

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°85 du 7 juillet 2015

Participants :

Robert ALLIO - IAU îdF
Benoît CHAUVIN – GART
Vincent CLERGEAT - Région Ile-de-France
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Louis FERNIQUE – DGITM/MTI
Nathalie GRANES - Région Ile-de-France
Françoise GUASPARE-GAL – Ile de France Europe
Jean-François JANIN – Chargé de mission DGITM
Léa MARZLOFF - Chronos
Dany NGUYEN-LUONG – IAU îdF
Hervé PHILIPPE – DGITM/MTI
Christophe SAROLI - CEREMA

Approbation du dernier compte rendu

Les participants à la réunion n'ont pas de remarque. Le compte rendu de la réunion du 13 mai 2015 est approuvé.

Les véhicules autonomes, retour sur l'expérimentation de La Rochelle dans le cadre du projet européen CityMobil2

Présentation d'Hervé PHILIPPE, MTI

Hervé PHILIPPE précise en préambule qu'interDAC signifie 'Inter directions d'administrations centrales'. La question des véhicules autonomes est en effet traitée au niveau interministériel par un groupe de travail comprenant le MEDDE avec la DGEC¹, la DAJ², la DGITM³, le Ministère de l'intérieur avec la DSCR⁴, la DGE⁵ (automobiles,

-
- 1 Direction Générale de l'Energie et du Climat
 - 2 Direction des Affaires Juridiques
 - 3 Direction des Infrastructures, des Transports et de la Mer
 - 4 Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière
 - 5 Direction Générale des Entreprises

assurances). La DGGN⁶ ne fait pas partie du groupe InterDAC mais s'implique de plus en plus sur ces dossiers par rapport aux problématiques de cybersécurité notamment.

Hervé PHILIPPE a retenu 2 approches :

- L'identification de projets phare
- Les expérimentations en France

Le concept clé en ce qui concerne les véhicules autonomes est la délégation de conduite : le conducteur se décharge de tout ou partie de ses responsabilités de conducteur vers une personne morale. Pratiquement, il lance des automatismes qui prennent en charge la mission, interagissent avec l'environnement, pilotent la voiture. Ceci pose directement la question de la responsabilité juridique, des régimes d'assurance, ...

Les projets phare

Drive Me

En 2017 Volvo programme de vendre 100 véhicules autonomes dans la ville de Gothenburg. Il y aura toujours un conducteur à bord et les fonctions d'autonomie et de délégation de conduite ne seront appliquées que sur autoroutes et voies rapides, donc en environnement assez cadré (pas de carrefour, tout le monde va dans le même sens, pas de cycliste, pas de piéton...). Ces fonctions sont celles qui sont en cours de développement et mise au point chez la plupart des grands constructeurs automobiles : suivi de voies, contrôle de la distance avec le véhicule précédent, contrôle de la vitesse maximum, surveillance de dépassement, gestion des situations d'urgence.

Exemple d'ADAS – aides à la conduite (cas de Mercedes Benz, BMW)

Les ADAS sont des systèmes automatiques d'assistance à la conduite. Ils fonctionnent en autonome sur le véhicule sans interaction avec l'infrastructure, ni avec les autres véhicules (V2I, V2V). Le conducteur ne délègue à aucun moment la responsabilité de la conduite. Les constructeurs automobiles développent des solutions ADAS de plus en plus avancées. Compte tenu du coût des technologies, les ADAS entrent le plus souvent sur les marchés par les véhicules haut de gamme de luxe. Mais avec le développement des équipements (capteurs laser, ultra-son...), les coûts vont baisser et les ADAS vont progressivement se démocratiser (véhicules de moyen de gamme puis pour certains, véhicule d'entrée de gamme).

Il est important de suivre le progrès des ADAS car :

- ils correspondent à des briques de technologie et en même temps à des sous-fonctions, qui devront être intégrées dans le véhicule autonome ;
- ils permettent aux usagers de se familiariser avec de nouvelles façons de conduire et d'interagir avec son véhicule.

