

# Directive 2010/40/UE

## Rapport 2017

### *France*

---

Novembre 2017

## 1 Introduction

Ce rapport est établi en application de l'article 17.3 de la directive 2010/40/UE. Il détaille les progrès réalisés en France depuis les rapports précédents dans les quatre domaines prioritaires de la directive STI.

Il intègre par ailleurs :

- le rapport prévu par l'article 10 du règlement délégué (UE) n° 886/2013 sur les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (action prioritaire c)
- le rapport prévu par l'article 12 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 sur la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (action prioritaire b)
- le rapport prévu par l'article 9 du règlement délégué (UE) n° 885/2013 sur la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (action prioritaire e).

En fin de rapport est présentée l'initiative Mobilité 3.0, qui vise à fédérer tous les acteurs de l'écosystème des STI en France.

## 2 Progrès réalisés par domaine prioritaire

### 2.1 *Domaine prioritaire I. Utilisation optimale des données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements*

L'action dans ce domaine prioritaire depuis 2014 s'est concentrée sur la mise en oeuvre des actions prioritaires c et b de la directive STI.

### **2.1.1 Rapport prévu par l'article 10 du règlement délégué (UE) n° 886/2013 sur les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (action prioritaire c)**

#### Rappel des travaux antérieurs:

A l'issue de la concertation de l'ensemble des acteurs pour la déclinaison du règlement délégué, des orientations ont été prises en 2014 sur les catégories d'événements retenues, l'architecture du point d'accès national et le périmètre géographique retenu.

Les catégories d'événements retenues sont :

- a) route temporairement glissante;
- b) animal, personne, obstacle, débris sur la route;
- c) zone d'accident non sécurisée;
- d) travaux routiers de courte durée;
- e) visibilité réduite;
- f) conducteur en contresens;
- g) obstruction non gérée d'une route.

L'architecture retenue pour le point d'accès national distingue les données des exploitants routiers, qui sont mises à disposition via le système informatique du ministère en charge des transports (TIPI), des données des opérateurs de service d'information routière privés, qui sont mises à disposition via un lien vers le point d'accès de l'opérateur.

Le périmètre géographique retenu est le réseau routier national dans son intégralité, non concédé et concédé. Ceci n'exclut pas l'envoi d'informations sur les autres réseaux, soit par les opérateurs de service qui ne souhaitent pas distinguer les réseaux, soit par les collectivités gestionnaires qui souhaiteraient, de façon volontaire, être rattachées à TIPI.

Ces orientations ont été officialisées par des textes d'application du règlement délégué :

- Le décret n° 2015-474 du 27 avril 2015 arrête le périmètre géographique et les catégories d'événements retenus, et désigne pour accueillir le point d'accès national le site Bison Futé <http://www.bison-fute.gouv.fr>, portail bien établi d'information routière publique.
- L'arrêté du 27 avril 2015 décrit l'architecture du point d'accès national et désigne l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB) comme organisme national chargé d'évaluer la conformité.

La concertation s'est poursuivie à travers des groupes de travail dédiés et des échanges spécifiques avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les opérateurs de services, pour aboutir à un consensus sur les documents d'accompagnement suivants :

- le formulaire de déclaration de conformité,
- la licence de réutilisation des données fournies sur le point d'accès national, qui définit les engagements du licencié (notamment celle de mentionner la paternité de l'information) et les responsabilités respectives du producteur et du licencié,
- les lignes directrices pour l'alimentation de TIPI par les exploitants routiers, qui précisent les définitions des événements issues du règlement délégué pour faciliter leur interprétation en format Datex. Elles s'appuient, avec quelques amendements, sur les recommandations de la TISA.

