



Interview de M. Guillaume Gellé, président de l'Université de Reims Champagne-Ardenne

Comment l'Université de Reims Champagne-Ardenne est-elle impliquée dans SCOOP ?

L'Université de Reims Champagne-Ardenne est impliquée dans SCOOP depuis le début du projet en 2014. L'Université de Reims, à travers le laboratoire de recherche CRESTIC, participe au processus de validation des composants de SCOOP.

Etre impliqué dans ce projet, subventionné par la DG MOVE de la Commission européenne, est une grande opportunité pour notre Université d'être un acteur reconnu dans le domaine de l'interopérabilité des véhicules connectés en France et en Europe. Et je crois que ceci mènera à la création et au renforcement de nouveaux partenariats sur ce sujet pour l'Université de Reims.

Pouvez-vous nous donner des informations sur l'avancement actuel du projet ?

Tous les appels d'offres sur les cinq sites pilotes sont achevés, et la plupart des prototypes ont été livrés. La phase de validation a commencé. La première phase de validation est le test des prototypes en laboratoire pour vérifier leur conformité aux normes et aux spécifications SCOOP, et pour s'assurer que les messages d'un prototype sont bien reçus par les autres prototypes, ce qui est la première

étape de l'interopérabilité. Piloter cette première phase est le rôle de l'Université de Reims.

Quels sont les tests à effectuer et comment la validation est-elle organisée ?

Une check-list des tests à réaliser a été mise en place, et des plans de tests ont été rédigés en conséquence et sont mis à jour en continu. Il y aura trois phases de test : les tests en laboratoire, les tests sur piste à l'IFSTTAR à Satory, et enfin les tests sur route ouverte. La phase de tests en laboratoire consiste à coder les plans de tests dans un langage spécifique, de façon à mener tous les tests automatiquement et très rapidement. Les résultats sont transmis au développeur qui doit résoudre les problèmes et renvoyer une nouvelle version du prototype.

La phase de tests sur piste est en cours de préparation pour un démarrage officiel en juin.

La phase de tests sur route ouverte démarrera cet été à partir d'un premier équipement des cinq sites pilotes.

Comment SCOOP sera-t-il représenté au congrès européen des ITS à Glasgow ?

Bien entendu, SCOOP sera représenté dans plusieurs sessions, dont une session baptisée *Achieving C-ITS interoperability in Europe: the examples of COMPASS4D and*

SCOOP le 8 juin qui mettra l'accent sur l'activité de tests croisés menée dans le cadre de SCOOP entre la France, l'Autriche, l'Espagne et le Portugal. Une autre session baptisée *Gearing up for C-ITS deployment* présentera l'avancement actuel de SCOOP et de nombreux autres projets de déploiements pilotes de STI-C en Europe.

Nous avons aussi un site internet du projet en préparation : <http://www.scoop.developpement-durable.gouv.fr>. Il sera ouvert juste avant le congrès.

Quand sera-t-il possible d'acheter des véhicules SCOOP ?

Après la phase de validation, la production des véhicules devrait démarrer dans les usines Renault et PSA. Notre objectif est d'avoir les premiers véhicules en vente début 2017.