En se basant sur le catalogue de constructeurs de voiture de luxe comme Mercedes-Benz ou BMW, les ADAS permettent aujourd'hui :

- De faire des créneaux et de positionner le véhicule en épis automatiquement
- De détecter la somnolence du conducteur
- De faire de la gestion automatique de panneaux (limites de vitesse, sens interdit)

6 Direction Générale de la Gendarmerie Nationale

- De stabiliser les trajectoires (ESP). Mercedes fait du contrôle de voie avec l'ESP en agissant sur les freins pour remettre le véhicule sur la bonne voie.
- D'assurer les fonctions avancées de freinage (ABS) mais aussi de détection de piétons et de véhicules surgissant latéralement permettant ainsi au véhicule de ralentir
- De gérer automatiquement les feux de croisement
- De réguler la vitesse en fonction de la distance avec le véhicule précédent
- De contrôler les angles morts arrières
- D'apporter de l'assistance la nuit (caméras infra-rouges)

Sur d'autres modèles de voitures des indications sont fournies en fonction du géo-référencement du véhicule (tronçon dangereux, limites de vitesse)

A côté de ces innovations disponibles sur le marché, et sur le thème de la voiture autonome, Mercedes-Benz, fidèle à sa tradition, projette de fabriquer des voitures autonomes sur le segment du luxe.

Les géants de l'Internet

Qu'il s'agisse de Google qui développe la Google Car, Apple qui a préparé une version embarquable de son système d'exploitation, ou de Baidu qui a signé un accord avec BMW pour tester des véhicules autonomes en Chine, les géants de l'internet sont tous présents sur la thématique du véhicule autonome.

Nous pensons que leurs motivations principales sont :

- garder les conducteurs et passagers connectés
- soumettre (et donc faire des affaires) des opportunités d'achat, restauration, distraction aux conducteurs et passagers
- récupérer les données utilisateurs sur les déplacements des usagers.

Peuvent elles avoir un intérêt à construire des véhicules ? ... L'enjeu avec les constructeurs automobiles sera la prééminence du contact avec le client final : usager ou entreprises.

Au coeur de l'autonomie, il y a les questions de localisation et d'optimisation d'itinéraires. C'est un sujet aussi sur lesquels les géants de l'internet peuvent tenter de créer des exclusivités.

Enfin, quels que soient les effets d'annonce, il y a toujours eu des conducteurs à bord (assisté parfois d'un superviseur). Par exemple, la google-car évolue sur une infrastructure connue (repérée).

Le plan véhicule autonome

En France, le véhicule autonome fait partie du plan de la nouvelle France industrielle, animée par la Direction Générale d'Entreprises fortement représentée par la plateforme automobile (Renault, Valéo...). Les véhicules autonomes ne concernent pas que le véhicule particulier. Il concerne aussi le transport de passagers et le transport de marchandises. Le platooning consiste à faire déplacer les véhicules en les regroupant. La feuille de route du plan véhicule autonome place des objectifs de fonctionnalité à atteindre d'ici à 2050, pour chacune des ces 3 catégories d'usage et de véhicules.

Pour 2020, les problématiques technologiques, d'ergonomie et de sécurité devraient être traitées pour la circulation sur autoroutes. Au-delà de 2030, des systèmes plus autonomes évolueront dans des contextes plus ouverts et plus compliqués.

Deux instituts de recherche animent les travaux an amont :

- VEDECOM
- SystemX

VEDECOM traite les problèmes de perception, de localisation, et de cartographie, les IHM (interface homme machine) et les facteurs humains. Des questions se posent : faut-il embarquer beaucoup d'équipements pour être autonome ou faut-il se baser sur des réseaux à haut débit ? Quel cadre juridique ? Quelles interfaces entre le conducteur et sa machine ? Comment gérer la délégation puis, plus tard, la reprise de contrôle du véhicule par le conducteur selon que cette reprise est à l'initiative du conducteur ou d'une demande du véhicule ?

SystemX a identifié 9 axes de recherche, essentiellement autour des problèmes de sécurité, la validation des données, l'évaluation des incertitudes de position...

L'acceptabilité sociale est un sujet clé. C'est en effet une révolution sociale tant au niveau du conducteur que des citoyens. Au cœur de l'acceptabilité, il y a bien sûr la question de la sécurité routière. Un véhicule automatisé doit réagir de manière plus sûre qu'un conducteur. On atteint des niveaux d'exigence très élevés. En termes d'acceptabilité, l'ergonomie des véhicules autonomes, la qualité de service, les bénéfices en termes de fluidité et d'environnement et enfin les nouveaux usages permis (se connecter et recevoir, lire, écrire, envoyer ses emails/sms.) sont des arguments attendus des futurs utilisateurs.