Le point d'accès national a été ouvert sur le site Bison Futé : <http://www.bison-fute.gouv.fr/action-c.html>

Il comprend :

- une page d'introduction rappelant les textes applicables (règlement délégué, décret et arrêté), ainsi que les sept catégories d'événements et le périmètre géographique,
- une page contenant le formulaire de déclaration de conformité et rappelant les conditions de son envoi,
- une page contenant la licence de réutilisation, dont l'acceptation est nécessaire pour utiliser les données,
- une page d'accès aux données des exploitants du réseau routier national, par abonnement à l'outil TIPI,
- une page d'accès aux données des opérateurs de service, par renvoi aux points d'accès des opérateurs.

#### Evolutions du point d'accès national depuis le précédent rapport:

Le raccordement des exploitants du réseau routier national à l'outil TIPI s'est poursuivi, notamment pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes. En novembre 2017, presque tous les exploitants sont raccordés.

Les opérateurs de services Coyote, Mediamobile, Michelin Travel Partner et TomTom ont également mis en place leurs points d'accès d'opérateur. Un courrier de relance a été adressé en octobre 2017 par la Ministre chargée des Transports aux dirigeants des sociétés Here et Waze.

#### Evaluation de la conformité et démarche qualité:

Dans le prolongement de la concertation menée sur la déclinaison en France du règlement, un « groupe qualité action c » a été constitué. Il rassemble, autour du ministère en charge des transports, des exploitants routiers et des opérateurs de service concernés par l'action c, et vise à créer les conditions d'une amélioration continue de la qualité des données mises à disposition sur le point d'accès national.

Il s'est basé sur les travaux du projet EIP+, plateforme européenne d'harmonisation des services STI (activité 3.1), pour définir des indicateurs, et construire une méthodologie de mesure adaptée aux réalités du terrain.

Les deux indicateurs retenus sont le taux de disponibilité du point d'accès national et le délai de latence entre l'actualisation d'un événement et sa publication sur le point d'accès national.

Les premières mesures de ces indicateurs montrent des résultats meilleurs que les cibles définies.

Le groupe a défini un tableau de bord pour mesurer désormais ces indicateurs de façon systématique.

Il oriente désormais ses travaux sur la définition de la portée des contrôles aléatoires prévus par l'article 9.3 du règlement.

### **2.1.2 Rapport prévu par l'article 12 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 sur la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (action prioritaire b)**

#### Concertation:

Afin d'organiser la mise en œuvre du règlement délégué en France, une large concertation de l'ensemble des acteurs concernés (gestionnaires routiers, prestataires de services, fabricants de cartes numériques) a été organisée de mars 2016 à janvier 2017.

La concertation a été organisée autour de 3 réunions plénières :

- une réunion de présentation du règlement et de la démarche de déclinaison en France aux acteurs le 7 mars 2016,
- une réunion de point d'avancement des travaux le 5 juillet 2016,
- une réunion de conclusion des travaux le 10 janvier 2017.

En intersessions, les travaux ont été répartis en 3 groupes de travail thématiques, avec chacun une feuille de route précise :

- GT1 "Données" : périmètre géographique, état des lieux des données disponibles, lignes directrices pour la définition des données et leurs modalités de correction et de mise à jour,
- GT2 "Métadonnées" : liste des métadonnées, allotissement, service de recherche, définition de la métadonnée "qualité",
- GT3 "Organisation" : conditions d'accès aux données des gestionnaires routiers, conditions d'application de l'art. 6.3 du règlement, architecture du point d'accès national, déclaration de conformité, licence de réutilisation.

Cette organisation a permis d'établir un consensus sur les modalités de déclinaison du règlement en France.

### Principales conclusions:

Le périmètre géographique d'application du règlement a été élargi pour couvrir l'ensemble du réseau routier national.

L'état des lieux montre que quelques données ne sont pas disponibles sous un format lisible en machine, du moins auprès des acteurs soumis aux obligations de mise à disposition du règlement. C'est par exemple le cas de la localisation et de la disponibilité des bornes de rechargement pour véhicules électriques, de la localisation des arrêts de transport public et des points de correspondance, de la localisation et de la disponibilité des zones de livraison, du coût du stationnement.

