

FOURNITURE DE MODES DE TRANSPORT INTÉGRÉS ET SERVICES AUX CLIENTS

28 septembre 2011 (matin)

THÈME STRATÉGIQUE B RAPPORT INTRODUCTIF

SOMMAIRE

1	Introduction.....	4
1.1	Fournir à la clientèle des modes de transport intégrés et interconnectés et des services encore plus performants	4
1.2	Principaux thèmes concernés par les politiques mises en oeuvre	4
2	Un transport intermodal innovant : circulation des hommes et des marchandises	5
2.1	Encourager le transport intermodal dans un contexte budgétaire difficile	5
2.2	Mesures de lutte contre les embouteillages dans les grandes agglomérations urbaines	7
2.3	Mesures orientées vers le transport intermodal dans le domaine de la circulation des marchandises	9
2.4	Mesures globales visant à la modernisation.....	11
3	Rôle de l'innovation dans les mesures de lutte contre la congestion.....	12
3.1	Innovations sociales apportées par les Systèmes de Transports intelligents (STI), etc. 12	
3.2	Utilisation efficace des ressources financières	14
3.3	Mesures globales et intégrées visant à la modernisation	14
	Documents de référence.....	15
	Proposition de conclusion	15

Résumé

Jusqu'à présent, le transport routier a permis à de nombreux pays dans le monde entier de soutenir le développement socioéconomique. Toutefois, avec l'utilisation généralisée des véhicules automobiles, divers problèmes sont apparus tels que les embouteillages, les accidents de la circulation, la pollution et les problèmes environnementaux, etc. C'est pour faire face à ces différents problèmes et fournir aux usagers des services encore plus efficaces que l'on met en oeuvre dans le monde entier diverses politiques et mesures.

En ce qui concerne le **Thème stratégique TS B, à savoir « Amélioration de la fourniture de services »**, on vise à promouvoir l'amélioration des services fournis au niveau local en améliorant d'une part l'exploitation et la gestion du réseau routier, et d'autre part en intégrant d'autres modes de transport tout en adoptant le type de gestion souhaitable ainsi qu'une approche centrée sur les besoins et souhaits des clients. En ce qui concerne l'administration chargée de la gestion du réseau routier, il existe une tendance en tant que prestataire de services de considérer les usagers de la route comme des clients du réseau routier. Dans le cadre du TS B, cinq Comités techniques mènent leurs travaux et recherches portant principalement sur le thème de la fourniture de services aux clients.

Lors de la séance d'orientation stratégique du TS B, on débattera de la question de la fourniture de services aux clients interconnectés aux différents modes de transport ». Pour cette séance, 9 pays ont soumis un Rapport national et présenté les mesures récentes mises en oeuvre dans leur pays respectif. Je souhaite exprimer tous mes remerciements aux 9 pays qui ont bien voulu apporter leur collaboration.

On peut classer grosso modo les thèmes des mesures traitées dans les rapports nationaux en deux catégories principales : « intégration avec les autres modes de transport (intermodalité) » et « mesures de lutte contre la congestion urbaine ». Dans de nombreux pays, les politiques administratives concernant le réseau routier s'intéressent de plus en plus au trafic routier interconnecté avec les autres modes de transport. En outre, afin de faire face à la crise financière qui a affecté le monde entier au cours des dernières années, les services de transport existants changent pour devenir des services de transport mutuellement couplés et interconnectés.

Il existe des limites à l'aménagement des infrastructures routières et de nombreux pays s'efforcent de mettre en oeuvre des mesures innovatrices dans le domaine de la réduction de la congestion en utilisant des STI, etc. afin d'être en mesure d'opérer de manière optimale et le plus efficacement possible les réseaux routiers existants. En outre, chaque pays concerné est en train de prendre diverses mesures et dispositions en vue d'être capable de fournir au niveau local des services de transport routier encore plus performants en considérant les usagers de la route comme des clients.

Dans le cadre de cette séance, nous souhaitons réfléchir avec tous les participants et intervenants aux différentes approches que l'on devra adopter désormais au regard des deux thèmes stratégiques étudiés.