Les expérimentations sur route ouvertes vont se multiplier. Le MEDDE souhaite avoir des retours sur toutes les expérimentations qui auront lieu pour capitaliser les résultats et faciliter par la suite les décisions réglementaires, voire même demander des compléments d'expérimentation sur des points encore à creuser. Les véhicules vont produire des données et générer des flux entrants et sortants de données qu'il faudra sécuriser et protéger.

Actuellement, il y a une forte pression des constructeurs pour réaliser des expérimentations sur les réseaux autoroutiers et sur les voies rapides urbaines (par exemple le boulevard périphérique de Paris) car l'environnement est mieux cadré. Des contacts sont pris avec la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, les différentes sociétés d'autoroutes, les DIR⁷.

Une dernière question : les géants de l'internet et les constructeurs automobiles investissent énormément dans le véhicule autonome mais les urbanistes et les autorités de mobilité sont-ils suffisamment impliqués dans cette mutation qui ne concernera pas uniquement la voiture et les transports mais la vie dans la cité et le travail ?

Les expérimentations en France

Ces expérimentations se déroulent dans le respect des traités internationaux.

Convention de Vienne

La convention de Vienne énonce qu'un conducteur est une personne qui assume la direction d'un véhicule (question de responsabilité) ou guide des bestiaux. Il y a certainement une place pour le véhicule autonome dans cette définition. Tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur. Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule. Dans les textes qui vont sortir, on parle de délégation de conduite totale ou partielle. Dans un véhicule autonome, le conducteur n'assumera plus la responsabilité.

7 Directions Interrégionales des Routes (MEDDE)

Code de la route

On peut faire circuler un véhicule expérimental sous couvert d'un certificat W garage. Quand on teste une fonction de délégation de conduite, il y a toujours un conducteur. Quand on est en limite du domaine, on fait instruire ce W Garage avec décision du ministre chargé des transports, après avis du ministre de l'intérieur. Le Directeur Général de l'Energie et du climat signe la délivrance des certificats W garage par délégation.

Instruction

Pour instruire un certificat W garage, une procédure d'instruction sera mise en place sur la base d'un mode déclaratif : on demande aux expérimentateurs de fournir un dossier. Il faut ensuite s'assurer que toutes les précautions ont été prises : conducteurs professionnels formés et qualifiés, permis qui conviennent selon le type de véhicule, assurance du véhicule. Entrer en contact avec les gestionnaires de voirie est également un point fondamental. Deux cas de figure :

- S'il n'y a aucune communication entre le véhicule et la voirie, il faut juste que le gestionnaire de voirie soit informé.
- Si l'infrastructure doit être modifiée pour recevoir les véhicules, comme la mise en place d'aménagement particulier (feux rouges), le gestionnaire de voirie fait alors forcément partie du projet.

Huit dossiers ont déjà été traités :

- Deux ont été acceptés : la navette de La Rochelle (dec 2014 – avril 2015) et le dossier de PSA (juin 2015 – déc 2016) sur les sections de l'A104, l'A86, le périphérique... Les gestionnaires ont été informés et PSA va se rapprocher de ces derniers.
- 6 autres dossiers : 5 dossiers pour Bordeaux (2 navettes et 3 expérimentations sur route) et un dossier Valéo (autorisation pour toutes les autoroutes de France)

LTEPCV article 9 IV (Loi de transition énergétique pour la croissance verte)

Il permet la circulation sur la voie publique de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite. Ce concept sera repris prochainement dans le code de la route. Il y aura aussi la préparation d'un W garage pour les expérimentations de véhicule à délégation de conduite.

L'expérimentation de La Rochelle

La dernière expérimentation en France s'est déroulée dans le cadre du projet européen [Citymobil2](#). L'objectif principal était de tester l'acceptabilité et l'intégration dans l'environnement urbain. L'expérimentation s'est effectuée avec des petites navettes de transport de personnes . Elle a mobilisé l'autorité de mobilité, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, la Ville de La Rochelle (voirie), l'exploitant Transdev Proxiway. Cette dernière compétence est indispensable : chaque jour il fallait ranger, nettoyer, entretenir les véhicules, s'occuper des personnels, accueillir les passagers... L'Ecole d'Ingénieurs de La Rochelle a encadré l'expérimentation sur le plan scientifique et technique. L'INRIA (Michel PARENT) a également joué un rôle fondamental.