La majorité des données sont cependant disponibles sous un format lisible en machine.

La concertation sur les conditions d'accès aux données des gestionnaires routiers a conclu à la gratuité de toutes les données sur le réseau routier national non concédé, et à la gratuité des données sur le réseau routier national concédé à l'exception des données concernant la circulation "vitesses" et "temps de parcours".

La concertation sur les conditions d'application de l'art. 6.3 a conclu qu'il devait être compris comme une obligation pour les prestataires de services de construire des points d'accès d'opérateurs contenant leur offre (possiblement payante) de données concernant la circulation à destination des gestionnaires routiers.

Partant, l'architecture retenue pour le point d'accès national est en quatre parties :

- une partie pour les données statiques ;
- une partie pour les données dynamiques et concernant la circulation des gestionnaires routiers qui sont gratuites, qui s'appuie sur un raccordement de leurs centres de gestion de trafic au système informatique TIPI du Ministère chargé des transports, également utilisé pour l'action c ;
- une partie renvoyant vers les points d'accès d'opérateurs des sociétés concessionnaires d'autoroute pour les données "vitesse" et "temps de parcours" ;
- une partie renvoyant vers les points d'accès d'opérateurs des prestataires de services en application de l'article 6.3.

Une liste de métadonnées a été élaborée en s'appuyant sur les travaux de l'EIP+. Pour la définition de la métadonnée "qualité", compte tenu de la variété des définitions possibles et de l'absence de consensus entre les acteurs, il a été jugé préférable de laisser un texte libre dans un premier temps, et de prévoir une revoyure dans le cadre d'un groupe "qualité". Concernant le service de recherche, les acteurs ont jugé que la concaténation dans un fichier de l'ensemble des métadonnées était suffisante.

### Documents supports:

Des textes d'application du règlement ont été pris pour officialiser les principales décisions :

- Le décret n° 2017-1517 du 30 octobre 2017 arrête le périmètre géographique retenu, précise les conditions d'application de l'art. 6.3 du règlement et désigne pour accueillir le point d'accès national le site Bison Futé <http://www.bison-fute.gouv.fr>, qui accueille également les points d'accès nationaux action c et e.
- L'arrêté du 30 octobre 2017 décrit l'architecture du point d'accès national et désigne l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB) comme organisme national chargé d'évaluer la conformité.

Les groupes de travail ont également produit les documents d'accompagnement suivants :

- le formulaire de déclaration de conformité,
- les licences de réutilisation des données fournies sur le point d'accès national, qui sont différentes pour les données statiques (licence Open data) et pour les autres données (licence spécifique),
- les lignes directrices pour la définition et la mise à jour des données des gestionnaires routiers, qui précisent les définitions des données issues du règlement délégué pour faciliter leur interprétation.

#### Le point d'accès national:

Le point d'accès national a été ouvert sur le site Bison Futé : <http://www.bison-fute.gouv.fr/action-b.html>

Il comprend :

- une page d'introduction rappelant les textes applicables,
- une page contenant le formulaire de déclaration de conformité et rappelant les conditions de son envoi,
- une page rappelant les licences de réutilisation,
- une page d'accès aux données des exploitants du réseau routier national,
- une page d'accès aux données des prestataires de services en application de l'article 6.3.

En novembre 2017, les données statiques et les données dynamiques sont disponibles sur le point d'accès national pour la plupart des gestionnaires du réseau routier national. Des développements sont nécessaires pour la mise à disposition des données concernant la circulation. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes n'ont pas encore mis en place leurs points d'accès d'opérateur pour les données "vitesse" et "temps de parcours". A cette date, un seul prestataire de services a ouvert son point d'accès d'opérateur en application de l'article 6.3.

#### Evaluation de la conformité et démarche qualité:

Le "groupe qualité action c" existant, qui rassemble, autour du ministère en charge des transports, des gestionnaires routiers et des prestataires de service, pour créer les conditions d'une amélioration

continue de la qualité des données mises à disposition sur le point d'accès national, a vu son périmètre étendu à l'action b. Une première réunion dans la nouvelle configuration a permis un premier échange sur les indicateurs pertinents.

