

## **Compte rendu de la réunion du Comité PREDIM n°89 du 16 mars 2016**

### Participants :

Gildas BAUDEZ – Consultant ATEC ITS France  
Jean BERGOUNIOUX - ATEC ITS France  
Benoit CHAUVIN – GART  
Laurent CHEVEREAU - CEREMA  
Vincent CLERGEAT - Région Ile de France  
Philippe DELCOURT – URBA 2000  
Louis FERNIQUE – MEEM/DGITM/SAGS/MTI  
Marc FONTANES - Auxilia  
Benjamin FRAYSSINET – Chronos  
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  
Hervé PHILIPPE – MEEM/DGITM/SAGS/MTI  
Corinne ROPITAL - IAU îdF  
Jean SENG – AFIMBBernard SCHWOB - AFIMB

### **Approbation du dernier compte rendu**

---

Le compte-rendu du COPI n° 88 du 4 février 2016 ne fait pas l'objet de remarque. Il est approuvé.

### **Réorientation des activités PREDIM**

---

Philippe DELCOURT présente la réorientation des activités de la PREDIM conformément au document de synthèse qui a été élaboré à la précédente réunion.

## **Les comités de pilotage PREDIM**

La PREDIM n'a plus les mêmes objectifs qu'il y a 10 ans. Ainsi le Comité Scientifique qui avait pour objectif de tracer les axes stratégiques de la PREDIM, ne s'est plus réuni depuis 2007 et la PREDIM ne labellise et ne finance plus aucun projet. L'appellation 'Comité de Pilotage' n'est plus appropriée. Les Comités de Pilotage sont devenus des réunions d'échanges qui se tiennent en moyenne 6 fois par an et les membres de la PREDIM appartiennent quasiment tous à la sphère publique. Certains sujets pourraient s'appuyer sur le projet de structuration de la Mobilité Intelligente en France « Mobilité 3.0 ». Ces sujets seraient exposés par un membre de la PREDIM, par un ou plusieurs des membres de l'AMO PREDIM ou par un acteur extérieur.

## **Le bulletin d'information et le site PREDIM**

Le bulletin d'information est bien apprécié par ses abonnés et ce travail de veille se poursuivra. Dans les prochaines semaines, un travail de réflexion sur l'articulation entre les trois sites : [predim.org](http://predim.org), [transport-intelligent.net](http://transport-intelligent.net) (CEREMA) et [atec-itsfrance.net](http://atec-itsfrance.net), sera entrepris, en particulier entre les 2 premiers sites.

## **Les journées d'information**

Ces manifestations doivent se différencier par rapport aux autres événements du domaine des ITS. Elles ne doivent pas entrer en concurrence avec les événements de l'ATEC. Elles pourraient évoluer sous la forme de tables rondes sur des sujets spécifiques selon un format à définir, à partir de la restitution d'une note de synthèse, ou dans le cadre de la préparation d'un Comité Technique de Mobilité 3.0. Certaines pourraient être organisées en province en liaison avec les acteurs locaux, comme ce fut le cas par le passé où des réunions PREDIM avaient eu lieu à Limoges, La Rochelle, Nantes, Grenoble ou Orléans.

## **Les notes de synthèse**

L'AMO PREDIM peut produire des notes de synthèse à partir de sujets décidés par les membres de la PREDIM ou à la demande des groupes de travail de l'ATEC pour aider à la structuration de l'écosystème de Mobilité 3.0. Ces notes de synthèse pourraient être restituées dans le cadre de réunions PREDIM ou de journées d'information PREDIM. Un effort tout particulier devra être réalisé pour diffuser et faire connaître ce travail (sites web, mailings, réseaux sociaux).

## **Discussion**

Louis FERNIQUE rappelle que dans le domaine de la mobilité intelligente, le livre vert Mobilité 3.0 a été préparé par l'ATEC et la communauté des acteurs du domaine. Cette démarche Mobilité 3.0 va se développer dans les semaines à venir avec la mise en place d'un Comité Stratégique (CoStrat). Un Comité Technique (CoTech) est déjà en place. Des groupes de travail vont être rapidement mis en œuvre pour travailler sur des sujets particuliers.

L'AMO (Assistance à la Mise en Œuvre) PREDIM a été retenue en novembre 2014 sur la base d'un marché qui ne correspond plus à la réalité de l'écosystème actuel compte tenu de l'évolution du contexte. Au regard de l'enquête qui a été menée, les membres de la PREDIM souhaitent maintenir l'instance PREDIM tout en la faisant évoluer.

Le Comité de pilotage PREDIM devient un lieu d'échanges, un club, constitué d'entités publiques, en partie partenaires de Mobilité 3.0. Cette instance pourra travailler en appui de Mobilité 3.0.

Louis FERNIQUE propose de changer le nom de « Comité de Pilotage PREDIM » en « Groupe d'Échange des Acteurs Publics » ou GEAP. Les membres de la PREDIM sont invités à faire des propositions.