Rédacteur du Rapport

Keiichi INOUE, Japon

1 INTRODUCTION

1.1 Fournir à la clientèle des modes de transport intégrés et interconnectés et des services encore plus performants

Dans de nombreux pays du monde, le transport routier est centré sur la circulation des personnes et des marchandises et joue un rôle indispensable dans le domaine du développement socioéconomique. L'aménagement des infrastructures routières fait l'objet d'une grande attente, notamment dans les pays en développement, au regard du développement économique. En outre, comme la motorisation se développe très rapidement, il est indispensable d'aménager les infrastructures routières afin de répondre aux besoins de mobilité de la population.

On constate d'autre part que l'augmentation du nombre de véhicules automobiles crée divers problèmes comme la congestion, les accidents de la circulation et les problèmes environnementaux et que tous les pays concernés poursuivent leurs efforts afin de résoudre ces derniers. Comme il est impossible de poursuivre à l'infini l'expansion quantitative des infrastructures routières, il est nécessaire de contrôler la circulation routière et de faire des efforts pour trouver un équilibre approprié au regard de la charge reposant sur les organismes chargés de la circulation et du transport.

En ce qui concerne les pays où les réseaux routiers sont au stade de la « croissance », l'attention se concentre sur l'aménagement des réseaux routiers qui accompagne le développement économique. Par contre, dans les pays où les réseaux routiers sont arrivés « à maturité », on met l'accent sur le contrôle de la circulation routière et on s'efforce de viser à un équilibre approprié au regard de la charge reposant sur les organismes chargés de la circulation et du transport. Dans ce but, on s'efforce de promouvoir une circulation avec des modes de transport encore mieux interconnectés et le transport intermodal, et d'autre part d'améliorer les services à la clientèle.

La situation dans laquelle se trouve chaque pays concerné diffère mais pour assurer un développement durable des pays concernés, on est convaincu qu'il est essentiel de viser à un transport interconnecté selon les principes de l'intermodalité.

Dans le présent rapport, on se propose tout en répertoriant et en mettant en ordre les thèmes des politiques menées d'appréhender et d'identifier clairement les dispositifs de mesures mises en oeuvre par chaque pays concerné en vue de l'intégration des divers modes de transport et de la fourniture de services à la clientèle.

1.2 Principaux thèmes concernés par les politiques mises en oeuvre

Le volume du trafic routier augmente dans tous les pays du monde à cause du développement socioéconomique et les problèmes engendrés par cette augmentation – embouteillages, problèmes de sécurité routière et problèmes environnementaux - sont communs à tous ces pays. D'autre part, les populations sont devenues récemment de plus en plus conscientes des problèmes environnementaux affectant l'ensemble de la planète et les administrations chargées du réseau routier dans tous les pays concernés visent à offrir à la clientèle des services encore plus performants grâce à une meilleure interconnexion des modes de transport, à une intermodalité accrue.

Dans ce but, on poursuit dans chaque pays concerné la promotion – tant du point de vue de la circulation des personnes que des marchandises – de l’interconnexion du transport routier et des autres modes de transport, autrement dit du transport intermodal, de la fourniture d’informations permettant d’aider au choix du mode de transport et de la gestion de la circulation et du transport. En outre, en ce qui concerne les embouteillages dans les grandes agglomérations urbaines, on s’efforce entre autres de développer des techniques innovatrices destinées à fournir directement au moyen des STI, etc., des informations aux usagers et aux véhicules.

Comme nous l’avons mentionné précédemment, les principaux thèmes stratégiques traités dans les rapports nationaux sont « l’intermodalité » et « les mesures de lutte contre les embouteillages ».

On concentrera particulièrement notre attention dans le présent rapport sur ces deux thèmes principaux en répertoriant les diverses mesures principales mises en oeuvre dans chaque pays concerné : les nouvelles méthodes destinées à prévenir et à lutter contre les embouteillages dans les grandes agglomérations urbaines et les mesures innovatrices afin de promouvoir l’intermodalité dans le domaine de la circulation des personnes et des marchandises.

