



Paris le 26 AVR. 2016

*Le Premier Ministre*

- 6 2 6 / 1 6 / SG

à

Monsieur le Premier président  
de la Cour des comptes

Objet : Référé relatif à l'action de l'Etat pour le développement des transports intelligents.

Au terme de votre enquête conduite au cours de l'année 2015 et par courrier en date du 19 février dernier, vous m'avez adressé un référé relatif à l'action de l'Etat pour le développement des transports intelligents.

Vous attirez mon attention sur une série de recommandations formulées à l'issue de ce contrôle qui appellent de ma part les observations suivantes.

**1- Sur le renforcement de la stratégie de l'Etat dans les transports intelligents pour favoriser l'égalité d'accès des citoyens aux transports**

La stratégie « Mobilité 2.0 », qui a fait l'objet d'une annonce gouvernementale le 11 février 2014, positionne la puissance publique dans un triple rôle visant à :

- orienter les marchés, notamment afin de s'assurer que les services développés prennent en compte les objectifs de gestion durable des transports et de sécurité, objectifs partagés entre les autorités publiques nationales et locales ;
- faciliter les échanges de données, notamment en application de la directive 2010/40 sur les transports intelligents ;
- favoriser l'innovation, notamment au travers d'un projet pilote et fédérateur en matière de véhicule connecté.

Les travaux réalisés dans ce cadre ainsi que l'évolution du contexte national et international conduisent à réexaminer ces axes stratégiques, comme le souligne la Cour.

S'agissant des données sur la mobilité, le cadre légal qui en régit l'ouverture connaît des évolutions remarquables.

Les besoins croissants d'expérimentation et d'évaluation des impacts du véhicule automatisé ont donné lieu à l'élaboration d'un cadre sécurisé prévu par l'article 37 de la loi 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Par ailleurs, les progrès techniques sur le véhicule automatisé, en parallèle aux travaux de pré-déploiement de véhicules connectés, ont permis de mieux identifier les complémentarités, les besoins d'interopérabilité et de spécification des performances de ces véhicules en relation avec les infrastructures et les usagers.

Dans ce contexte de forte évolution, le Gouvernement a souhaité que les perspectives de développement des véhicules automatisés et connectés restent les plus ouvertes possibles, comme en témoigne la liste des cas d'usage prévue par la feuille de route sur le véhicule autonome de la Nouvelle France Industrielle. En particulier, les applications de transports publics d'une part, de fret et de logistique d'autre part, ne doivent pas être négligées au profit de celles portant sur le véhicule particulier sur autoroute ou sur voirie structurante périurbaine ; ces domaines d'application constituent actuellement le cœur des développements réalisés par les constructeurs automobiles.

Les recommandations de la Cour visant à prendre en compte les services plus spécifiquement dédiés à la mobilité en zone peu dense d'une part, au fret et à la logistique d'autre part, rejoignent les préoccupations du Gouvernement. La difficulté pour ce type de services, telle qu'elle ressort de la mise en œuvre de la stratégie « Mobilité 2.0 », est de réunir les acteurs pertinents afin de prioriser et de spécifier ces services ; en effet, ces acteurs sont moins structurés que ceux du domaine d'utilisation du véhicule particulier automatisé et connecté sur voie rapide.

C'est pour cette raison que le Gouvernement entend, en complément à la stratégie « Mobilité 2.0 », favoriser la structuration des acteurs français du domaine de la mobilité intelligente autour du concept de « Mobilité 3.0 ».

L'initiative « Mobilité 3.0 », portée par les acteurs de la mobilité intelligente au travers du Livre vert d'octobre 2015, propose un dispositif de gouvernance, léger et adaptable, propre à mobiliser les acteurs français autour d'une vision stratégique partagée. Le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat (MEEM), en liaison avec les départements ministériels les plus concernés (en particulier, les ministères en charge de l'industrie, de la sécurité routière et de la recherche) mettra en œuvre ce dispositif. Son efficacité sera régulièrement évaluée.