Il fait cependant remarquer que deux acteurs ne sont pas publics : l'ATEC qui continuera à être invitée aux réunions de la PREDIM en raison de l'articulation entre PREDIM et Mobilité 3.0 et la FNAUT dont il serait souhaitable qu'elle se positionne dans le CoTech de Mobilité 3.0. La FNAUT, si elle le souhaite, pourra rester membre de la PREDIM, l'instance PREDIM ayant vocation à conserver un certain niveau de flexibilité.

Michel JULIEN propose la dénomination de « forum PREDIM ». .

Laurent CHEVEREAU est assez réticent à maintenir les termes 'acteurs publics' dans la dénomination car il y a des exceptions et la composition de la structure peut également évoluer.

Louis FERNIQUE insiste sur la notion « d'acteurs publics » pour assurer un positionnement plus clair de l'instance PREDIM même s'il y a des exceptions. Hervé PHILIPPE propose de parler d' « action publique » plutôt que d' « acteurs publics » qui serait trop clivant. Un consensus semble se dégager pour la dénomination « Groupe d'échanges sur l'action publique (pour l'innovation dans la mobilité) » soit GEAP(IM). A peaufiner et confirmer.

Jean BERGOUNIOUX fait le constat que des membres PREDIM sont aussi présents dans le CoTech de Mobilité 3.0, ce qui montre que la PREDIM et Mobilité 3.0 sont complémentaires. Il précise que l'ATEC a une approche collaborative et le projet Mobilité 3.0 couvre un large spectre (TC, Automobile, infrastructures...) et a besoin de synergie et de communication entre acteurs publics, acteurs privés, l'Etat. Un des premiers chantiers sera de mettre en place une structure de communication avec des sites internet et des outils collaboratifs.

Louis FERNIQUE ajoute que la PREDIM, dans ses grandes lignes, s'est surtout focalisée sur les TC et l'urbain. Elle doit maintenant élargir son champ d'activités. Le fret pourrait faire partie des activités de la PREDIM.

Dany NGUYEN-LUONG en profite pour présenter Corinne ROPITAL de l'IAU îdF qui est spécialiste de la logistique urbaine.

Léa MARZLOFF s'interroge sur les modalités de fonctionnement des notes de synthèse

Jean BERGOUNIOUX répond que l'ATEC, dans le cadre de Mobilité 3.0, va aborder des thématiques et 4 chantiers prioritaires. La liste des sujets n'est pas exhaustive. Cinq feuilles de route ont été établies avec 3 ou 4 thèmes prioritaires par feuille de route. Cela fait au

moins 15 sujets à aborder dans les 4 à 6 semaines à venir. Ces sujets nécessiteront des compétences, des ressources et des expertises. La PREDIM sera impliquée dans ces projets.

### **Journée d'information sur le projet de fret Noscifel**

Louis FERNIQUE propose de positionner la PREDIM sur le sujet du fret. La plateforme Normafret a été créée par le pôle de compétitivité I-Trans et soutenue par la MTI.

La MTI va en lancer une évaluation pour tenter de redynamiser cette plate-forme et ainsi d'intéresser les usagers finaux comme les transporteurs.

La MTI souhaite par ailleurs valoriser les résultats du projet Noscifel, qui a été porté par cette plateforme. Ce projet a permis de produire des logiciels et des tutoriaux. Mais la démarche de diffusion de ces produits n'a pas abouti. L'idée est de valoriser les produits issus de Noscifel à partir d'un événement sur une ½ journée ou une journée, à organiser par l'AMO PREDIM, à destination de clients finaux, des partenaires et de SSII spécialistes de la dématérialisation des échanges dans le domaine du transport et susceptibles de reprendre une partie des produits Noscifel qui sont en accès libre. Un travail de préparation est requis avec I-Trans, les partenaires du consortium et le coordinateur de Noscifel qui est l'Imprimerie Nationale. Il consistera à faire le point sur le catalogue des produits Noscifel et analyser le statut juridique de ces produits.

Jean-François JANIN ajoute que le projet Noscifel a généré deux types de produits correspondant à 2 types de clientèle :

- des entreprises dont l'objectif est de conserver leur propre système d'information ce qui est négatif sur le plan de la sécurité et de l'évolution des produits ;
- des entreprises qui délèguent les fonctions logicielles à un prestataire responsable du bon fonctionnement des produits.

Les 2 types de produits sont d'une part des logiciels libres et d'autre part des produits sur étagères. Une première expérimentation de services basée sur des connecteurs intelligents a été réalisée par l'Imprimerie Nationale et le Port de Marseille.

Le chargé de mission en charge du fret à la MTI est Eric LOUETTE.

La MTI va organiser dans un premier temps une réunion avec l'Imprimerie Nationale et l'AMO PREDIM sera très vite associée à l'ensemble des parties prenantes du projet Noscifel afin de pouvoir organiser l'évènement dans les meilleures conditions.

### **Visite en Région ALPC**

Hervé PHILIPPE explique que la MTI a pris l'initiative avec l'ATEC de lancer un cycle de visites en province. L'idée est d'aller au contact des acteurs locaux. La 1ère visite est programmée en Aquitaine-Limousin-Poitou-Charente (ALPC). Cette mission est prévue le 22-23 mars. Elle consiste à rencontrer les élus et les acteurs de la Région, la Métropole de Bordeaux, Topos Aquitaine, les acteurs du fret et les acteurs de l'Etat en Région.

