



### Titre du document

**CADRE REGLEMENTAIRE DE L'INTEROPERABILITE**  
Elaboré à partir de la Directive STI de la mission transport intelligents de la DGITM

**Mis en forme :** Français (France)

**Mis en forme :** Sans interligne,  
Aucun(e), Espace Avant : 0 pt, Après :  
0 pt

### Objet du document

Définition du cadre réglementaire que les fonctions et services interopérables de la plate-forme NOSCIFEL doivent respecter.

### Contributions

<u>Contributeurs</u>	<u>Pourcentage</u>
<u>TTPNE</u>	<u>100%</u>

**Mis en forme :** Surlignage

**Mis en forme :** Surlignage

### Informations sur le document

<u>Responsable</u>	<u>Référence</u>	<u>Version</u>	<u>Date livraison</u>
<u>TTPNE</u>	<u>1.1.3</u>	<u>V0.1</u>	<u>23 novembre 2014</u>

TPNE

1.1.3

V0.2

22 décembre 2014

Mis en forme : Centré

## **Table des matières**

<u>1</u>	<u>Convergence des objectifs de la directive européenne STI et du projet NOSCIFEL .....</u>	<u>43</u>
<u>1.1</u>	<u>Les dispositions significatives de la Directive STI pour NOSCIFEL .....</u>	<u>43</u>
<u>2</u>	<u>Champs d'application des domaines prioritaires concernant principalement le projet NOSCIFEL : .....</u>	<u>54</u>
<u>2.1</u>	<u>Domaine prioritaire II: continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret ...</u>	<u>54</u>
<u>2.2</u>	<u>Domaine prioritaire IV: lien entre le véhicule et l'infrastructure de transport .....</u>	<u>54</u>
<u>3</u>	<u>Dispositions du décret d'application de la directive STI de novembre 2012 concernant NOSCIFEL .....</u>	<u>65</u>
	<u>GADRE REGLEMENTAIRE DE L'INTEROPERABILITE .....</u>	<u>1</u>
<del>1</del>	<del>Convergence des objectifs de la directive européenne STI et du projet NOSCIFEL .....</del>	<del>3</del>
<del>1.1</del>	<del>Les dispositions significatives de la Directive STI pour NOSCIFEL .....</del>	<del>3</del>
<del>2</del>	<del>Champs d'application des domaines prioritaires concernant principalement le projet NOSCIFEL : .....</del>	<del>4</del>
<del>2.1</del>	<del>Domaine prioritaire II: continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret .....</del>	<del>4</del>
<del>2.2</del>	<del>Domaine prioritaire IV: lien entre le véhicule et l'infrastructure de transport .....</del>	<del>4</del>
<del>3</del>	<del>Dispositions du décret d'application de la directive STI de novembre 2012 concernant NOSCIFEL .....</del>	<del>5</del>

## 1 Convergence des objectifs de la directive européenne STI et du projet NOSCIFEL

Le projet NOSCIFEL élabore des outils opérationnels et de services favorisant la modélisation de processus et leur mise en œuvre visant à assurer l'interopérabilité des acteurs du transport et de la logistique.

Le projet NOSCIFEL se veut exemplaire de l'application de la Directive dans les domaines de l'interopérabilité des systèmes d'informations, entre les acteurs du transport de fret et de la logistique, il concerne particulièrement :

1. Les prestataires de services en organisation de transport et les chargeurs, notamment par un décloisonnement des systèmes pour assurer une communication des informations relatives aux événements survenant sur la chaîne de transport dans l'intérêt des acteurs situés en aval.
2. Les administrations et institutions dont les procédures doivent impérativement anticiper ou accompagner les processus pour les fluidifier.

**Mis en forme :** Avec puces + Niveau : 1 + Alignement : 0,63 cm + Retrait : 1,27 cm, Taquets de tabulation : Pas à 1,27 cm

Pour assurer la mise en œuvre de ces services, il convient de lever les réticences issues de la protection du secret commercial par la sécurisation des contrats par des moyens électroniques. Notamment les garanties liées aux habilitations nécessitent l'ouverture des registres (GRECO) d'habilitation des professionnels (transporteurs, commissionnaires, conducteurs, transitaires agréés, Certifiés O.E.A, etc...).