D'ores et déjà, le thème de la logistique intelligente a été identifié comme un axe prioritaire de structuration des acteurs, en vue d'élaborer une feuille de route pour le développement des systèmes de transports intelligents (STI). Le Gouvernement entend, au vu des recommandations de la Cour, proposer aux acteurs un second axe prioritaire relatif aux services de mobilité en zones à faible densité.

Enfin, le MEEM envisage la mise en place d'une initiative originale, sous la forme d'un atelier prospectif visant à approfondir l'analyse des impacts prévisionnels, à moyen et long terme, du développement du véhicule autonome au regard des usages en matière de mobilité, des modèles économiques et plus globalement de l'aménagement des espaces et des territoires. Ces réflexions s'appuieront sur diverses disciplines (technologiques, économiques, en matière d'urbanisme etc...).

## **2- Sur le renforcement de la stratégie de l'Etat [...] pour consolider la politique d'ouverture des données, notamment celles en temps réel**

Le cadre législatif qui régit l'ouverture des données est en pleine évolution depuis la remise du rapport dit « Jutand » en mars 2015 et des recommandations du Comité du débat sur l'ouverture des données de transport. L'article 4 de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (codifié à l'article L.1115-1 du code des transports) a créé un régime d'ouverture spécifique pour certaines d'entre elles. L'adoption des dispositions génériques du projet de loi pour une République numérique, actuellement soumis au débat parlementaire, devraient parachever ce dispositif afin de faciliter et de promouvoir la réutilisation de ces données.

La Cour souligne le caractère ambitieux des dispositions législatives déjà adoptées. Elle relève toutefois la possibilité pour certains producteurs de données « transport » d'échapper aux intentions du législateur par le recours aux protocoles. C'est pourquoi, elle demande que soient énoncées des conditions claires et précises pour l'homologation des protocoles, en particulier les données en temps réel. A cet effet, l'Agence française pour l'information multimodale et la billettique (AFIMB) élaborera une grille d'analyse des protocoles qui sera rendue publique.

La Cour demande en outre que soit publié un compte-rendu régulier de la mise en œuvre de ces dispositions. Sur ce point, je vous indique que les services du MEEM ont récemment engagé des travaux pour la mise en place d'un observatoire de l'ouverture des données de l'offre de transport. L'AFIMB établira le compte-rendu sur la base des productions de cet observatoire.

## **3- Sur la recommandation d'autoriser le développement d'essais à grande échelle sur la voie publique des véhicules autonomes (VA)**

Depuis le printemps 2015, des autorisations à grande échelle, d'une durée d'un an et visant les réseaux extensifs, sont délivrées aux constructeurs automobiles, au titre des immatriculations de type « W garage », régime dérogatoire prévu par le code de la route.

L'ordonnance qui doit être prise en application de l'article 37 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte sera publiée avant la mi-août 2016 et sera complétée par les actes réglementaires nécessaires. Elle instituera un type de dérogation plus spécifique prévoyant une procédure détaillée et un registre permanent. Pour autant, il s'agira toujours d'un régime dérogatoire mais mieux adapté.

Il importe de préparer, dès aujourd'hui, l'introduction sur le marché des véhicules d'autonomie supérieure. A cet effet, la France est engagée, au sein de plusieurs instances internationales (au niveau des Nations Unies : WP1 et WP29 de la CEE/ONU ; au niveau du G7 : groupe de travail « véhicule autonome et connecté » ; au niveau européen : plateforme C-ITS et groupe stratégique « Gear2030 ») dans un processus général d'identification des freins et des conditions de développement du véhicule automatisé.

Dans ce cadre, la France attache une importance particulière aux enjeux de sécurité qui conditionnent l'acceptabilité sociale. Elle a demandé que soient abordées au niveau international, en particulier :

- ✓ la spécification des exigences de sécurité portant sur le lien entre le conducteur, le véhicule automatisé, l'infrastructure, et les autres usagers ;
- ✓ la question de la disponibilité des données, notamment pour la gestion des trafics et de l'infrastructure ;
- ✓ l'évaluation de l'impact socio-économique à long terme.