Louis FERNIQUE ajoute que cette visite permettra de mieux mobiliser le réseau territorial de l'Etat (DREAL) et le RST (Réseau Scientifique et Technique) pour les ITS. Le living lab aquitain s'étendra à l'ensemble de la nouvelle Région.

## **Présentation du projet CoMoN**

---

*Marc FONTANES – en charge des activités de mobilité au sein du cabinet Auxilia*

### **Présentation général du projet**

Le projet CoMoN est porté par le consortium Edenway (pilotage), Auxilia, Chronos, Mobigis (partie technique), Interface Transport (partie logistique) et le cabinet d'avocats 1134.

C'est un projet de recherche dont le commanditaire est l'ADEME. Le pilotage est assuré par l'ADEME et le CEREMA. Un comité d'orientation a été constitué et s'est déjà réuni 2 fois. Il est composé d'acteurs de la mobilité.

### **Objectifs initiaux et constat de départ**

L'ADEME a fait le constat d'un manque de plateformes recensant les projets de mobilité, principalement en France. Le projet a donc pour objectif de créer une plateforme de données et d'informations, de la renseigner de manière régulière et de trouver le bon modèle d'affaires pour la pérenniser. Ce projet s'étale sur 2 ans, sur 2015-2016. La nature des données concerne la mobilité des personnes et la mobilité des biens. Cette plateforme doit être au service de l'innovation.

### **Analyse des besoins**

Elle s'est effectuée en interrogeant des acteurs de la mobilité en France sur leur approche de la veille. Cette analyse a fait évoluer la vision du projet :

- 1<sup>er</sup> constat sur la veille : la plupart des acteurs rencontrés en ont une approche informelle et désorganisée. La collecte d'informations n'est pas systématique. Le partage d'information s'effectue selon le bon vouloir de chacun et de gré à gré, généralement par mails.
- 2<sup>ème</sup> constat sur la saturation en informations : certains acteurs ont été réticents à la création d'une nouvelle plateforme d'informations (une de plus !). Les acteurs ont un besoin de priorisation et de hiérarchisation de l'information disponible et un besoin de centralisation pour être plus efficace dans la réutilisation de cette information.
- 3<sup>ème</sup> constat sur les attentes nouvelles : la plateforme doit apporter une plus-value c'est à dire des informations opérationnelles, liées à l'innovation, aux modèles d'affaires, à la gouvernance, aux aspects juridiques, aux sujets émergents et aux évolutions dans le domaine de la mobilité.

**Conclusion** : il n'est pas possible de mettre en place un système de manière équilibrée et solvable, uniquement avec des rentrées d'information. Ce système doit être complété par d'autres finalités. A la suite de ce constat (au bout de 6 mois) et en accord avec le comité de pilotage du projet, le projet a évolué.

## **La finalité du projet**

Elle consiste à accélérer la mise en relation d'acteurs pour la création ou la réplication de projets innovants dans le domaine de la mobilité des biens et des personnes. C'est un dispositif plus animé et à l'idée initiale de plateforme, vient s'ajouter une dimension humaine. L'objectif est :

- De repérer et analyser les besoins des acteurs composant l'écosystème des mobilités et de leur proposer des offres associées. Cela consiste à aller chercher des offres ou des réponses correspondant à la demande au sein de l'écosystème
- De créer la base de références (services, offres, retours d'expériences..) dans tous les domaines de la mobilité pour disposer d'un support à l'innovation et au montage de projets
- De favoriser la collaboration entre les acteurs de l'offre d'une part, les acteurs de la demande d'autre part et ceux qui les accompagnent
- D'élargir le champ géographique à l'international notamment pour les références, une approche franco-française étant trop limitée

## **Les services attendus par les principales cibles**

Les cibles sont le secteur public, le secteur privé, les grands groupes, les petites structures, les porteurs de projets, le monde de l'économie sociale et solidaire, le monde de la recherche ....

La description des services de CoMoN est la suivante :

- L'accès à des moteurs de recherche ciblés, portant sur les références, l'identification des démarches, des services, des startups, des porteurs de projets, ....
- La mise en relation, l'appartenance à une communauté, la mise en contact. Toute référence dispose d'un contact pour aller plus loin dans la démarche. Le travail partenarial autour d'évènements pourra être envisagé pour une mise en relation entre acteurs. Cette dernière pourra également faciliter la création d'un consortium dans le cadre d'un appel à projets par exemple.
- L'accès plus classique à un centre de ressources doté d'un dispositif d'alertes, de comparateurs, l'accès à des ressources diverses. Ce dernier point n'est pas prioritaire dans le cadre du projet CoMoN.