## **2.2** *Domaine prioritaire II. Continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret*

### **2.2.1** *Les projets de gestion de trafic*

La régularité des temps de parcours, plus encore que la vitesse, est un élément majeur de la performance des réseaux de transport. Dans le domaine routier, des problèmes de congestion affectent autour et dans les grandes agglomérations françaises la performance des infrastructures en termes de régularité des temps de parcours. Au delà des phénomènes de congestion routière, les métropoles françaises sont également confrontées à la nécessité d'améliorer la mobilité dans des zones périurbaines étendues. Cela conduit à des problèmes d'efficacité économique, de qualité de vie, de sécurité, ou encore de pollution.

Les projets de gestion dynamique du trafic et de partage de la voirie avec d'autres catégories d'utilisateurs ne sont pas des projets de création d'infrastructures nouvelles de transport, mais des projets d'optimisation de l'existant. Leur mise en œuvre doit pouvoir être progressive, évolutive, en commençant par les situations où les gains pourront être les plus rapides pour un nombre maximal d'utilisateurs à des coûts d'investissement et d'exploitation maîtrisés.

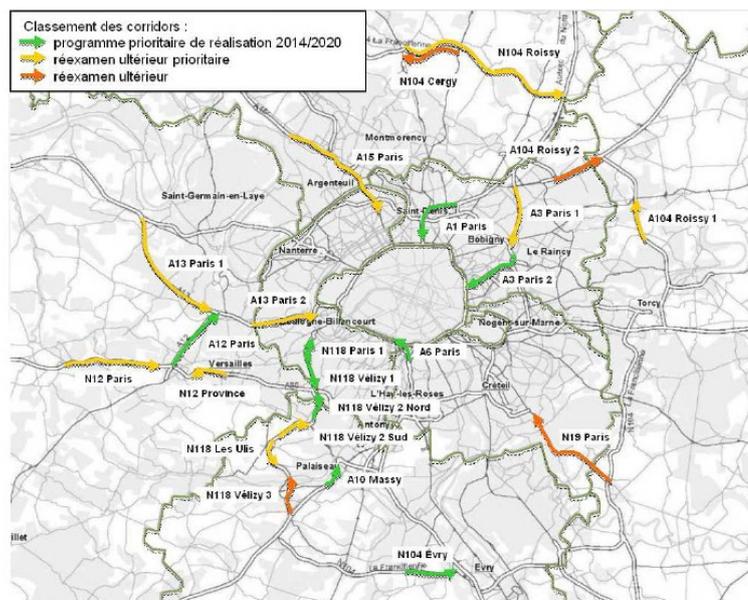
Les principales mesures pouvant en découler sont :

- la réalisation de voies réservées à certaines catégories d'utilisateurs : l'aménagement d'une voie de circulation réservée aux services réguliers de transports collectifs permet d'améliorer les temps de parcours et la régularité pour leurs utilisateurs et inciter les automobilistes à recourir à ces moyens de transport. A l'avenir, les voies réservées pourront être ouvertes au covoiturage, aux véhicules à très faible émission, comme les véhicules électriques ou au transport particulier de personnes, ce qui nécessite de mettre en place des modalités permettant d'identifier spécifiquement ces véhicules ;
- la régulation dynamique des vitesses : ce dispositif consiste à abaisser la vitesse pendant les périodes très chargées et ainsi à optimiser l'écoulement du trafic et à améliorer les temps de parcours et la sécurité, tout en contribuant à la réduction des émissions de polluants ;
- la régulation d'accès : ce dispositif vise à retenir ponctuellement les véhicules sur les bretelles d'accès aux autoroutes, par un feu tricolore, en fonction du trafic sur l'autoroute, afin de conserver la fluidité de la circulation en section courante ;
- la gestion dynamique de voies, comme, par exemple, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie auxiliaire de circulation ;

- l'interdiction de dépassement des poids-lourds.

