent

Le stationnement intelligent aide à la recherche de places, tend à diminuer la congestion et à offrir plus de confort à l'utilisateur. Il faut cependant quantifier la baisse de congestion puisque certains prestataires vont jusqu'à prétendre que le trafic urbain augmente de 40% à 60% à cause de la recherche de places! D'autres chiffres tournent autour de 5 à 10%.

Mais si l'utilisateur constate moins de congestion, il est davantage tenté de prendre la voiture et à moins utiliser les transports en commun, ce qui ne va pas dans le sens des politiques publiques. Ces dernières ont intérêt à inciter les usagers aux TC, modes actifs, covoiturage ou autopartage et en parallèle à développer le stationnement intelligent.

L'aide au contrôle entraîne un meilleur respect des règles, un meilleur taux de rotation des places. Mais certaines études montrent qu'un taux de rotation plus important génère plus de déplacements. Une étude plus complète est nécessaire pour approfondir les avantages et inconvénients du taux de rotation et les déplacements générés.

Parking en voirie

Smartgrains est une société qui propose des capteurs sans fil « parksense » qui détectent les véhicules sur chaque place en voirie. D'autres systèmes existent sur ce modèle. L'information de disponibilité des places est diffusée en temps réel. Elle est associée à la localisation GPS des véhicules. Ce procédé est utilisé dans le projet Parking Time dans le centre commercial Vélizy 2. Des capteurs à ultra son « Afapark » sont également utilisés pour le guidage des véhicules dans les parkings en ouvrage. Smartgrains faisait partie des projets retenus dans le cadre de l'appel à projets « Mobilier Urbain Intelligent MUI » mais Smartgrains n'a rien déployé sur Paris et a préféré se focaliser sur le site de Vélizy.

Le projet Lyberta a été déployé sur Toulouse en 2011. Il comprend 65 places sur 3 tronçons de route. Des sondes reliées par fil ont été implantées dans la chaussée. Les sondes sont espacées de 2,5 m. Lorsque 2 sondes successives ne détectent pas la présence de véhicules, le système en déduit que la place est libre. Une évaluation faite par le CETE du sud-ouest a montré que le système avait un taux d'erreur de 20 à 30%. Le CETE a procédé par recoupement entre le constat visuel et ce qu'indique le système. (erreurs dues aux sondes et aux algorithmes). L'investissement est d'environ 1000€ par place.

Parkeon a développé un nouvel horodateur appelé kiosque multiservice. Il est relié à internet et ainsi de nouvelles applications peuvent venir enrichir l'horodateur (informations locales, informations sur les TC, différentes offres de mobilité ..). Il est alimenté par l'énergie solaire. Parkeon développe également des capteurs sans fil, des lecteurs de plaques d'immatriculation et un système de dématérialisation du ticket et de paiement du stationnement.

A San Francisco, SFPark a équipé 7000 places avec des capteurs. Le système fournit une information en temps réel sur la disponibilité des places de stationnement. La tarification est différente en fonction de l'usage. Pour les tronçons de rue où la demande est élevée, le tarif est plus cher. Tous les mois, les tarifs sont réévalués. A terme, l'idée est de réévaluer en temps réel le tarif des places en fonction de leur taux d'occupation.

Streetline est un service sensiblement équivalent aux précédents aux Etats-Unis.

L'expérimentation de Nice a été lancée en mars 2013. 1400 places en voirie ont été équipées. Une application Spark fournit une information en temps réel sur la disponibilité des places, fournit le temps de stationnement restant sur mobile et assure le paiement en ligne. L'application délivre aussi de l'information sur le trafic routier. En juin, des journalistes ont réalisé une évaluation du système. Il en est ressorti que certains avaient du mal à trouver une place. Des difficultés techniques et de fiabilité de l'application seraient à l'origine de ces dysfonctionnements.

Les gestionnaires de voirie, via les communes, construisent des sites d'information. Des applications communautaires voient aussi le jour (cf Apila). Elles constituent un intérêt particulier pour ceux qui disposent de l'application. Le principe est qu'un conducteur appartenant à cette communauté signale son départ et attende l'arrivée d'un autre conducteur appartenant lui aussi à cette communauté. Une évaluation de ce service serait intéressante pour vraiment en mesurer la pertinence.