2 UN TRANSPORT INTERMODAL INNOVANT : CIRCULATION DES HOMMES ET DES MARCHANDISES

Dans un contexte de restrictions financières, on considère qu’il est nécessaire de faire appel à divers moyens pour recueillir les fonds nécessaires aux politiques relatives au transport et à la circulation des personnes et des marchandises. En s’assurant de ressources financières spécifiques, en mettant en oeuvre des PPP et en procédant à l’aménagement des infrastructures grâce entre autres à l’appui, apporté par des organisations internationales comme l’Union européenne, etc., on vise à mettre en place des mesures incitatives en vue de promouvoir le transport intermodal et à prendre des mesures relatives à l’infrastructure et aux technologies.

En ce qui concerne les embouteillages survenant dans les grandes agglomérations urbaines, il s’agit d’un problème auquel les pays du monde entier sont confrontés. Afin d’assurer le développement durable du transport dans tous les pays concernés, il ne suffit pas de régler seulement les problèmes posés par les embouteillages. Aussi met-on en oeuvre diverses politiques pour contrôler la circulation routière et atteindre un équilibre adéquat entre les modes de transport.

2.1 Encourager le transport intermodal dans un contexte budgétaire difficile

Dans le contexte de la récente crise économique, tous les pays concernés sont confrontés à de sévères restrictions budgétaires et contraintes financières mais poursuivent l’aménagement des infrastructures dédiées au transport et la mise en place de l’intermodalité. Afin de pallier l’insuffisance de fonds publics, de nombreux pays s’efforcent de promouvoir l’introduction du dynamisme du secteur privé par l’intermédiaire de PPP et en ce qui concerne les pays d’Europe centrale et orientale, l’Union européenne et les organismes internationaux constituent une source précieuse de financement.

En ce qui concerne la Roumanie, lors de son adhésion à l'Union européenne en 2007, on a demandé à celle-ci l'acceptation d'un ensemble de lois et de réglementations désigné sous le terme « d'acquis communautaire ». En ce qui concerne l'aspect des politiques de transport, on lui a demandé de procéder à de nouveaux développements dans le domaine des chemins de fer, de l'aménagement routier et du transport/trafic. Récemment, les pays d'Europe centrale et orientale connaissent un rapide développement économique, et constituent de nouveaux marchés prometteurs pour les investissements de haut niveau de diverses entreprises multinationales.

En ce qui concerne les ressources financières dévolues au secteur routier, on a pu garantir les ressources financières indispensables en créant un fonds de financement du réseau routier alimenté par la taxe sur les carburants, la vignette, etc. Toutefois, ces ressources ne suffisent pas pour financer les investissements routiers. Pour ces raisons, ces pays reçoivent des subventions accordées par l'Union européenne et d'autres organismes financiers internationaux et bénéficient de prêts, et c'est de cette façon que l'on a financé l'aménagement du réseau routier. En outre, les Etats s'efforcent de manière active et avec dynamisme de rassembler des fonds par le biais de PPP dans le but de promouvoir l'amélioration des grands axes routiers.

Quant aux conditions et à la situation des réseaux de transport, ils sont positionnés comme autant de noeuds névralgiques importants du point de vue géographique pour assurer les échanges économiques en Europe mais on constate que jusqu'à présent, les investissements concernant les infrastructures de transport ont été insuffisants ainsi que l'entretien et la gestion desdites infrastructures. Pour ces raisons, les infrastructures dédiées au transport ne peuvent répondre de manière satisfaisante aux exigences à la demande de l'économie de marché, la capacité des autoroutes et des autres axes routiers ainsi que l'aménagement de l'ensemble des organismes chargés du transport, etc. étant encore insuffisantes à ce stade de développement. Aussi, le renforcement respectif des différents réseaux de transport constitue une question prioritaire au regard de la mise en place du transport intermodal.

Quant à la Hongrie qui est pays voisin de la Roumanie, en vue de promouvoir le transport intermodal et dans un contexte de restrictions budgétaires, on se repose sur un appui financier alimenté par des subventions et des aides financières et sur un appui politique fondé sur des mesures d'incitation.

En ce qui concerne l'aide financière alimentée par des subventions, on peut la classer ou répertorier en trois catégories principales :

- aides financières/subventions destinées aux coûts de fonctionnement des Services Ro-La (ferroulage)
- aides financières/subventions destinées aux centres de distribution intermodale des marchandises (achat des engins et machines ainsi que des installations, extension du réseau ferroviaire industriel, expansion des terminaux).
- aides financières/subventions destinées à l'aménagement des ports et des réseaux ferroviaires à caractère industriel.

