

Bonjour,

Nous vous parlions la semaine dernière d'un projet européen dont nous venions de recevoir les conclusions. Envoi-ci un autre, auquel la Commission et les administrations routières nationales ainsi que les sociétés gestionnaires des autoroutes ont directement participé :

C-ROADS qui a porté sur l'**interopérabilité des systèmes de communications** entre les **Véhicules connectés** et les **infrastructures équipées** de balises radio (V2I en anglais). Il y a en fait deux systèmes de communication qui peuvent être complémentaires sur certains itinéraires :

- les **communications à courte distance** (**ITS G5**, avec des balises « **roadside units** » au bord de la route et des « **on board units** » embarquées dans les véhicules) en **traits fins** sur la carte
- les communications à longue distance (**3G,4G**) qui nécessitent des **pylones** lorsque les routes sont en rase campagne pour utiliser des récepteurs radio comme ceux des **smartphones**.

Dans les deux cas, les **données** qui sont échangées entre les véhicules et les infrastructures sont **analysées en temps réel** pour aider à la **gestion de trafic**, le **comptage**, la **sécurité routière** et le bon fonctionnement des **réseaux de communication** eux mêmes. Ces données peuvent également être complétées par des **données utiles aux automobilistes**, notamment des informations lui permettant d'**anticiper** des bouchons ou des événements qui nécessitent une **attention particulière**,

notamment un **ralentissement**. La carte correspond aux **essais** qui ont été faits dans le cadre du projet par les **16 États** qui y ont participé à partir de 2016 et 2017. Un **élargissement** vers les réseaux d'autres **États** qui ont coopéré à partir de 2019 (Croatie, Israël, Nouvelle Zélande, Queensland/Australie, Russie, Turquie et Suisse) montre que la **desserte du littoral** a été importante dans l'équipement des réseaux. Ces informations font suite à un **webinaire** organisé par **Marie-Christine Esposito, Cheffe du bureau de l'information routière, des systèmes d'information et des C-ITS** au **Ministère des Transports**, qui pense mettre d'autres éléments en ligne. Nous lui ferons part de vos questions sur ces systèmes et leurs développements.



Normalisation du fret intelligent : au cours de la **Réunion** du 25 mars de la **Commission française BNTRA/CN02** qui est le groupe miroir des travaux internationaux de normalisation (**CEN, ISO**) et de plusieurs **organisations mondiales** qui codifient les **bonnes pratiques** et influencent de fait les normes et l'**évolution périodique** de celles-ci, activité qui est **mandatée** par la Commission Européenne. **Bernard JACOB** a précisé notamment l'état des réflexions autour du pesage en marche au sein de l'**OIML (Organisation Internationale de la Métrologie légale)** et des organismes qu'il a réussi à convaincre de l'utilité du **WIM (Weight in Motion)** . **Hanane Bécha**, consultante

pour le **DCSA (Digital Containers Shipping Association)** a fait un point sur les relations entre l'**UN-CEFACT** et l'**ISO** sur les **Modèles de données**, leur **codification** et les **formats d'échanges** entre les acteurs des **chaînes logistiques**.

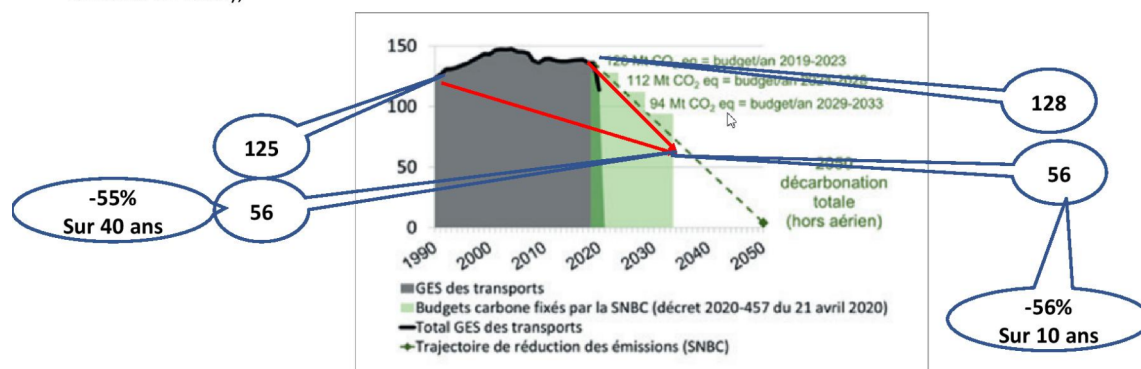
Fret ferroviaire : Stratégie nationale : Le commentaire de François Malbrunot, lecteur du bulletin d'URBA 2000 et de cette lettre, illustre l'importance du changement que la SNBC française voudrait provoquer.

Fret ferroviaire : Stratégie nationale : Le commentaire de François Malbrunot, lecteur du bulletin

(Fit for 55 : réduction de 55 % des émissions du GES par rapport 1990 à échéance 2030 ; objectif de la neutralité carbone en 2050),

Commentaire de François Malbrunot

→ En continuant sur cette trajectoire, en 2030, il faudra réduire de 60 % environ, sur l'année, les émissions de GES !!! 😊



Évolution des émissions des transports et objectifs de réductions selon la SNBC (Mt CO₂ eq.)

Source : « Bilan annuel des transports en 2020 », ministère de la Transition écologique, décembre 2021.

Élection présidentielle 2022 : état des lieux pour une politique des transports pour la France

7

21/02/2022

TDIE 2022 - Commentaires François MALBRUNOT - LOGMA consulting

3

d'URBA 2000 et de cette lettre, illustre l'importance du changement que la SNBC française voudrait provoquer. Quelles peuvent être les moteurs d'une telle inversion de la trajectoire ? N'hésitez pas à nous faire part de vos idées et de vos commentaires ...

Bien à vous

Jean-François JANIN et Philippe DELCOURT



[Commenter une information de cette Lettre ou des Lettres précédentes](#)

[Commenter une information d'un bulletin d'URBA 2000 ou rechercher un article de la veille](#)

[Proposer](#) une autre personne pour recevoir les bulletins d'information hebdomadaires

[Se désinscrire](#) pour ne plus recevoir de bulletins d'information.