Parking en ouvrage

Plusieurs opérateurs principaux opèrent dans ce domaine :

- Vinci fournit de l'information temps réel sur le trafic routier à l'intérieur des parkings et des services liés aux véhicules électriques. Récemment Vinci a ouvert une centrale de mobilité dans un parking parisien avec une offre sur l'information transport, les commerces, les sorties ... (voir site pilote du [parking Lobau](#) à Paris)
- EFFIA propose la réservation et le paiement par internet ou par téléphone
- Qpark
-

Généralement ces opérateurs fournissent des services de localisation, d'information temps réel (disponibilité des places), de réservation, de paiement. D'autres services peuvent aussi être proposés comme le guidage à la place. Son intérêt est limité dans les petits parkings en ouvrage. Il est adapté aux grands centres commerciaux, les aéroports ou les grands parkings. Certains promoteurs de système comme Smartgrains (cf le système Park in Time à Vélizy2) annonce une optimisation de 10% du fonctionnement du parking grâce à ce système.

Opérateurs de services d'information

La FNMS (Fédération Nationale des Métiers du Stationnement) a un rôle de fédérateur et propose le service Parkinfo. Au service des usagers de la route sur leurs terminaux de communication (GPS, PDA, téléphones intelligents ...), Parkinfo constitue une sorte de "guichet unique", entre les gestionnaires de parcs de stationnement et les opérateurs de services.

Il permet aux gestionnaires de décrire et localiser leurs parcs, puis d'indiquer, en temps réel, leur disponibilité (libre / complet / fermé).

Les opérateurs accèdent à l'ensemble de ces contenus sous une forme simple, indépendante du gestionnaire, et ils peuvent ainsi enrichir les services qu'ils proposent à leurs publics.

Neopark a développé le site www.parking-public.fr . C'est un annuaire de parkings (8300 parkings recensés) mais ce site ne diffuse pas d'information temps réel. Il fournit une description sur la localisation, les tarifs, la capacité du parking...

Les informations de Neopark sont largement réutilisées par les opérateurs d'information routière : Mappy, V-traffic, les fournisseurs d'information multimodale (Strasmap à Strasbourg <http://carto.strasmap.eu/>), les navigateurs (Tomtom), les applications communautaires (Apila, Uinfopark,)

Tendances

Le stationnement intelligent est lié :

- Aux services associés à la multimodalité (P+R, vélo...)
- Aux nouveaux services d'autopartage, de covoiturage, de véhicules électriques...
- A l'intégration du stationnement dans les politiques publiques (PLU, PDU, les schémas de voirie)
- Aux normes de diffusion de l'information qui émergent au niveau européen (TPEG, Datex2, Directive ITS ...) . Des plateformes.opendata diffusent de l'information trafic de plus en plus au format Datex2.

Résumé

- L'information de stationnement est en évolution.
- La description de l'offre en voirie reste assez hétérogène.
- L'information de base est fournie par l'exploitant
- Des services fédèrent l'information sur le territoire pour les parkings en ouvrage mais peu encore pour la voirie.
- Le stationnement est de plus en plus intégré dans l'information routière embarquée mais peu intégré dans les SIM
- Des services de stationnement existent pour les livraisons, les poids lourds, les 2 roues motorisés ou non.

Conclusion

Au niveau des collectivités :

- il reste de la marge pour développer les systèmes d'information de stationnement, en cohérence avec les politiques publiques de déplacement.
- L'offre théorique de base doit être complétée et les systèmes d'information temps réel doivent être déployés progressivement.
- L'ouverture des données en opendata n'est pas encore très répandue.
- Le stationnement a intérêt à s'intégrer de plus en plus dans les SIM

L'Etat :

- Il a un rôle d'incitation à l'accès et à la standardisation des données (Directive ITS...)
- Il doit pousser à l'innovation et à la recherche
- Les informations liées au stationnement doivent être complétées dans PASSIM (Annuaire des services d'information de mobilité en France)

Discussion

Guillaume USTER se demande si la réflexion sur les parkings robotisés a évolué.