La navette était composée d'un conducteur opérateur avec permis B, pouvant accueillir au maximum 8 passagers. La commande s'est effectuée avec joy-stick (manette de jeux ; pour plus de sérieux il faudrait cependant trouver un autre terme). La navette est dotée d'un bouton d'urgence. Les parcours étaient matérialisés au sol et des feux R24 assuraient le croisement avec d'autres voies de circulation. (Les habitants ont appris à reconnaître ce

type de feux). Les passagers participaient à l'expérimentation et ce n'était pas un service public et classique de transport. Les passagers étaient acceptés par le transporteur. Six véhicules ont été impliqués dans l'expérimentation. La navette a détecté les obstacles avec des capteurs lasers et des ultra-sons (jusque 30 m). La localisation était du type GPS différentiel avec d'autres aides à la localisation (Lidar, centrale à inertielle). Le véhicule suivait une trajectoire prédéfinie. S'il rencontrait un obstacle, il s'arrêtait mais ne le contournait pas.

Un poste central supervisait les 6 véhicules. Il avait la possibilité de stopper les véhicules et il était en communication avec ces véhicules.

Bilan : sur 4 mois, il n'y a pas eu d'incident. Un rapport détaillé sera fourni. L'expérimentation a été très appréciée de la population surtout pour les personnes du 3^{ème} âge et les enfants/ados. Il y a eu quelques petits problèmes de localisation sur certaines sections (effets d'écho à cause des arbres). Ce ne sont pas encore des véhicules qui sont capables d'être homologués. Il reste encore du travail de qualification. L'expérimentation a bien fonctionné parce qu'elle était bien portée politiquement et a bénéficié d'une bonne gestion. L'expérimentation a été vue comme un projet de territoire.

Beaucoup de villes en France souhaitent faire cette expérimentation. L'expertise française est assez en avance sur le sujet.

A Bordeaux, les 2 navettes n'utilisent pas les mêmes réseaux et le même système de supervision (problème d'interopérabilité). Il faut s'assurer que chaque système possède sa propre fréquence

Discussion

Jean-François JANIN précise que des services de véhicules autonomes pourraient être développés dans le cadre de structures privées (Société de logements), avec une prise en compte de ces services par les promoteurs.

Louis FERNIQUE précise que des simulations ont été réalisées sur Lisbonne pour voir comment des véhicules autonomes, avec la fonction de taxi partagé ou non partagé, ou comme petit transport collectif, pourraient remplacer les véhicules particuliers et aussi les besoins de stationnement. Le FIT (Forum International des Transports) recherche des grandes agglomérations européennes pour servir de terrain de simulation, avec des partenaires locaux capables de leur fournir des matrices de mobilité. Il cherche en France une agglomération de 1 à 3 millions d'habitants. Si les études sont concluantes, des expérimentations pourraient être menées par la suite. (Interlocuteur José Manuel VIEGAS).

Benoit CHAUVIN se demande quelle est la part d'aménagement dévolu aux véhicules autonomes (comment on la finance ?) par rapport à la part d'aménagement réservée aux véhicules de transport de masse.

Nathalie GRANES précise que ces questions doivent se poser dès maintenant. Est-ce que les véhicules autonomes doivent entrer dans la politique de mobilité et comment ? Quel est l'impact en terme d'aménagement et de mobilité ?

Louis FERNIQUE précise que le véhicule autonome a un faible impact écologique. Avec un seul conducteur par véhicule, on ne gagne pas grand-chose, Il vaut mieux se placer dans le cadre de véhicule autonome servant de taxi à la demande partagé.

Jean-François JANIN précise qu'une expérimentation a suivie celle de La Rochelle (en mai) à Lausanne dans le cadre de Citymobil2.

A bordeaux, les véhicules autonomes ne seront pas présentés comme des gadgets mais bien comme des véhicules opérationnels, prêts à être commercialisés. Il y a beaucoup de savoir-faire français sur le sujet.

Louis FERNIQUE demande qui a assuré le leadership

Jean-François JANIN répond qu'il s'agit de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle. Il précise que si un projet de cet ordre s'effectuait en Ile de France, le leadership devrait être assuré par le STIF / RATP. La mise en place d'une expérimentation doit être menée par des personnels très expérimentés que l'on trouve chez les exploitants de transport. La formation des utilisateurs et des citoyens est également indispensable. Les retours d'expérimentation de La Rochelle sont particulièrement enrichissants.