En ce qui concerne les centres de distribution intermodale des marchandises, on utilise également les ressources provenant de l'aide fournie par l'Union européenne. En outre, afin de bénéficier desdites aides financières et subventions, il est fait obligation de changer de modes de transport et de basculer vers un autre mode de transport comme le transport ferroviaire ou le transport par voie fluviale.

En ce qui concerne l'aide offerte par l'Etat, on n'a pas encore mis en place un système d'aide en fonction de la distance et du trajet routier parcouru, mais on a mis en place des exemptions concernant l'interdiction de circuler les jours chômés et fériés dans un rayon de 70 km à partir du centre de distribution, celles-ci s'appliquant uniquement aux poids lourds se consacrant au transport combiné de marchandises.

2.2 Mesures de lutte contre les embouteillages dans les grandes agglomérations urbaines

Les embouteillages posent un grave problème à toutes les agglomérations urbaines de tous les pays concernés et comme ceux-ci occasionnent des pertes socioéconomiques importantes, ils constituent un problème urgent à résoudre. Du point de vue également des accidents de la circulation et des problèmes environnementaux, il est important de promouvoir l'utilisation des transports publics, l'usage de la bicyclette, les déplacements à pied, et de promouvoir ainsi un équilibre adéquat entre les différents modes de transport ou de déplacement disponibles et les différents organismes concernés. Dans ce but, diverses mesures et politiques sont mises en oeuvre dans chaque pays concerné afin de s'efforcer d'aménager entre autres des noeuds de circulation permettant une connexion cohérente et sans rupture entre les véhicules automobiles et les moyens de transport public. D'autre part, quand le réseau routier se trouve encore à un stade d'aménagement insuffisant, il est nécessaire de renforcer la capacité du réseau routier.

Charge appropriée pour les autorités chargées du transport

Au Japon, on observe qu'historiquement, la priorité a été donnée à l'aménagement du réseau ferroviaire plutôt que du réseau routier, et le développement des banlieues s'est fait en parallèle à celui des chemins de fer et on a procédé à l'aménagement du réseau de transports publics (autobus, etc.) en se concentrant sur les abords des gares ferroviaires. Pour cette raison, la place qui se trouve en face de la gare au Japon constitue un centre ou un noeud névralgique essentiel de circulation et de transport. En outre, le centre des grandes agglomérations urbaines connaît un taux d'utilisation extrêmement dense et la charge assumée par les organismes chargés des transports publics (transports en commun) demeure très lourde.

Toutefois, avec la progression de la motorisation en province et en dehors des grandes agglomérations urbaines, la charge pesant sur les organismes chargés des transports publics (transports en commun) tend à diminuer. On constate notamment que le nombre des usagers utilisant le réseau d'autobus qui constitue une mode de transport en commun essentiel en province diminue d'année en année. A cet égard, comme la diminution du nombre des usagers des autobus diminue cela engendre encore plus d'embouteillages et nous fait entrer dans un véritable cercle vicieux. Pour ces raisons, on s'efforce de mettre en place diverses mesures comme l'amélioration des routes, l'aménagement de voies de contournement évitant les intersections et d'éliminer les passages à niveau grâce à des travaux de dénivelation.

Dans un contexte caractérisé entre autres par l'intérêt porté par le public au réchauffement climatique, le nombre de villes qui envisagent la possibilité d'adopter des systèmes LRT (Light Rail Transit) ne cesse d'augmenter. Par exemple, au Japon, nombre de lignes de tramway ont disparu afin de laisser de l'espace pour la circulation des véhicules automobiles. Toutefois, au cours des dernières années on a revu cette politique à l'égard des tramways. Les collectivités locales et territoriales s'efforcent de promouvoir l'adoption de systèmes LRT grâce aux subventions accordées par l'Etat lors de l'introduction de tels systèmes.

D'autre part, dans les pays d'Europe centrale et orientale, on constate que l'augmentation du nombre des véhicules automobiles individuels est tout à fait remarquable à cause de la motorisation croissante et que cela ne fait qu'aggraver les embouteillages.