Jean-François JANIN répond que les « valets de parking » sont en cours de développement (cf Valéo). Le projet vise à utiliser les capteurs et les automatismes de la voiture pour la guider jusqu'à une place libre. C'est la directive machine qui s'applique pour ce type de projet. Le gestionnaire du parking doit s'assurer de la compatibilité du système de gestion du parking avec les logiciels embarqués du véhicule. Une voiture peut ainsi se garer très près des autres parce qu'il n'est pas nécessaire d'ouvrir les portières. Ce système permet donc de gagner de la place dans le parking. Si c'est un véhicule électrique, il pourrait se recharger à une borne. Il s'agit d'un projet déposé dans le cadre du Grand Emprunt sur les parkings automatisés. Les japonais développent des applications automatisées où le véhicule est déposé à l'entrée du parking sur un plateau puis un système automatique vient positionner le véhicule à l'intérieur du parking.

Jean SENG se demande s'il y a des travaux de normalisation dans le domaine du stationnement comme la description des parkings ou la transmission des données en temps réel sur l'état du parking en ouvrage.

Laurent CHEVEREAU répond que la FNMS propose un modèle de description des parkings puisque chaque opérateur peut décrire son parking au sein de l'annuaire. Néopark possède un autre standard. Il faut vérifier l'existence de standards au niveau international.

Jean-François JANIN ajoute que la directive ITS fait référence à une spécification sur la mise à disposition de services d'information concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux. Des prestataires équipent les parkings avec des solutions standardisées pour les sécuriser.

Aymeric GILLAIZEAU fait remarquer que les parkings de supermarché/hypermarché sont quasiment vides la plupart du temps mais remplis le samedi après-midi. Peut-on réfléchir à un système de mutualisation et à du P+R sur ces parkings ? Pour favoriser cette démarche,

la collectivité pourrait participer aux investissements. Les personnes intéressées par le report modal pourraient être aussi des clients potentiels pour ces grandes surfaces.

Jean-Louis GRAINDORGE répond que des expérimentations ont déjà eu lieu notamment avec des parkings d'administration. Mais le frein majeur est la question de la responsabilité. Ces espaces peuvent aussi être utilisés comme aires de covoiturage.

Anne-Sophie JAMET ajoute que la start-up Zenpark a développé une solution permettant d'accéder aux parkings des bailleurs sociaux ou des parkings privés. C'est le cas du parking de l'Hôtel Mercure Paris Porte de Saint-Cloud (groupe Accor).

Guillaume USTER fait remarquer que dans le projet de systèmes coopératifs SCOOP@F, il existe un groupe de services sur les parcs relais (localisation et disponibilité des parking-relais, horaires des prochains départs TC). L'idée est d'informer les automobilistes circulant sur l'infrastructure routière sur la disponibilité de parkings proches ou sur les horaires de TC dont les arrêts sont situés dans un pôle d'échange proche.

Alexandre FREMIOT précise que le stationnement ne concerne pas que le véhicule particulier classique. On constate des attentes fortes pour les aires de livraison. Les places de stationnement ne sont pas adaptées aux usages des professionnels comme les artisans qui sont obligés de se déplacer et de stationner pour exercer leur métier. Il faut apporter un service et de l'innovation.

Laurent CHEVEREAU précise que beaucoup d'informations sur le stationnement intelligent figurent sur le site <http://www.transport-intelligent.net/> et que la revue TEC a publié un numéro spécial n°218 en septembre 2013 sur le sujet.

4. Suivi des travaux en cours

4.1 Recensement des aires de covoiturage

La FEDUCO qui est la fédération du covoiturage regroupe une douzaine de membres. La FEDUCO est intervenue deux fois dans le cadre de la PREDIM : une fois dans le COPI PREDIM et une fois dans une journée d'information PREDIM. La FEDUCO sollicite la PREDIM pour établir un annuaire des aires de covoiturage qui sont le lieu de rencontre entre covoiturés et covoitureurs, avec une description simplifiée et standardisée des aires de stationnement. L'utilisation des parkings pourrait entrer dans cette démarche. La FEDUCO a déposé une demande de subvention en octobre. Ce travail sera supervisé par le CERTU et la MTI.