Louis FERNIQUE ajoute que la mise en service du véhicule complètement automatisé n'est pas encore envisageable et ne le sera certainement pas à cause de la mutation des usages. Mais pour des expérimentations de type La Rochelle, avec des tracés prédéfinis (technologies déjà rodées dans le cadre de process industriels), on peut déjà affirmer que l'industrialisation de ces véhicules se fera à l'horizon de quelques années.

Voir vidéo de l'expérimentation : <http://larochelle-rebelle.blogspot.fr/2014/12/avec-ses-bus-sans-chauffeur-la-rochelle.html>

L'accompagnement pour le montage de projets européens

Présentation de Mme Françoise GUASPARE-GAL, chargée de mission à l'Association Ile de France Europe

Mme Françoise GUASPARE-GAL est chargée de mission au sein de l'association Ile de France Europe (<http://www.iledefrance-europe.eu/>) depuis 2008 après avoir occupé des fonctions dans plusieurs collectivités territoriales et à la Région Ile de France.

L'association Ile de France Europe représente la Région Ile-de-France et sept Départements franciliens auprès des instances européennes. La ville de Paris a fait le choix de ne pas être membre de l'association.

Toutes les régions des différents pays de l'Union Européenne ainsi qu'un certain nombre de grandes villes disposent de représentations à Bruxelles. Ceci est d'autant plus nécessaire que la Commission a compris que, dans le contexte actuel général de décentralisation, l'expérience vient du local.

La Région Ile de France a longtemps placé en seconde priorité les politiques européennes et, de ce fait, pendant une longue période, elle n'a guère été visible aux yeux des institutions de l'Union. Cette situation a évolué au cours des dernières années, notamment grâce à l'action de l'association.

Les missions d'Ile de France Europe sont :

- Informer et sensibiliser sur l'actualité, les politiques et les programmes communautaires ;
- Valoriser et promouvoir les intérêts de la Région et des Départements auprès des institutions européennes ;
- Aider les élus et les acteurs franciliens à appréhender la dimension européenne ;
- Assurer un relais auprès des instances européennes.

L'association valorise tout ce qui se passe sur le territoire francilien afin d'assurer une véritable visibilité de l'Ile de France sur tous les sujets dans lesquels l'Union Européenne est

concernée. La présence de l'association – une équipe de 6 personnes – à Bruxelles offre la possibilité de rencontrer en permanence les fonctionnaires de la Commission, mais aussi des politiques et des parlementaires

L'association fait un travail d'analyse des divers textes (directives, règlements, livres verts et livres blancs....) ; elle en mesure les impacts par rapport à la Région, dialogue, propose des amendements ou des dispositions complémentaires. L'intervention de l'association se situe de plus en plus en amont.

En matière de programmes européens, le travail est important ; il y a de nombreux programmes européens où l'Ile de France n'est pas ou guère présente parce que, pendant longtemps, du fait de l'importance de ses moyens propres, du fait de la méconnaissance des programmes européens et faute d'avoir acquis l'habitude de travailler dans le cadre d'un partenariat européen, elle s'y est peu intéressée.

L'aide apportée par l'association est personnalisée. Il ne s'agit pas seulement d'informer, mais aussi d'accompagner les acteurs locaux dans leur démarche vis-à-vis de l'action européenne. L'association essaie de donner la bonne information aux acteurs concernés ; elle est présente dans de nombreux réseaux. La délégation aide les acteurs franciliens à répondre aux appels à projets, à trouver des partenaires et à monter des consortiums.

Au quotidien, dans le domaine des transports et de la mobilité, l'association travaille avec la DG MOVE, avec la représentation permanente de la France, avec le Parlement européen (notamment la commission transports jusqu'alors dominée par l'Allemagne mais qui compte aujourd'hui de nombreux français actifs).

Quelques exemples : Ile de France Europe a beaucoup travaillé sur les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), sur la directive véhicules propres et se concentre aujourd'hui sur le thème de l'électromobilité qui est une des politiques de la Région en matière de mobilité durable. Elle se positionne à l'intérieur du RIM (Regional Innovation Monitor), plateforme d'échange de connaissances et d'expériences au niveau des régions.