Le déploiement de ces mesures se poursuit. A titre d'illustration, voici un point d'avancement du programme de déploiement de voies réservées en Ile-de-France lancé en 2014 et évoqué dans le précédent rapport. Ce programme prévoit la réalisation de voies réservées d'ici 2020 sur les axes suivants : A1, A6, A10, A12, A3, RN118, RN104.

**Programme prioritaire de réalisation 2014/2020 :**



Des voies bus et taxis ont été mises en service en 2015 sur A1 et A6a. La voie réservée aux bus sur A10 a été mise en service en novembre 2017. Les travaux de réalisation de voies réservées sur A12 d'une part, et sur A3 d'autre part (Province → Paris sur 1,8km en entrée de la porte de Bagnole traversant la tranchée couverte de Bagnole), sont en cours.

En dehors de l'Ile-de-France, les projets de voies réservées se multiplient sur plusieurs agglomérations majeures.

### 2.2.2 Une politique structurée de gestion de trafic

Afin de coordonner et d'optimiser les projets de gestion de trafic autour des grandes agglomérations, l'Etat a lancé l'élaboration de Schémas Directeurs d'Agglomération de la gestion du Trafic (SDAGT), dont la conception associe les autorités organisatrices des transports et les gestionnaires de réseau routier.

En matière de partage de la voirie, cette politique nationale est complétée par le rapport remis au Parlement à l'été 2016 conformément à l'article 56 de la loi TECV, évaluant l'opportunité de réserver une voie aux transports en commun, aux taxis, à l'auto-partage, aux véhicules à très faibles émissions et au covoiturage.

Par ailleurs, la note technique du 14 avril 2016 relative à l'information routière des usagers du RRN élargit par ailleurs les SDAGT. En demandant aux Directions interdépartementales des Routes de prendre l'attache des grandes agglomérations pour leur proposer de s'interfacer avec l'application TIPI, elle vise à créer les conditions de la création ou de l'amélioration des offres d'information routière publiques multi-réseau existantes (Sytadin à Paris, Coraly à Lyon, Le Pilote à Marseille,...) dans le but de délivrer aux usagers une information routière fédérée.

## **2.3 Domaine prioritaire III. Applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières**

L'action dans ce domaine prioritaire depuis 2014 s'est concentrée sur la mise en oeuvre des actions prioritaires d et e de la directive STI.

### **2.3.1 112 eCall (action prioritaire d)**

#### Mise en place du PSAP eCall

L'infrastructure nationale du PSAP eCall est prête en France depuis le 1er octobre 2017.

Cependant la France, comme beaucoup d'Etats membres, s'est aperçue que certains téléphones portables vendus sur le marché intérieur de l'UE déclenchent le flag eCall lors d'appels normaux au 112.

Pour résoudre ce problème inattendu, la France a d'abord essayé de mettre en oeuvre une solution proche de celle mise en oeuvre par le Portugal, qui fait face au même problème. Cette solution consiste à adapter la norme ETSI 24.008. Cette approche agit sur les règles d'interprétation par les opérateurs de téléphonie mobile de la configuration d'urgence émise à chaque appel sur le réseau mobile. Elle a été mise en place en septembre 2017 par 3 opérateurs français sur 4. Le 4ème opérateur a besoin d'une mise à jour du logiciel qui devrait être terminée fin 2017.

Cette première solution permet de ramener à moins de 10 le nombre d'appels quotidiens identifiés à tort comme eCall.

Pour compléter ces mesures initiales, la France a également mis en place le mode «push», qui permet de réacheminer au bout de quelques secondes ces faux appels vers les PSAPs 112.

La ségrégation fine des réseaux et la configuration en mode « push » du PSAP eCall ne résolvent pas complètement le problème des appels eCall fantômes.