Décision : Le Comité de Pilotage décide de proposer à la DGITM d'apporter une subvention de 10 000€ pour aider la FEDUCO à mettre en place son annuaire des aires de covoiturage.

4.2 L'innovation pour la mobilité dans les contrats de plan

Cette démarche a été annoncée par le Premier Ministre le 15 novembre 2013 pour la période 2015-2020. Les infrastructures sont réintégrées dans les contrats de plan.

La partie transport du contrat de plan avait fait l'objet d'une circulaire en septembre pour faire travailler les Régions et établir les contrats de plan avant les élections sur les principales infrastructures à financer. Certains changements avaient été demandés aux Régions :

- ne pas raisonner offre de transport mais mobilité
- réfléchir à l'innovation

La contractualisation devait avoir lieu en janvier. Mais cette dernière repose malheureusement sur les recettes de l'écotaxe. Compte tenu des problèmes du moment, le financement n'est pas assuré. Une commission parlementaire a été constituée pour réfléchir au sujet et les premiers résultats sont attendus dans 6 mois.

L'association TDIE (Transport Développement Intermodalité Développement) est présidée par Messieurs DURON et NEGRE. La DATAR participe à leur Comité Scientifique. Un des deux sujets sélectionnés pour 2014 est la mobilité du futur. Des réunions vont avoir lieu sur les SIM et le développement des systèmes périurbains dont les solutions passent par les ITS.

TDIE assure des séminaires de qualité notamment sur les ports. Un séminaire sur les mobilités du futur devrait permettre de sensibiliser les parlementaires.

Jean SIVARDIERE (AFNAUT) organise son conseil national début janvier sur la métropolisation et les nouvelles mobilités. Philippe CARADEC sera associé à ces réflexions.

L'autre contrat de plan s'appelle « territoires catalyseurs d'innovations » et s'adresse au Ministère de l'Industrie, le MESR (Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche). L'idée est d'aider les entreprises à la commercialisation de leurs produits, à tester leurs solutions sur les territoires avec leurs clients et les élus, sous la forme de démonstrateurs. La DATAR a repéré des projets sur les ITS et l'innovation dans l'énergie. L'initiative consiste à demander aux Régions de recenser les territoires innovants. La DATAR assure ainsi l'articulation entre les territoires et les entreprises et met en avant les innovations. Ces contrats de plan ont vocation à être signés à l'été prochain.

La Ville de Paris est un territoire innovant qui entre dans ce cadre.

Une conférence sur le fret ferroviaire a été lancée par M CUVILLIER qui a rassemblé des acteurs motivés, appartenant au monde portuaire. Le fret ferroviaire traverse des difficultés depuis plusieurs années. Une des pistes est de partir du dynamisme des ports qui pourrait « booster » le fret ferroviaire en créant des corridors de desserte (inter lands).

En 2014 une conférence nationale sur la logistique est prévue. On prévoit un schéma national de revalorisation de la logistique urbaine avec une sensibilisation des élus.

4.3 Les systèmes coopératifs

La DIT associée à la MTI et au SETRA (bientôt CEREMA) pilote le projet de déploiement des STI coopératifs en France: SCOOP@F. Un dossier de synthèse est en cours d'élaboration pour que l'Etat ait une vision et un cap pour les 2 à 3 ans à venir. Ce dossier reprend les enjeux et les objectifs du projet.

La PREDIM mais aussi le CEREMA, l'IFSTTAR, la Ville de Paris sont appelés à se positionner sur le sujet.

Les partenaires de SCOOP@F sont : le MEDDE, des collectivités locales (la Communauté Urbaine de Bordeaux impliquée d'ailleurs dans le projet européen « Compass 4D », le Conseil Général des Côtes d'Armor, le Conseil Général du Finistère, le Conseil Général de Gironde, le Conseil Général d'Ille et Vilaine, le Conseil Général de l'Isère, la Ville de St Briec) ou leurs

représentants (ITS Bretagne, TOPOS), des gestionnaires du réseau routier national (la DIR Atlantique, la DIR Ile de France, la DIR Ouest, la SANEF), des constructeurs automobiles (PSA, Renault, Renault Trucks), des organismes issus de la recherche.