Pour inciter les acteurs à ouvrir et enrichir leurs systèmes d'informations l'utilisation des nouveaux leviers réglementaires que constituent les réglementations sûreté/sécurité engageant la responsabilité des chargeurs et de leurs prestataires, les dispositions visant à déterminer l'empreinte carbone des produits livrés générés par tous les moyens de transport depuis leur origine, sont essentiel à la réussite du projet NOSCIFEL.

### 1.1 Les dispositions significatives de la Directive STI pour NOSCIFEL

#### *Article premier Objet et champ d'application*

1. La directive européenne 2010-40 du 7 juillet 2010 établit un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) dans l'Union, en particulier au-delà des frontières entre les États-membres et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin.
2. La directive prévoit l'élaboration de spécifications en vue d'actions à mener dans les domaines prioritaires visés à l'article 2, ainsi que l'élaboration, le cas échéant, des normes nécessaires.
3. La directive s'applique aux services et applications STI dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport, sans préjudice des questions touchant à la sécurité nationale ou nécessaires dans l'intérêt de la défense.

#### *Article 2 Domaines prioritaires*

1. Aux fins de la directive, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

- I. L'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements,
- II. La continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret,
- III. Les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières,
- IV. Le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport.

## **2 Champs d'application des domaines prioritaires concernant principalement le projet NOSCIFEL :**

### **2.1 Domaine prioritaire II: continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret**

1.3. La définition des exigences minimales nécessaires pour la continuité des services STI pour la gestion du transport de marchandises dans les corridors de transport et entre les différents modes de transport, sur la base:

- de la facilitation des échanges électroniques de données et d'informations sur la circulation au-delà des frontières et, au besoin, au niveau régional, ou entre zones urbaines et interurbaines, entre les centres d'information ou de contrôle de la circulation compétents et les différentes parties prenantes,
- de l'utilisation de flux d'informations ou d'interfaces de circulation normalisés entre les centres d'information ou de contrôle de la circulation compétents et les différentes parties prenantes.

1.4. La définition des mesures nécessaires à la réalisation d'applications STI (notamment la localisation et le suivi des marchandises durant leur transport et d'un mode de transport à l'autre) pour la logistique du transport de marchandises, sur la base:

- de la possibilité, pour les développeurs d'applications STI, de disposer des technologies STI pertinentes et leur utilisation par ceux-ci,
- de l'intégration des résultats du positionnement dans les outils et les centres de gestion de la circulation.

### **2.2 Domaine prioritaire IV: lien entre le véhicule et l'infrastructure de transport**

Les spécifications et les normes en ce qui concerne le lien à établir entre les véhicules et l'infrastructure de transport comprennent les éléments suivants:

#### **1. Spécifications pour les autres actions**

1.1. La définition des mesures nécessaires pour intégrer différentes applications STI sur une plate-forme embarquée ouverte, sur la base:

- de la définition d'exigences fonctionnelles relatives aux applications STI existantes ou prévues,
- de la définition d'une architecture de système ouvert qui définisse les fonctionnalités et les interfaces nécessaires pour assurer l'interopérabilité/l'interconnexion avec les systèmes et les installations de l'infrastructure,
- de l'intégration conviviale a posteriori d'applications STI nouvelles ou actualisées dans une plate-forme embarquée ouverte,
- de l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption de l'architecture et les spécifications relatives à la plate-forme embarquée ouverte.

1.2. La définition des mesures nécessaires pour poursuivre le développement et la mise en œuvre de systèmes coopératifs (entre véhicules, entre le véhicule et l'infrastructure ou entre les infrastructures), sur la base:

- de la facilitation des échanges de données ou d'informations entre les véhicules, entre les infrastructures et entre le véhicule et l'infrastructure,
- de la possibilité, pour les parties respectives, véhicule ou infrastructure routière, d'échanger des données et informations pertinentes,

- de l'utilisation d'un format de message type pour l'échange de données ou d'informations entre le véhicule et l'infrastructure,
- de la définition d'une infrastructure de communication pour l'échange de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures et entre véhicule et infrastructure,
- de l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption des architectures respectives.