#### **4- Sur la recommandation d'inclure les véhicules autonomes (VA) dans la politique de développement du fret**

Le Gouvernement prend note des recommandations de la Cour tout en considérant qu'un des principaux enjeux repose sur une meilleure organisation des acteurs pour identifier les besoins prioritaires. Le plan d'action « Mobilité 3.0 » permettra de mieux structurer les acteurs, de même que la stratégie « France Logistique 2025 » en facilitera la mobilisation.

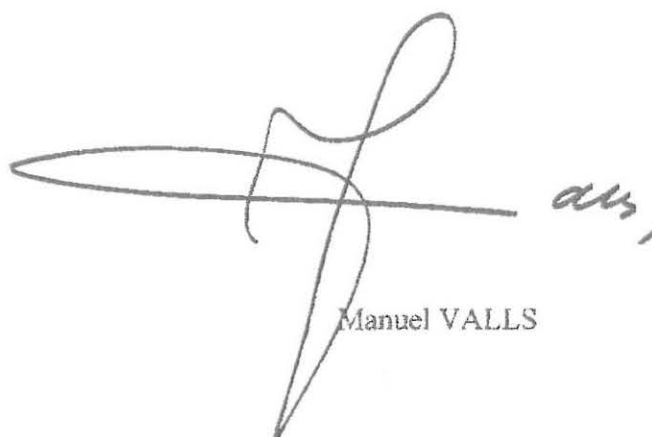
Par ailleurs, le véhicule industriel est une composante du volet « véhicule autonome » de la solution de la Nouvelle France Industrielle « Mobilité écologique », au même titre que les véhicules particuliers et les systèmes automatisés de transport de personnes. Il convient également de signaler qu'un projet portant sur l'automatisation a été financé dans le cadre du quatrième appel à projets PSPC (Projets de recherche et développement Structurants pour la Compétitivité).

#### **5- S'agissant de la veille internationale sur les transports intelligents**

Des outils de veille existent déjà notamment au sein du MEEM. Ils reposent notamment sur : la participation aux groupes de travail européens ou internationaux, les coopérations bilatérales (notamment avec les Etats-Unis), les relations avec les services économiques des ambassades, le réseau mondial des organisations consacrées au développement des systèmes de transports intelligents (STI) ou encore les plateformes spécialisées, mises en place à l'initiative du Gouvernement, comme la Plateforme de recherche et d'expérimentation pour le développement de l'innovation dans la mobilité (PREDIM).

Il me paraît toutefois utile de mieux formaliser cette veille, de la professionnaliser et de la rendre plus visible. Il conviendra également de distinguer de manière plus précise la veille sur les politiques publiques, celle portant sur les initiatives locales de référence, sur les appels à projets ou encore sur les aspects technologique ou normatifs.

Compte tenu de la diversité des acteurs et des enjeux associés au développement des STI, une action coordonnée par la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat est nécessaire avec les différents départements ministériels, les acteurs industriels, économiques, institutionnels et les futurs utilisateurs. Les enjeux de politique publique de mobilité associés aux besoins d'une approche nécessairement systémique et pluridisciplinaire légitiment un positionnement volontaire du Gouvernement.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop on the left and a horizontal line extending to the right, ending in a small flourish.

Manuel VALLS



## ANNEXE :

## Précisions sur quelques points ressortant des Observations de la Cour (1)

*§ 3.1 Sur « l'abandon de fait du projet de calculateur d'itinéraire »*

Il convient de préciser que le nouveau contexte auquel se référait le MEEDE (aujourd'hui MEEM) dans sa réponse, lors de la phase de contradiction avec la Cour, où il exposait qu'il ne lui appartient pas d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'un projet de calculateur d'itinéraire, est le contexte de l'ouverture des données : celui-ci rend possible les initiatives pour constituer un calculateur d'itinéraire à l'échelle de la France entière. La politique du Gouvernement est bien d'ouvrir les données dans le but de permettre la mise en place de services innovants. Il serait inopportun de la part de l'Etat d'ouvrir les données et de réaliser lui-même le service phare que constitue un calculateur d'itinéraire.