D'autres partenaires pourront rejoindre par la suite le projet, comme la Communauté Urbaine de Strasbourg qui a déjà fait preuve de son intérêt pour SCOOP@F et des équipementiers de matériel embarqué ou bornes d'infrastructure (Marben, Neavia, FARECO). Les collectivités (CG38, Bretagne, Agglomération de Bordeaux, Ile-de-France) et gestionnaires (SANEF) impliqués mettent ainsi à disposition des territoires en vue du déploiement des STI.

Six groupes de services ont été définis dont un groupe de services sur les parcs relais (cf ci-dessus discussion sur le stationnement intelligent).

Six autres groupes de services seront testés sur certains territoires dont le groupe Multimodalité-covoiturage qui intéresse particulièrement la PREDIM. Il vise :

- A la priorité des TC aux carrefours
- Au covoiturage (récupération du nombre de passagers dans un véhicules et contrôle des véhicules sur des voies dédiées à ce type de service), la gestion du stationnement...
- A la maîtrise des flux de marchandises : par des échanges de messages en temps réel sur les plateformes logistiques ou à leur voisinage ; par le suivi des mouvements réels du fret, de la charge des véhicules, des temps de conduite et de repos des chauffeurs, des incidents ayant des effets potentiels sur la sécurité et la traçabilité.

Le dossier de synthèse et les dossiers spécifiques à chaque site vont aussi permettre de préparer l'appel à propositions RTE-T 2013 qui vient d'être lancé par la DGMove et dont la date limite de dépôt des dossiers est fixée au 11 mars 2014. Une réunion de préparation à cet appel à propositions, est prévue le 14 janvier 2014 à l'arche sud.

4.4 Retour sur le forum THNS de Shanghai

Chaque année, un forum THNS est organisé sur 2 jours dans l'Université de Tongji. Des visites supplémentaires ont été organisé à Shenzhen qui est une ville numérique et à Wuhan avec la visite de la gare de trains à grande vitesse en compagnie de Kéolis (cf article qui va sortir dans la revue spéciale PCN à l'occasion des 50 ans de la reconnaissance de la Chine par la France) .

Jean-Marc Ayrault est allé en visite en Chine pour promouvoir le « savoir-faire français » le jeudi 5 décembre 2013. Le gouvernement français a notamment fait la promotion, à la demande des autorités locales, d'une offre groupée d'entreprises françaises en matière de développement urbain durable et de l'édification d'un éco-quartier.

5. Retour sur la journée PREDIM du 21 novembre 2013

Cette journée sur la cartographie a recueilli un grand succès puisque toutes les demandes de participation n'ont pas pu être honorées. Au total plus de 130 participants et des présentations riches et instructives.

Les actes de la journée sont en préparation et seront diffusés rapidement. Le programme, les actes, les présentations seront alors mis en ligne.

6. Questions diverses

La FNAUT organise un congrès du 14 au 16 novembre 2014 à Nantes à l'occasion des 30 ans du tramway de Nantes.

Roger LAMBERT a assisté à une réunion le 27 novembre 2013, organisée par le Commissariat général du développement durable (CGDD/DRI) du MEDDE concernant la suite du PCRD et la programmation d'actions spécifiques (PEI : Partenariat Européen d'innovation), principalement sur la thématique des « villes et communautés intelligentes » dont la composante mobilité croise les préoccupations de la PREDIM. Cette réunion regroupait des industriels, des collectivités, l'ADEME, la Caisse des Dépôts, ...

L'idée est de constituer en France un groupe miroir à ce PEI qui permettra de constituer des partenariats français de villes pour répondre aux appels à projets qui paraissent depuis le 11 décembre et dont la réponse est prévue en avril 2014. La PREDIM pourrait faire partie de ce groupe miroir.

**La prochaine réunion se tiendra
le vendredi 17 janvier 2014 à 9h30**