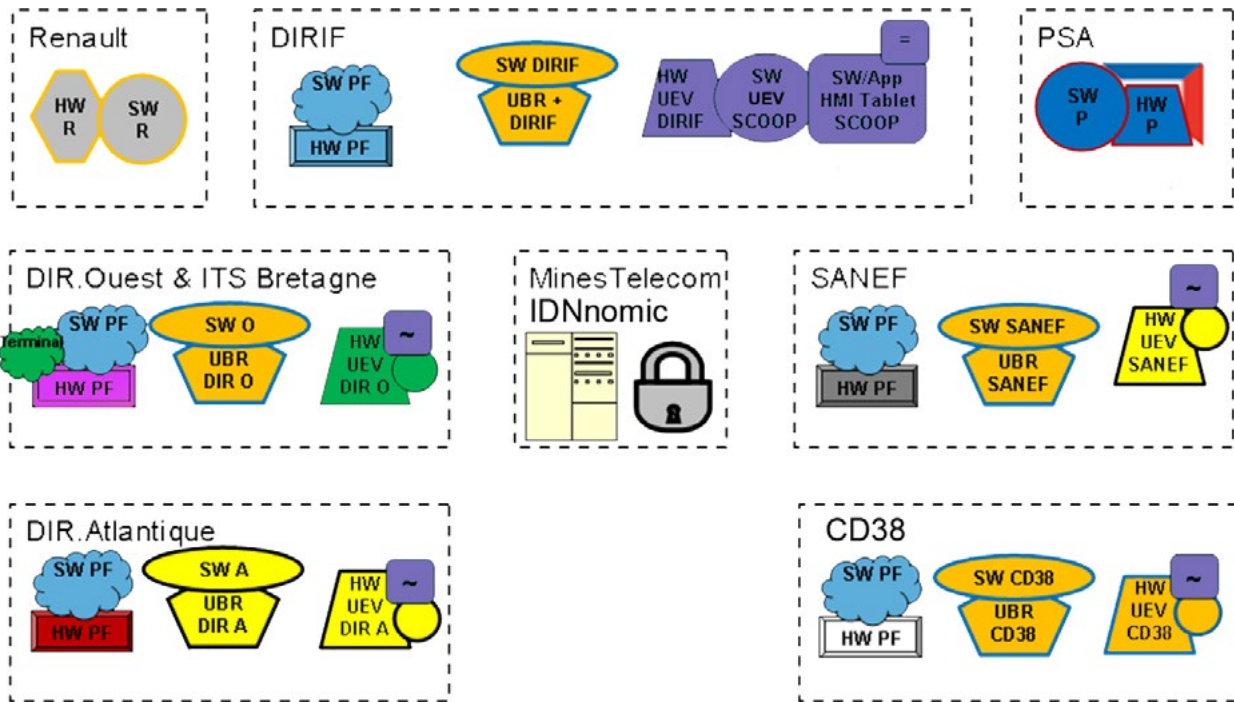
Lettre d'information n°4

Directeur de publication : C. Bouchet
Rédacteurs en chef : N. Patin, E. Ollinger
Réalisation : G. Lambert



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Vue générale des prototypes développés dans SCOOP



SCOOP est un déploiement pilote, basé sur des processus de la vie réelle. PSA et Renault développent leurs prototypes avec leurs fournisseurs habituels, et les gestionnaires routiers publics ont choisi leurs fournisseurs via des processus d'appels d'offres.

Néanmoins, pour faciliter l'interopérabilité, le logiciel de la plate-forme SCOOP et le logiciel/application des UEV des véhicules gestionnaires (voir composants du système SCOOP dans la lettre d'information n°2) sont développés de façon centralisée par la DiRIF pour les 5 sites pilotes. Le système de sécurité est développé de façon centralisée par l'Institut Mines Télécom et par IDNomic.

Des formes similaires sur le schéma indiquent des composants similaires (unités bord de route, unités embarquées dans les véhicules, etc.)

Des couleurs similaires sur le schéma indiquent qu'ils sont développés par le même fournisseur.

HW = matériel

SW = logiciel

UEV = Unité Embarquée dans les Véhicules

UBR = Unité Bord de Route

PF = plate-forme SCOOP

Les phases de validation de SCOOP

- Tests en laboratoire
 - Conformité aux normes et aux spécifications
 - Interopérabilité de base
- Tests sur piste
 - Tests de sous-systèmes
 - Tests de l'écosystème complet
- Tests sur route ouverte sur chaque site pilote, avec le système d'aide à la gestion du trafic local
 - Tests de l'écosystème complet
 - Évaluation ergonomique

1 Project subsidised by the European Union

Agenda

Du 6 au 9 juin, le projet SCOOP sera présenté dans de nombreuses sessions du congrès européen des systèmes de transports intelligents à Glasgow :

Sessions d'intérêt spécial

SIS03: Gearing up for C-ITS
Mardi, 7 juin 11.00 - 12.30

PR05: Achieving C-ITS interoperability in Europe : the examples of COMPASS4D and SCOOP@F
Mercredi, 8 juin 11.00 - 12.30

Présentations SCOOP dans les autres sessions

ES04: European pay-off from connectivity
Mardi, 7 juin 9.00 - 10.30

TS30 : Road safety and C-ITS
Mercredi, 8 juin 16.00 - 17.30

TS36 : Data aspects in C-ITS and automation
Jeudi, 9 juin 9.00 - 10.30

The contents of this publication are the sole responsibility of the SCOOP consortium and do not necessarily reflect the opinion of the European Union.