Par ailleurs, la configuration en mode « push » du PSAP eCall pourrait réduire l'efficacité globale de l'eCall, tout en réduisant de façon inacceptable la qualité de service du 112.

Les autorités françaises ont dès lors invité la Commission à lancer d'urgence des études sur les téléphones générant ces faux appels eCall, afin d'identifier les types de terminaux responsables des « eCall fantômes » et de promouvoir des solutions pour corriger les défauts détectés le plus rapidement possible, et restaurer ainsi la qualité de service du 112.

#### Autorité compétente pour l'évaluation de la conformité des opérations du PSAP eCall

Le Ministère français de l'Intérieur est compétent pour l'évaluation de la conformité des opérations du PSAP eCall.

Les coordonnées du bureau en charge sont les suivantes :

Ministère de l'Intérieur –

Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises

Direction des Sapeurs Pompiers

Sous-direction des Services d'Incendie et des Acteurs du Secours

Bureau de l'Organisation et des Missions des Services d'Incendie et de Secours

[dgscgc-bomsis@interieur.gouv.fr](mailto:dgscgc-bomsis@interieur.gouv.fr)

Place Beauvau

75800 Paris Cedex 08

### **2.3.2 Rapport prévu par l'article 9 du règlement délégué (UE) n° 885/2013 sur la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (action prioritaire e)**

#### Rappel des travaux antérieurs:

La France estime qu'il y a un intérêt à mettre à disposition les données statiques sur l'ensemble des aires de stationnement PL du réseau routier national. Elle comprend, en outre, que toutes les places de stationnement PL sur ces aires sont sûres et sécurisées au sens du règlement délégué. Le périmètre géographique retenu pour le déploiement de services d'information est donc l'ensemble des aires PL du réseau routier national, concédé et non concédé.

En revanche, les données dynamiques ne sont disponibles que sur de rares aires, et leur mise à disposition dans les conditions prévues par le règlement délégué peut nécessiter des investissements importants. La possibilité doit néanmoins en être ouverte dans l'architecture du point d'accès national.

Ces orientations ont été officialisées par des textes d'application du règlement délégué.

Le décret n° 2015-474 du 27 avril 2015, commun avec l'action c), arrête le périmètre géographique retenu, et désigne, pour accueillir le point d'accès national, le site Bison Futé <http://www.bison-fute.gouv.fr>, portail bien établi d'information routière publique.

L'arrêté du 27 avril 2015 décrit l'architecture du point d'accès national : il met à disposition les données statiques et peut renvoyer pour les données dynamiques à des points d'accès établis par les exploitants d'aires de stationnement pour camions ou les prestataires de services opérant sur le territoire. Ce même arrêté désigne l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB) comme organisme national chargé d'évaluer la conformité.

Le point d'accès national a été ouvert sur le site Bison Futé : <http://www.bison-fute.gouv.fr/action-e.html>

#### Evolutions du point d'accès national depuis le précédent rapport:

Le point d'accès national, qui ne contenait les données statiques que sur les aires du réseau routier national non concédé, a été complété par les données statiques des aires du réseau routier national concédé. Il comprend 100% des aires existantes, soit 384 sur le réseau routier national non concédé et 1123 sur le réseau routier national concédé.

Il ne contient pas de données dynamiques à ce stade.

## **2.4 Domaine prioritaire IV. Lien entre le véhicule et l'infrastructure de transport**

### **2.4.1 Le projet SCOOP@F**

Lancé en 2014, le projet SCOOP@F vise à tester les STI coopératifs à grande échelle, en déployant 3000 véhicules sur 2000 km de routes répartis en cinq sites : Île-de-France, A4, Isère, rocade de Bordeaux et Bretagne. Ces sites sont caractérisés par une grande diversité de types de routes (autoroutes, axes structurants de métropole, routes bidirectionnelles interurbaines et locales).