Au titre de la mission d'information Ile de France Europe publie une lettre d'information sur internet à laquelle il est possible de s'abonner librement. Le site internet regroupe l'actualité européenne au quotidien, une rubrique « opportunités » où sont publiés tous les appels à projets, les communications de la commission, les recherches de partenaires, et les réponses aux consultations. La rubrique « événements » permet de visualiser les événements européens, les événements franciliens. Le site est ouvert au grand public et comporte un accès membres disposant d'une documentation élargie.

L'association participe à de nombreuses manifestations et organise elle-même des événements comme une journée Ile de France Europe annuelle et des manifestations dans les départements. Ces manifestations permettent d'accueillir des interlocuteurs bruxellois et se situent souvent à un niveau politique. L'idée est à la fois de faciliter l'entrée de l'Ile de France en Europe et de faciliter l'entrée de l'Europe en Ile de France.

M. Benoit CHAUVIN considère qu'il serait opportun de travailler avec les « filières », tant la filière ferroviaire (Fer de France, créé en 2012) que la filière mobilité intelligente en cours de création, afin d'éviter les remontées d'informations à l'unité.

M. Jean-François JANIN estime que l'intérêt d'une filière française de la mobilité intelligente sera de pouvoir associer des entreprises de toutes tailles et des collectivités qui ont envie de participer à des projets européens.

Il confirme qu'une coordination est tout-à fait nécessaire. Il explique qu'en matière européenne, dans le domaine de la mobilité et des transports, ERTICO qui avait jusqu'alors cherché à se positionner exclusivement comme coordinateur de projets, envisage d'élargir son approche et pourrait à l'avenir se positionner comme simple partenaire de projets. Il pense qu'ERTICO pourrait être intéressé à une coopération avec le Région Ile de France.

Mme Françoise GUASPARE-GAL indique qu'Ile de France Europe entretient des relations suivies avec ERTICO ainsi qu'avec POLIS auprès de qui elle peut se positionner en intermédiaire pour le compte des collectivités locales membres de l'association.

M. Jean-François JANIN assure que l'Ile de France, avec ses six millions d'habitants, représente un potentiel important pour les autorités européennes et un atout non négligeable pour des partenaires. Il estime que le rôle de la délégation Ile de France est fondamental du fait de la complexité du montage des projets : un projet H 2020 est très lourd à monter, c'est une entreprise risquée, pour laquelle la présence de l'Ile de France est un plus.

Mme Françoise GUASPARE-GAL pense qu'on n'insiste pas suffisamment sur les expérimentations et qu'un des obstacles les plus importants à une présence française plus significative dans des projets européens – et c'est le cas pour l'Ile de France - résulte de délais beaucoup trop longs pour passer à l'action. Les acteurs locaux ont de nombreuses idées mais il est urgent de passer rapidement au stade des expérimentations. Il faut, en outre, donner davantage de visibilité aux actions exemplaires.

M. Benoît CHAUVIN suggère que la future filière de la mobilité intelligente soit chargée de l'accompagnement des projets européens liés à l'utilisation des ITS.

La discussion porte ensuite sur l'électromobilité. C'est un thème central de la politique francilienne. En la matière la Commission européenne ne dispose guère de retour d'expérience et il serait pertinent de s'y positionner à court terme.

Proposition de notes d'analyse

Une proposition a été faite dans le cadre du précédent comité de pilotage. Six sujets ont été proposés. Ils figurent dans un document annexe. 3 études peuvent être produites d'ici la fin de l'année.

Les membres du comité de pilotage ont jugé l'ensemble des propositions intéressantes. Un ordre de priorité a toutefois été établi :

- Priorité 1 : analyse à traiter avant la fin de l'année.
- Priorité 2 : Analyse à traiter ultérieurement ou à traiter si l'analyse de priorité 1 a été traitée au préalable.

Sujets Chronos

- Les innovations pour la logistique du dernier kilomètre. Comment les collectivités peuvent réglementer la question du dernier kilomètre ? Quelle est l'implication des modes actifs ? Comment sont utilisés l'espace public et les transports collectifs pour la logistique urbaine ? Quels sont les retours d'expérience ? Un plan préalable de la note est souhaitable afin de faciliter sa construction définitive. (priorité 1)
- La place de l'Economie sociale et solidaire dans la mobilité intelligente. Ce sujet a son importance pour permettre d'offrir un cadre adapté au développement des actions de l'ATEC pour la filière ITS. La formulation d'un premier avis est recommandée dans un premier temps, avant la construction définitive de la note (priorité 2)
- Les nouvelles offres de minibus privés. Ce sont des minibus qui fonctionnent selon la demande. Plusieurs services de ce genre existent dans le monde dont Padam en France. (priorité 2)