## **Le référencement**

Le projet CoMoN n'a pas pour objectif de viser l'exhaustivité mais une sélection d'information avec un travail en profondeur sur l'information ciblée. Quand CoMoN sera suffisamment outillé, les clés d'accès au moteur de recherche se caractériseront par :

- L'ensemble des modes de déplacement (routier, ferroviaire, aérien ...), les nouvelles mobilités
- Les cibles : les personnes et les biens – les publics sensibles comme les demandeurs d'emploi, les collectivités, les acteurs privés
- La localisation : du local à l'international

- La technologie utilisée : web, SIG, ITS ....
- Les tendances (évolutives) : démobilité, économie collaborative, ville intelligente...
- Le niveau de maturité : les références peuvent faire appel à une idée, à un projet en cours de lancement, à une démarche qui s'est arrêtée (il est important de connaître pourquoi un dispositif ou un projet a cessé de fonctionner)

Exemple concret : recherche croisée VLS et pollution avec pour objectif de trouver les 3 territoires dans le monde qui ont lancé des projets VLS pour réduire la pollution de l'air.

### **Les prochaines étapes**

Une expérimentation sous forme de Bêta-tests sera lancée dans les prochaines semaines. Elle portera sur les services (18 services possibles) et le référencement. Actuellement le système intègre une centaine de références mais il est en train de monter en charge. Ces références ne sont pas toutes au même niveau d'approfondissement. Les bêta-testeurs vont déterminer quel est le bon niveau de complétude des références (40, 60, 80% ?) et ce qui manque pour que chaque référence soit pertinente.

A noter que les porteurs de projet ne se référencent pas eux-mêmes. C'est l'équipe éditoriale de CoMoN qui réalise ce travail de recherche, de mise à jour et d'harmonisation des références.

Les semaines à venir seront propices à la recherche de partenariats. Des communs pourraient être constitués, sur le même principe que ce qui a été fait à la Fabrique des Mobilités. Les partenariats pourraient être de nature technique, voire financière. Le système devrait être opérationnel à partir de 2017.

### **Discussion**

Louis FERNIQUE demande quelle est l'articulation entre CoMoN et la Fabrique des Mobilités de l'ADEME

Marc FONTANES répond que les membres du projet CoMoN travaillent en partenariat avec la Fabrique des Mobilités. CoMoN peut alimenter la Fabrique des Mobilités et en retour cette dernière peut contribuer à fournir des références à CoMoN. Il serait ainsi intéressant que les projets retenus par la Fabrique des Mobilités (voir les [projets lauréats 2016](#)) puissent être référencés dans CoMoN.

Léa MARZLOFF précise que CoMoN est un projet de recherche qui est indépendant de la Fabrique des Mobilités.

Louis FERNIQUE remarque que CoMoN est un projet de recherche qui prendra fin 2016. Quel est donc le modèle d'affaires qui permettrait d'assurer la pérennisation de cet outil ?

Marc FONTANES répond que l'objectif est de ne pas dépendre significativement de subventions. Le statut de CoMoN n'a pas encore été décidé. L'objectif est de mettre en place

un dispositif ouvert et gratuit pour les services de base et des services payants dont il faut définir la nature.

Benoit CHAUVIN ajoute qu'assurer un lien entre le projet CoMoN et le projet Mobilité 3.0 est pertinent. Les modalités de fonctionnement entre ces 2 projets doivent cependant être précisées.

Hervé PHILIPPE précise que la non exhaustivité des projets dans CoMoN, pourrait conduire à ce qu'un projet connu x soit référencé et un autre projet x' moins connu, mais tout aussi pertinent, ne soit pas référencé. N'est-ce pas un biais pour la base de référencement CoMoN ?

Marc FONTANES répond que ce problème a fait l'objet d'un débat au sein du comité d'orientation de CoMoN. Il ne s'agit pas de favoriser une entreprise par rapport à une autre. Les acteurs composant l'écosystème des mobilités doivent faire confiance à une équipe neutre qui n'a pas d'intérêt particulier dans l'entreprise x ou l'entreprise x'. Si le projet x est référencé dans CoMoN et pas le projet x' alors que le projet x' est connu de CoMoN, alors c'est que le projet x est jugé meilleur que le projet x' suite aux expertises de CoMoN. C'est donc le projet x qui est proposé. Si CoMoN ne connaît pas x', mais que par la suite CoMoN apprend que ce projet a un intérêt, alors ce projet passera par le filtre de référencement CoMoN et s'il répond aux critères du cahier des charges CoMoN, il sera référencé. Il existe une base initiale. Cette dernière est enrichie grâce à une équipe permanente qui réalise un travail de fond.

Louis FERNIQUE souhaite avoir des précisions sur l'écosystème des mobilités qui fait à priori confiance à un opérateur neutre pour effectuer le travail de référencement de manière neutre.

Marc FONTANES répond que le projet CoMoN est porté par des structures privées avec un co-pilotage ADEME/CEREMA. Le statut du projet n'est pas encore défini. Le projet peut être porté par une structure privée en partenariat avec des acteurs publics qui apporteraient de la légitimité. La neutralité du dispositif est garantie. (Actuellement il n'y a pas de structures dans CoMoN qui possèdent des parts chez un gros industriel du transport). Aucune structure ne peut et ne pourra payer pour être référencée. Ce travail est réalisé et sera toujours réalisé par l'équipe CoMoN. Mais à terme, le modèle économique de la plateforme reposera en grande partie sur le paiement de services à valeur ajoutée (mise en relation entre acteurs, alertes sur les appels d'offres, ..). La mise à disposition des informations de base sera gratuite.