Il rassemble de nombreux partenaires publics et privés autour du Ministère chargé des Transports qui en assure la coordination : des collectivités locales, des gestionnaires routiers, les constructeurs automobiles PSA et Renault, des universités et des centres de recherche, un opérateur télécom, un fournisseur de services de sécurité, ainsi que des partenaires autrichiens, espagnols et portugais.

Il inclut des services d'alertes sur les chantiers et sur les événements inopinés et dangereux (queue de bouchon, route glissante, animal sur la route, accident, etc.), ainsi que la collecte de données pour le gestionnaire. Il s'appuie sur une technologie de type wifi, l'ITS G5, qui utilise les unités bord de route pour la communication entre le véhicule et l'infrastructure. Les unités bord de route sont reliées au centre de gestion de trafic du gestionnaire routier via la plateforme SCOOP@F.

Parmi les principales réalisations du projet depuis son lancement en 2014 figurent :

- Un corpus complet de spécifications, ouvert sur le site du projet : [www.scoop.developpement-durable.gouv.fr](http://www.scoop.developpement-durable.gouv.fr), qui complètent les normes pour assurer l'interopérabilité des composants,
- Des prototypes de véhicules PSA et Renault, aujourd'hui complètement opérationnels,
- Des prototypes pour l'ensemble de la chaîne d'information côté gestionnaire : plateforme SCOOP@F permettant l'échange direct entre véhicules et centre de gestion de trafic, unités bord de route intelligentes assurant l'agrégation des données, unités embarquées dans les véhicules des gestionnaires permettant aux agents en intervention d'envoyer des messages,
- Une infrastructure à clés publiques (PKI) opérationnelle pour assurer la sécurité de l'ensemble du système,
- Des méthodes et outils de validation rôdés préfigurant les processus de certification en mode industriel.

Le projet a été conçu en lien avec l'ANSSI pour la sécurité du système et avec la CNIL pour le traitement des données à caractère personnel et le respect de la vie privée.

La production en série des unités embarquées et des véhicules est actuellement en cours dans les usines Renault et PSA. Les déploiements d'unités bord de route sur les sites pilotes sont très avancés.

Parallèlement, le projet a commencé à explorer les possibilités d'une technologie hybride ITS G5/cellulaire où le cellulaire (3G/4G) prend le relais de l'ITS G5 dans les zones non couvertes par les unités bord de route. Les spécifications sont en cours de rédaction.

Le projet SCOOP@F peut clairement être vu comme un projet européen, car il bénéficie d'une subvention du MIE à hauteur de 50% et organise des tests croisés avec l'Autriche, l'Espagne et le Portugal.

#### **2.4.2 Les suites de SCOOP@F**

Deux projets fils, subventionnés également à 50 % au titre du MIE, ont été lancés fin 2016 :

- InterCor, projet réunissant quatre Etats membres (France, Belgique, Pays-Bas et Royaume-Uni) qui étend SCOOP@F géographiquement aux Hauts-de-France et fonctionnellement à des services dans le domaine logistique pour les poids lourds,
- C-Roads France, projet français qui étend SCOOP@F géographiquement dans les régions Nord-Est, Centre-Est, Sud-Ouest et Ouest, et fonctionnellement à des services urbains (les métropoles de Bordeaux et Strasbourg sont partenaires du projet).

Ces projets sont intégrés dans la C-Roads Platform, qui vise à assurer l'interopérabilité des déploiements en Europe. Forte de son expérience dans le domaine, la France assure la présidence de la C-Roads Platform.

### **3 Mobilité 3.0**

Avec l'ambition de mobiliser et fédérer tous les acteurs de la mobilité intelligente, les Ministères en charge des transports et en charge de l'économie soutiennent le programme d'actions de l'association ATEC ITS-France, que celle-ci a conçu et détaillé dans le livre vert de la Mobilité Intelligente.