Sujets Urba 2000

- L'impact des ITS sur les économies d'énergie et plus particulièrement l'apport des ITS dans les changements de comportement, en particulier l'éco-conduite dans le milieu professionnel mais aussi dans le milieu social en général (priorité 1)
- Le développement et les exemples d'initiatives des NSM. Quels sont les développements sur le territoire national ? Comment les collectivités se raccrochent-elles à ces développements ? Comment les collectivités parviennent à faire évoluer les conditions de portage et de gouvernance ? Cette étude est conditionnée par l'examen du recueil de recherche PREDIT dont l'assemblage a été produit par le CEREMA en 2013. (priorité2)

Sujets IAU

- Les certificats d'économie d'énergie dans le domaine du transport (priorité 1)
- Le Schéma Régional Climat Air Energie de la Région île-de-France : un outil pour réduire le changement climatique (priorité 2)

Les notes d'analyse feront l'objet d'une présentation préalable dans le cadre du comité de pilotage. Elles ont vocation à être diffusées.

Congrès ITS de Bordeaux / forum THNS 2015

La région Aquitaine, le Conseil Général de Gironde, la Communauté urbaine de Bordeaux et la Ville de Bordeaux travaillent ensemble depuis 2011 sur le congrès ITS et sur les démonstrations qui s'y dérouleront, comme celle qui concerne les véhicules autonomes. Le congrès ITS est un appui fort non seulement pour les entreprises mais également pour les collectivités.

84 pays seront présents. Une table ronde ministérielle sera mise en oeuvre.. On attend au moins 3 villes françaises autres que celle de Bordeaux. Ces dernières pourraient faire part de leur expérience en matière de numérique, d'ITS, de mobilité et d'environnement.

Quelques exemples de 'success stories'

Le service monautopartage.fr est bien développé en région parisienne (Saclay, Neuilly....) et il est dérivé d'un projet européen baptisé MOLECULES, qui a assuré la mise en place d'études pilotes sur les sites du Grand Paris, de Barcelone et de Berlin pour la promotion des innovations en matière d'éco-mobilité. L'établissement public d'aménagement de la ville de Marne-la-Vallée (EPAMARNE), la société MOPeasy et la RATP ont porté le projet de ce nouveau service de véhicules électriques en autopartage. Ce dernier a été expérimenté en gare de Noisy-Champs (RER A), pour une durée de 36 mois, à partir de 2012. Cette expérimentation a permis de favoriser l'émergence d'une nouvelle forme de mobilité et d'évaluer l'intérêt de ce nouveau service, baptisé maintenant monautopartage.fr, auprès du grand public.

Le service Optimod, pour lequel nous ne disposons pas encore d'assez de recul, est également porteur. Le projet est exporté dans d'autres pays.

La société [EcoV](#) a développé le covoiturage courte distance. Mais le service est assez jeune. IL n'y a pas non plus de recul suffisant.

L'international

La Chine porte un intérêt particulier au tramway, à son environnement et à ses aspects économiques. La Chine progresse aussi sur la gestion du trafic. Les sujets portant sur des véhicules autonomes et les économies d'énergie les intéressent également. Des villes en Chine sont intéressées par le congrès ITS de Bordeaux et/ou par le forum THNS de fin novembre. Un accord de coopération entre l'ATEC ITS France et l'association ITS Shenzhen a été signé fin juin à Shenzhen qui est une ville à fort potentiel pour les ITS et le numérique en général. Un appel à communication a été lancé pour l'organisation du THNS 2015. Des lieux où se dérouleront les manifestations ont été identifiés : L'ENPC à Champs sur Marne ; l'IFSTTAR à Champs sur Marne ; l'école des ingénieurs du numérique à Issy-les-Moulineaux ; l'école nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville ; l'école d'ingénieurs de la Ville de Paris ; l'Institut de R&D [Efficacity](#) à Champs sur Marne (il traite de la transition énergétique de la ville et rassemble de grandes entreprises). La [conférence mondiale sur la recherche transport](#) (WCTR) aura lieu du 10 au 15 juillet 2016 à Shanghai.

Prochain comité de pilotage le 4 septembre 2015 matin