Gildas BAUDEZ précise que quelle que soit la neutralité éditoriale, un biais peut apparaître et il est fonction des acteurs pesant sur la sélection. Le référencement s'établit sur la base de catégories d'acteurs : les porteurs de projets et les industriels, les demandeurs ou utilisateurs comme les collectivités, les facilitateurs comme l'ADEME. Le fait de se différencier de la Fabrique des Mobilités tout en maintenant une proximité avec cette dernière crée nécessairement des liens.

On peut aussi passer à côté du référencement de startups intéressantes. Ce n'est pas un wiki où tous les utilisateurs peuvent s'exprimer. L'équipe éditoriale joue un rôle de régulateur et

de sélection et le projet CoMoN est une ouverture sur la richesse des projets et la diversité des points de vue par rapport à des projets.

Marc FONTANES répond que les membres adhérents du dispositif peuvent s'apercevoir qu'il y a des manques dans le référencement. Ils font alors remonter ces manques à l'équipe éditoriale qui analyse ces informations au regard du cahier des charges de la plateforme. Le référencement est une tâche lourde qui s'effectuera progressivement.

Léa MARZLOFF ajoute que des acteurs ont la possibilité de signaler des projets mais Chronos et Auxilia réalisent également de la veille sur les projets émergents dans le domaine des mobilités.

Jean BERGOUNIOUX précise que la démarche répond aux préoccupations de l'écosystème et une des actions de Mobilité 3.0 est de constituer un référentiel de cette nature. Le lien entre CoMoN et Mobilité 3.0 pourra se renforcer au travers d'échanges entre les membres du consortium de CoMoN et l'ATEC ITS.

Benoit CHAUVIN ajoute qu'il faut déjà réfléchir à l'après expérimentation de CoMoN.

Marc FONTANES répond que le fonctionnement de la plateforme devra être assuré majoritairement par un autofinancement. Les subventions pourront aider à la marge le dispositif. A la fin du projet de recherche, il faudra évaluer le dispositif pour connaître les conditions dans lesquelles il est possible ou non de poursuivre le projet.

Benoit CHAUVIN préconise de mettre en place une solution légère et efficace.

Hervé PHILIPPE se demande si la plateforme sera bilingue.

Marc FONTANES répond que la plateforme sera bilingue mais pas en totalité compte tenu de la charge de travail.

Jean-François JANIN ajoute qu'il est intéressant de citer l'économie sociale et solidaire et les villes en difficulté dans les cibles. Le sujet du carbone, les ITS pour le climat a permis d'entrer en contact avec un grand nombre de pays dans le monde. Il est intéressant de connaître comment ces pays utilisent les ITS pour lutter contre les émissions carbone via les engagements de territoires et les engagements d'entreprises dans le cadre des accords internationaux.

Louis FERNIQUE conclut à l'intérêt évident d'un rapprochement évident entre le projet CoMoN et Mobilité 3.0 en termes de méthodes et d'objet. Il n'est pas question d'effectuer un travail en doublon.

## Ouverture des données transport

---

*Intervention de Bernard SCHWOB et de Jean SENG*

### Le nouveau cadre juridique dans le domaine des données transport

Il se met en place aussi bien en France qu'au niveau européen.

L'accès aux données transport améliore l'information sur les transports. Ce constat a été établi en France comme en Europe. En France, en 2014, le Ministre chargé des transports, a confié à Francis Jutand, directeur scientifique de l'institut Mines-Télécom, le soin de mener un débat national sur ce sujet. Elle a débouché sur un consensus des acteurs concernés sur le principe d'une ouverture des données.

A la remise de ce [rapport](#) (dit rapport Jutand), l'intention du Gouvernement était de traiter le sujet dans le cadre du projet de loi sur le numérique (qui est par ailleurs actuellement en débat au Parlement). Compte tenu du fait que le législateur n'a pas voulu attendre le projet de loi sur le numérique, des dispositions ont été adoptées dans la loi Macron qui est aujourd'hui en vigueur. L'article 4 de la loi Macron contient des **dispositions spécifiques** (i.e les données transports nécessaires à l'information du voyageur) tandis que le projet de loi sur le numérique contient **des dispositions générales**. Ainsi pour des données telles que les arrêts ou les horaires, on appliquera les dispositions de la loi Macron ; pour d'autres données telles que les données de fréquentation, on appliquera les dispositions de la loi CADA de 1978 (Commission d'accès aux documents administratifs) modifiée par le projet de loi sur le numérique.

Les dispositions de la loi Macron doivent s'articuler, au niveau européen, avec la directive ITS et un règlement délégué sur les services d'information multimodale qui est en cours d'élaboration. L'AFIMB participe aux travaux européens et veille donc à cette cohérence.

### L'article 4 de la loi Macron

[L'article 1115-1 du code des transports](#) est destiné à l'information du voyageur : ex. les arrêts, les horaires planifiés ou en temps réel, les tarifs publics...

Les principes correspondent à la doctrine française sur l'ouverture des données publiques : une diffusion et une réutilisation libre, immédiate et gratuite.