Le bilan des crédits engagés par l'AFIMB en liaison avec le projet de calculateur d'itinéraire a été fourni dans la réponse du secrétaire général du MEEDE au relevé d'observations provisoires, adressée à la Cour le 7 septembre 2015 (rubrique "sur le ROP p. 39").

*§3.2.4 Sur « Paris, classé en dernière position »*

La plateforme Open Data Transport mise en place par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en 2015 devrait permettre à Paris d'occuper une place plus favorable dans le classement. Le STIF prévoit d'ouvrir en 2016 des données en temps réel telles que les horaires, l'info trafic et l'état des ascenseurs.

*§3.3.1 Sur « Une lettre de mission qui ne donne pas la priorité aux demandes des usagers, en y excluant la route et les STI ».*

Si la lettre de mission adressée à M. Francis Jutand par le secrétaire d'Etat en charge des transports excluait effectivement la route, il ne s'agissait nullement de négliger la grande part des usagers utilisateurs de la route, mais simplement de constater que le sujet de l'accès aux données routières était traité dans le cadre des actions prioritaires c et b de la directive ITS, de sorte qu'il n'y avait pas lieu de légiférer sur le sujet, d'autant plus que les données des gestionnaires d'infrastructures routières sont d'ores et déjà des données réutilisables en droit français.

*§3.3.2 Sur « Des recommandations défensives pour l'ouverture des données publiques en temps réel »*

Les travaux du Comité sur l'ouverture des données ont constitué une étape très positive : ceux-ci ont permis aux acteurs du transport de trouver un consensus sur le principe d'une ouverture des données, alors que certains d'entre eux affichaient auparavant une forte opposition. Pour cette raison, ce comité a parfaitement répondu aux attentes du Gouvernement.

Toutefois, les opérateurs de transport ont souhaité assortir cet accord d'un principe de réserve sur les modalités de réutilisation des données. Cette position constituait une étape dans la réflexion. Le législateur a affirmé le principe d'une libre utilisation de ces données.

*§3.4 Sur « Les professionnels ont la possibilité de passer outre aux nouvelles dispositions législatives d'ouverture des données de transport »*

La Cour souligne le caractère ambitieux des dispositions législatives adoptées. Elle s'inquiète toutefois que les professionnels puissent passer outre à celles-ci.

A cet égard, il convient tout d'abord de préciser que c'est la loi elle-même qui prévoit des assouplissements lorsque le professionnel adopte un protocole. Surtout, ces protocoles n'introduisent pas de "larges souplesses", contrairement à ce que craint la Cour. Ainsi, la dérogation au principe de gratuité ne permet la mise en place d'une redevance qu'à l'égard des "utilisateurs de masse" et le produit de cette redevance ne doit pas dépasser le coût de mise à disposition des données. Quant aux assouplissements apportés au principe de libre réutilisation des données, ils ne permettent d'imposer des conditions de réutilisation que pour des motifs strictement définis.

*Sur les « Conclusion et recommandations » figurant à la fin de la section 3, p.56*

La Cour souligne que le MEEM aurait confirmé lors de la phase contradictoire l'abandon par l'Etat d'un projet de mise en œuvre d'un "grand système national de billettique". Il convient de préciser que l'Etat n'avait pas manifesté l'intention de bâtir un tel système. Comme indiqué ci-dessus, le Gouvernement souhaite centrer sa politique sur l'ouverture des données, plutôt que sur la réalisation d'un calculateur d'itinéraire.

(1) NB : Les références de paragraphes et de pages données renvoient aux observations définitives de la Cour.