### 3 Dispositions du décret d'application de la directive STI de novembre 2012 concernant NOSCIFEL

La directive 2010/40/UE est ainsi née des constats suivants :

- 1. les politiques traditionnelles pour faire face à la demande de transport routier en Europe, telles que l'augmentation continue des capacités routières, sont de plus en plus difficiles à mettre en œuvre et se trouvent répondre parfois imparfaitement à l'évolution des besoins des usagers de la route ;
- 2. les systèmes de transport intelligents, basés sur des technologies d'information et de communication, contribuent à améliorer les performances du transport routier en termes de capacité, d'énergie, d'impact environnemental, de sécurité et de sûreté ;
- 3. mais leur efficacité dépend de la coordination de leur déploiement sur tout le territoire de l'Union.

**Mis en forme :** Hiérarchisation + Niveau : 1 + Style de numérotation : Puce + Alignement : 0,63 cm + Tabulation après : 1,27 cm + Retrait : 1,27 cm

La directive s'inscrit dans le plan d'action européen lancé en 2008 pour utiliser l'ensemble des possibilités offertes par les STI dans le domaine de la route et favoriser l'intermodalité. Elle est entrée en vigueur le 26 août 2010.

Cette directive-cadre établit essentiellement des orientations générales et nécessite l'adoption ultérieure de spécifications. Elle donne en effet délégation à la Commission européenne pour adopter les spécifications nécessaires à assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des systèmes de transport intelligents :

- 1. dans un premier temps, dans le cadre des six actions prioritaires (art. 3 de la directive), avec l'objectif d'y parvenir avant le 27 février 2013 ;
- 2. dans un second temps, pour d'autres actions des quatre domaines prioritaires (art. 2 de la directive).

**Mis en forme :** Avec puces + Niveau : 1 + Alignement : 0 cm + Tabulation après : 0,63 cm + Retrait : 0,63 cm, Taquets de tabulation : Pas à 1,27 cm

3. A ce jour, trois règlements délégués ont été adoptés :

- 1. 305/2013 du 26/11/12 relatif à l'action d) de la directive (« mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union ») ;
- 2. 885/2013 et 886/2013 du 15/05/13 relatifs respectivement aux actions e) (« mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ») et c) (« données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuite pour les usagers »).

**Mis en forme :** Avec puces + Niveau : 1 + Alignement : 0 cm + Tabulation après : 0,63 cm + Retrait : 0,63 cm, Taquets de tabulation : Pas à 1,27 cm

**Mis en forme :** Avec puces + Niveau : 1 + Alignement : 0 cm + Tabulation après : 0,63 cm + Retrait : 0,63 cm, Taquets de tabulation : Pas à 1,27 cm

Un règlement délégué est en cours de négociation pour l'action b) (« mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information en temps réel sur la circulation »).

La directive a été transposée en droit français par l'ordonnance n°2012-809 du 13 juin 2012 portant modification du code des transports ; elle prévoit un décret qui vise à accompagner la mise en œuvre des actes délégués résultant de la directive dans le champ d'action commun de cette dernière. Par ailleurs, à la date de la transposition de la directive, la Commission n'avait pas encore adopté les règlements délégués prévus par celle-ci. En tout état de cause, il était donc matériellement impossible de prévoir ces dispositifs dans l'ordonnance du 13 juin 2012.

La France travaille actuellement à l'expérimentation et à la mise en œuvre des spécifications adoptées, pour les systèmes français concernés.

La rédaction des actes réglementaires accompagnant la mise en œuvre des actes délégués est en cours. Elle fait suite à un travail de concertation avec les acteurs concernés et aux premières expérimentations en cours en vue du déploiement des systèmes de transport intelligent couverts. Cet avancement est conforme à l'approche de déploiement progressif et volontaire promue par les actes délégués.