Les services concernés sont :

- Les services réguliers de transport public de personnes. Il ne s'agit pas nécessairement de services publics. Les services peuvent être privés comme les services des compagnies aériennes, les TGV ... Le fait de sortir de la sphère publique est une évolution importante.
- Les services de mobilité
- Les services de calculateurs d'itinéraires des AOT

Les personnes assujettis sont les exploitants des services de transport et le cas échéant les autorités organisatrices de transport.

Le législateur a mis en place deux modalités d'application :

- Un décret d'application

Ou bien

- Un protocole définissant les modalités d'ouverture des données. C'est une alternative au décret mais ce protocole obéit à la loi.

### **Le décret d'application**

Ce décret est en cours d'examen par le Conseil d'Etat. Une publication est envisagée au 2<sup>ème</sup> trimestre de 2016. Ce projet de décret a été notifié à la Commission Européenne qui a la possibilité, en retour, de faire part de ses observations.

Ce décret s'est appuyé sur le rapport Jutand. Il prend en compte les services de mobilité (VLS, l'autopartage en libre-service, les parcs de stationnement, le covoiturage). Les taxis et VTC ne font pas partie de cette liste, le sujet étant déjà traité dans le cadre de la [loi Thevenoud](#).

Ce décret est relatif aux données existantes et disponibles sous un format électronique. Elles sont précisées par type de service.

Les personnes tenues de diffuser ces données sont les opérateurs de transport et de mobilité ainsi que les autorités organisatrices.

### **Le principe de libre réutilisation**

L'élaboration du décret a donné lieu à une concertation avec les acteurs de la profession.

Il est possible d'imposer des conditions de réutilisation qui ne limitent pas ces conditions de manière excessive. La licence ODBL (Open Database License), comprenant une clause de partage à l'identique, est possible et n'est pas contradictoire avec le principe de libre réutilisation.

### **Les dispositions européennes ([voir directive ITS et ses actions prioritaires](#))**

#### ***Le projet de règlement délégué sur les services d'information multimodale (action prioritaire a))***

Le projet de règlement délégué sur les services d'information multimodale devrait être adopté au cours du second semestre 2016. La Commission Européenne a compris que l'ouverture des données et leur accessibilité, favorise le développement des services d'information multimodale. Dans l'approche européenne, on retrouve :

- Les services réguliers
- Les transports à la demande : ce sont les services de mobilité (VLS, l'autopartage en libre-service, les parcs de stationnement, les plateformes de covoiturage)
- Le réseau routier (en dehors de ce qui est déjà prévu par les actions prioritaires b et c)

- L'avitaillement des véhicules comme les stations-services, les bornes de recharge électrique...

Les données doivent être ouvertes conformément aux normes existantes (ex. pour les transports publics NeTEx pour les échanges de données des réseaux et des horaires, SIRI pour les données en temps réel, ...)

La Commission Européenne a fixé une ouverture des données échelonnée de 2019 à 2021.

### La notion de point d'accès national (PAN)

La Commission Européenne demande aux Etats Membres de mettre en place un PAN. Le PAN peut être conçu de 2 manières :

- Constituer un registre ou annuaire de métadonnées : ce registre indique où se trouvent les données
- Constituer un entrepôt de données en un lieu donné

La France a un intérêt à bâtir ce PAN sans attendre 2019.

Actuellement la France compte plusieurs initiatives privées de plateformes de données. On peut citer deux initiatives :

- Dans le cadre de la Fabrique des Mobilités, le projet Fabform vise à la création d'un entrepôt de données dont l'usage respecterait des conditions de neutralité et d'ouverture à tous les acteurs.
- Navitio.io constitue une plateforme de données à l'échelle mondiale, en s'appuyant sur les initiatives open data.

Ces différentes initiatives pourront se rattacher au PAN.

### **Comparaison entre l'article 4 de la loi Macron et les dispositions européennes**

L'action prioritaire a) est plus large que l'article 4. Elle comporte, par exemple, en plus l'emplacement des stations-services, les parkings à vélos sécurisés ...

La loi Macron mentionne les calculateurs d'itinéraires mis en place par les collectivités. En revanche la Commission Européenne impose une connexion à tout service d'information sur les transports ou la mobilité et il peut s'agir d'un service d'information monomodal. Ce service n'est pas nécessairement public. Donc côté européen on va bien au-delà de la sphère publique.

La loi Macron vise une ouverture des données au grand public (end-users) alors que côté européen, l'ouverture est à destination des réutilisateurs tels que les autorités publiques, les opérateurs de transport, les prestataires de service d'information multimodale.

Le principe de gratuité est posé en France mais on ne le retrouve pas coté européen. Cependant il est précisé que les données doivent être mises à disposition suivant un prix raisonnable, dans des conditions non discriminatoires.

### L'approche transversale

La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) stipule que les données publiques doivent être accessibles en ligne. Ces dispositions sont reprises dans le projet de loi sur le numérique.