Ce programme est structuré en 4 axes :

- Axe 1- définir des stratégies communes et des cadres stratégiques

La vision partagée est un principe fondateur de Mobilité 3.0. Face à un diagnostic montrant qu'une des faiblesses de l'écosystème français de la Mobilité Intelligente est un cloisonnement « en silos » excessif de ses acteurs et un manque de cohérence transversale, il est essentiel que les différentes composantes de l'écosystème apprennent à mieux travailler ensemble.

Cet axe consiste à élaborer des stratégies communes sur des thématiques prioritaires. Pour chaque thème ou domaine applicatif retenu, un cadre stratégique est établi. Chaque cadre stratégique présente la vision partagée par les acteurs de l'éco-système, couvre les enjeux stratégiques, le

diagnostic de la situation actuelle, les objectifs à court terme (3 à 5 ans) et moyen terme (5 à 10 ans), et décline un plan d'action. Les premières thématiques envisagées concernent la gestion des trafics, « Mobility as a Service » pour des offres de mobilité intégrées « porte-à-porte », la logistique urbaine ou encore l'infrastructure connectée.

- Axe 2- favoriser l'émergence et le développement de projets innovants à l'échelle nationale et européenne

Un des objectifs fixés à Mobilité 3.0 est de favoriser l'émergence de projets reproductibles ailleurs et, plus encore, la diffusion de ces innovations lorsqu'elles ont fait preuve de leur efficacité. L'organisation actuelle des aides à la recherche et à l'innovation, et l'organisation politique dans les territoires, ne facilitent pas cette diffusion, incitant les territoires à multiplier les projets spécifiques d'innovations, et freinant la capacité des structures, publiques comme privées, à se développer et à industrialiser leurs solutions.

Les priorités proposées à Mobilité 3.0 visent à : monter un réseau de relais dans les territoires permettant de faciliter et accélérer les échanges entre Mobilité 3.0 et les collectivités locales, auxquels participeraient des structures telles que : agences techniques régionales en charge de la promotion de la Mobilité Intelligente, pôles de compétitivité, associations et structures représentatives des différentes catégories de collectivités ou personnalités œuvrant dans ces collectivités. constituer un référentiel de projets et de solutions innovantes déployées, et des besoins des collectivités en termes de ressources et solutions, au travers d'une enquête nationale produire et diffuser des fiches techniques destinées aux élus et cadres des collectivités. réaliser des réunions d'information, d'échange et de formation sur Mobilité 3.0 et ses outils dans les territoires.

- Axe 3- porter l'offre française à l'international

Cet axe d'intervention vise à aider au montage d'offres complètes associant les acteurs industriels français et s'appuyant sur les « vitrines » constituées par les réalisations déployées sur le territoire national. La mise en valeur du savoir-faire français au travers de ses propres réalisations au niveau national est en effet essentielle. La connaissance des marchés dans les grandes régions émergentes du monde doit être améliorée pour préparer ces offres. La collaboration entre grands groupes à dimension mondiale, capables de porter des dossiers en particulier dans les grandes villes des pays émergents, et ETI et PME, apporteurs de briques de solutions innovantes et performantes doit être recherchée de manière plus systématique.

- Axe 4- coordonner et animer les acteurs du secteur pour développer l'offre française

Les structures ayant pour vocation de coordonner et animer les acteurs de la mobilité intelligente sont nombreuses : pôles de compétitivité et clusters régionaux, fédérations et organisations professionnelles, associations et groupes de travail universitaires ou scientifiques, institut de recherche, associations et structures représentatives de collectivités territoriales, groupes de travail mixtes État-Secteur Privé, État-Collectivités territoriales,...

L'ensemble de ces structures ou dispositifs œuvre à développer et diffuser l'innovation, favoriser les coopérations, organiser la représentation française au niveau international. Mobilité 3.0 les aidera à renforcer la dimension transversale nécessaire, caractéristique de la mobilité intelligente.

Sur le plan de la communication, le premier projet de cet axe consistera à unifier ou coordonner les sites internet participant à la diffusion de l'information relative à la mobilité intelligente.