Dans le projet de loi sur le numérique :

- Les données produites ou reçues dans le cadre d'une mission de **service public à caractère industriel et commercial** deviennent « publiques » au sens de l'article 10 de la loi CADA.
- Le législateur a souhaité protéger les services publics qui sont en situation de concurrence. La loi intègre la doctrine élaborée par la CADA. Les données qui relèvent du **secret industriel et commercial** n'entrent ainsi pas dans le périmètre.
- Le Comité Jutand avait introduit la notion de données d'intérêt général pour traiter tout ce qui est autre que les données publiques. Le projet de loi sur le numérique a créé une section sur les données d'intérêt général. Dans le cas d'une DSP, les données vont être ouvertes mais le délégant (personne publique) peut exempter de l'ouverture, tout ou partie des données, à condition de prendre une décision fondée sur des motifs d'intérêt général et de publier cette décision.
- Le risque d'abus de la part des réutilisateurs de données a donné lieu à un article dans le cadre du projet de loi, sur la notion de loyauté, c'est-à-dire la fourniture transparente et claire de l'information délivrée par l'opérateur de la plateforme en ligne aux consommateurs. Ces dispositions visent le classement des informations. Elles doivent être expliquées de façon transparente.

### Les démarches en Allemagne et en Grande-Bretagne

#### **Allemagne**

En Allemagne, les « Länder » (régions) se sont associés dans un projet nommé Delfi, dont l'objectif est de fournir une information de porte-à-porte au niveau fédéral selon une architecture répartie.

Le constat a été récemment fait qu'il y avait de trop nombreuses sources de données disparates.

Les allemands ont désormais adopté une approche hybride au niveau de leurs données : arrêts et horaires théoriques peuvent être centralisés mais les données temps réel et les tarifs ne peuvent être accessibles que par webservices.

La base de données des arrêts nationale sera opérationnelle pour le 2<sup>ème</sup> trimestre 2016. La mise en œuvre opérationnelle de l'ensemble est fixée à 2017.

## **Grande Bretagne**

En Grande Bretagne, Traveline est une association des opérateurs de transport. Elle a créé une base de données unique pour les données de bus, trains, métros et les TC en général. Par ailleurs, une base de données nationale nommée Naptan comporte 420 000 arrêts et est maintenue au fil des années. La Grande Bretagne a donc adopté un principe de point d'accès national sous forme d'entrepôt de données.

Un nouveau métier est apparu : l'agrégateur de données. Transport-API est une société de 11 personnes dont l'objet est d'agréger et d'assurer la qualité des données au-delà de ce qu'assure déjà Traveline. Ces données sont accessibles facilement sous la forme d'API. Ainsi un jeu de 6 API est disponible : prochains départs, horaires, calculs d'itinéraires, indicateurs de performance, 'tweet mapping' ou analyse des tweets, tarifs. Ce service est gratuit pour les petits utilisateurs et payant pour les gros utilisateurs. Le modèle économique de Transport-API pourrait être étendu à l'Europe.

### **Quelle stratégie pour les acteurs transports en France ?**

Le but est d'améliorer l'information sur les transports. L'idée aussi est d'utiliser l'open data pour développer l'activité dans le domaine du numérique. Certaines AOT, comme le Grand Lyon, sont sensibles au sujet. Des réflexions sont menées afin que les PME et startups et pas seulement les grosses structures, puissent utiliser ces données pour monter des services innovants.

Les exemples de la Grande Bretagne et de l'Allemagne montrent que les stratégies sont différentes.

L'objectif en Allemagne est de fournir à l'utilisateur le service d'information multimodale combinée à la billettique. Hacon, l'industriel allemand en charge de l'information multimodale a racheté une PME spécialiste de la billettique de manière à créer une offre intégrée combinant information multimodale et billettique. Les premiers essais vont se dérouler à Berlin.

A Londres, TFL se limite à ouvrir ses données pour laisser place à l'initiative privée. Il existe donc maintenant à Londres plusieurs centaines d'applications d'information transport.

### **Ouverture pragmatique et rapide des données transport – mise en qualité des données**

Dans le nouveau cadre juridique qui se met en place, comment réussir l'ouverture des données ? L'AFIMB propose que deux chantiers soient menés en parallèle :

- Une ouverture pragmatique et rapide des données transport
- Une mise en qualité des données transport

### **Ouverture pragmatique des données**

Aujourd'hui de nombreux SIM (Systèmes d'Information Multimodale) ont été mis en place à l'échelle des régions ou des départements. Sur un plan technique, il semble aisé d'exporter des données à partir de ces SIM et de les mettre à disposition. De même il est envisageable d'autoriser l'accès à des API, notamment l'API de recherche d'itinéraires. Les données temps

réel sont produites par les opérateurs de transport, qui peuvent être sollicités pour les ouvrir.

L'ouverture des calculateurs d'itinéraires (open services) peut se faire en l'état. En parallèle l'ouverture des données peut être faite selon le format Neptune ou GTFS...

### Mise en qualité des données

Les réutilisateurs s'attendent à collecter des données de qualité et interopérables. L'AFIMB a réfléchi à des actions qui permettent de répondre à ces attentes :

- Les arrêts ne sont pas tous interopérables. Pour cela l'AFIMB propose de créer des référentiels d'arrêts décrits selon des documents de référence (modèles de données, profils d'échanges), permettant d'obtenir des identifiants uniques et pérennes, etc. L'utilisation d'outils de tests doit être privilégiée. Cette réflexion peut également s'articuler avec OpenStreetMap.
- Les données temps réel produites par les systèmes d'aide à l'exploitation ne sont pas toutes interopérables. Un intégrateur d'information en temps réel faciliterait les échanges de données suivant les mêmes recommandations que précédent (modèles de données, profils d'échanges de données, normalisation avec SIRI, outils de tests). Les données temps réel sont dépendantes des données de description des réseaux de transport et des arrêts.
- La mise à niveau des calculateurs d'itinéraires consistent à respecter des exigences communes comme les spécifications d'interfaces. Le projet APII-SIM propose de telles spécifications d'interface. Le groupe de travail CEN 278 SG8 définit des spécifications d'interface normalisée et à moyen terme, il peut être question de mettre à niveau les calculateurs d'itinéraires selon cette norme.

Un document dérivé de la norme IFOPT, sur la codification des identifiants d'arrêts a été élaboré dans les groupes de travail de la CN03.

Dans le règlement délégué de l'action prioritaire a), la Commission Européenne a proposé d'utiliser des profils pour faciliter l'échange des données. Chaque Etat Membre pourra élaborer un profil selon ses spécificités. L'utilisation d'un profil européen peut également être envisagée.

A titre d'exemple, le STIF a créé son propre profil à partir de la norme SIRI. Ce profil peut s'appliquer dans d'autres régions françaises voire même d'autres endroits en Europe.

### Discussion

Dany NGUYEN-LUONG se demande si les données de fréquentation font partie des données d'intérêt général

Bernard SCHWOB répond que la loi Macron (article4) s'intéresse à l'information du voyageur. Les données de fréquentation n'en font pas partie. Elles font partie des autres données, celles qui entrent dans la catégorie du projet de loi sur le numérique (projet de loi CADA). Si elles relèvent du secret industriel et commercial (ce qui reste à démontrer) alors

elles ne seront pas ouvertes. Il en est de même pour les données d'enquête sur les origine-destination.

Louis FERNIQUE se demande qui régule la classification des données fournies par l'exploitant. Y-a-t-il un contrôle administratif ?

Bernard SCHWOB répond que la CADA est saisie dans le cadre des désaccords qui pourraient survenir sur la classification des données.

Michel JULIEN précise que pour le mode routier on dispose des arrêts et des horaires. Pour le mode ferroviaire, peut-on espérer disposer des sillons ?

Bernard SCHWOB répond que ces données ne font pas partie de la loi Macron. Si ces données relèvent du secret industriel et commercial alors elles ne seront pas ouvertes.

Michel JULIEN ajoute que les infrastructures ne peuvent être gérées efficacement qu'avec la connaissance et la publication des sillons, c'est-à-dire ceux qui sont mis à la vente et qui correspondent à la capacité des circulations sur les lignes.

Laurent CHEVEREAU précise que le rapport Jutand apportait des propositions afin que certains jeux de données non ouverts soient disponibles exclusivement pour la recherche. Dans les projets de loi, y-a-t-il des propositions de ce genre ?

Bernard SCHWOB répond que la recherche n'apparaît pas dans les projets de loi.

Gildas BAUDEZ demande si l'approche de Transport-API serait autorisée dans le cadre du système français. Il fait remarquer que les sociétés autoroutières s'opposent à la mise en place d'acteurs intermédiaires entre les utilisateurs et les producteurs de données

Bernard SCHWOB répond que les producteurs de données ne peuvent pas s'opposer à la réutilisation des données et à leur valorisation par des tiers. La diffusion de ces données enrichies peut être payante. Les données des infrastructures routières sont des données publiques et doivent être ouvertes.

Bernard SCHWOB propose que l'A TEC puisse faire part du point de vue des réutilisateurs de données. Dans ce débat, on peut mettre en avant les problématiques citées précédemment : le point d'accès national unique, les entrepôts de données, les normes, les profils...

Jean BERGOUNIOUX répond qu'au sein de l'A TEC, des membres sont concernés par ces questions. Une des feuilles de route concerne l'information multimodale au sens large, dans laquelle et suivant l'avis des membres du groupe de travail, il serait possible de traiter ces sujets

Bernard SCHWOB évoque également la combinaison de l'information multimodale et de la billettique à l'image de ce qui se fait en Allemagne.

Jean BERGOUNIOUX répond que l'ATEC pourrait rechercher les offres industrielles sur ce sujet au niveau français. L'ATEC pourrait jouer un rôle d'impulsion avec le soutien de l'Etat. Il suggère aussi de soutenir les actions pédagogiques au sujet de l'open data qui reste un sujet complexe. Est-ce sous la forme d'un livre blanc, d'une journée d'information, une table ronde ? La mise en application des textes nécessitera aussi un accompagnement important des acteurs.

Bernard SCHWOB répond que l'AFIMB s'appuie assez largement sur le CEREMA et qu'un observatoire sur l'ouverture des données va être mis en œuvre.

Compte tenu de la durée des différentes interventions et de l'intérêt qu'elles ont suscité, le point sur les sites web est renvoyé à la prochaine réunion.

**La prochaine réunion est fixée le 14 avril 2016 à 9h30**