Si on devait donner des exemples, en citant la capitale de la Roumanie, Bucarest, le nombre de véhicules automobiles à usage personnel a augmenté de 14% en l'espace d'un an. Prenant ceci en compte, on vise à réduire le temps de correspondance pour changer de mode de transport en ce qui concerne le métro, l'autobus, le trolleybus, le tramway, le LRT, le minibus, etc., à fournir des informations aux usagers, à mettre en vente des tickets compatibles que l'on peut utiliser pour différents modes de transport, etc., et limiter et contrôler ainsi l'augmentation de la circulation des véhicules automobiles.

En Hongrie, le nombre de propriétaires de véhicules augmente avec constance et régularité. Toutefois, en plus du système de réduction mis en place par les opérateurs de services de transports en commun, on renforce le réseau des transports en commun. Pour ces raisons, la charge qui repose sur les transports publics devient de plus en plus lourde. Toutefois, en raison de l'augmentation du nombre de véhicules particuliers et de l'intensification de la mobilité de la population, l'importance de la place occupée par les transports publics diminue.

Prenant en considération ces différents facteurs, on met en oeuvre diverses mesures et politiques pour accroître la commodité que peuvent offrir les organismes en charge des transports publics aux usagers : appui financier afin de permettre des réductions de tarif, intégration et harmonisation des horaires et des tarifs appliqués par les différents organismes en charge des transports publics, aménagement d'espaces P+R – B+R et des voies réservées aux autobus, mesures pour les usagers handicapés, fourniture de services pour les autobus desservant des secteurs éloignés, etc.

Encourager le transport non motorisé

Afin de réaliser un transport urbain qui soit propre et d'obtenir un équilibre adéquat entre les divers modes de transport, la promotion des modes de transport n'utilisant non motorisés nous interpelle. Par exemple, il est également important d'envisager la possibilité de considérer la bicyclette comme un mode de transport sûr et confortable et de prendre les mesures appropriées en vue de promouvoir la location de bicyclettes. Le succès rencontré par Vélib à Paris représente une solution vers un mode de transport durable.

En outre, dans les pays développés où le vieillissement de la population se poursuit inexorablement, une tâche urgente est de mettre en place des espaces piétonniers grâce à une " conception universelle " (universal design), ouverte à tous, où les piétons peuvent se déplacer en toute sécurité et avec confort.

Nécessité de politiques globales de transport et d'organisation

Dans les grandes agglomérations urbaines, il existe certaines contraintes financières en raison des coûts occasionnés (coûts de construction élevés en raison du prix d'acquisition des terrains, nombre élevé de contraintes et de restrictions à surmonter, etc.), ceci fixant des limites à un aménagement accru des infrastructures routières. Pour ces raisons, il est nécessaire de mettre en place des politiques restreignant le volume du trafic (gestion de la demande de transport, etc.) et de mettre en oeuvre des mesures globales prenant en compte la charge exercée sur les autres modes de transport. Dans ce but, il est indispensable de mettre en place un système organisationnel capable de formuler des politiques visant à l'intermodalité et de procéder aux répartitions et arbitrages budgétaires.

En ce qui concerne les mesures globales relatives au transport mises en place au Japon, on a formulé « un plan global pour rendre plus fluide la circulation dans les grandes agglomérations urbaines y compris la capitale ». Cela s'accompagne de mesures pour faire face à l'augmentation du volume du trafic par des mesures globales et intégrées combinant les exigences de la demande de transport et les mesures visant à l'intermodalité.

En ce qui concerne la société ASFINAG en Autriche, concernant les mesures visant à l'intégration des modes de transport, et sur la base d'un plan stratégique conclu avec les autres acteurs dans le domaine du transport, on s'efforce de mettre en place de manière combinée la fourniture d'informations et l'aménagement des infrastructures en vue de promouvoir le système « Park and Ride » et l'intermodalité.

D'autre part, en ce qui concerne les mesures mises en oeuvre dans les grandes agglomérations urbaines pour faire face aux différents problèmes liés au transport et à la circulation des hommes et des marchandises, il est essentiel de mettre en place les organisations et autres structures organisationnelles capables de formuler les plans et programmes adéquats. Par exemple, en Roumanie, on a souligné dans les grandes villes aussi la nécessité d'établir des organisations capables de dresser un plan de transport et de gérer les mesures relatives au transport.

2.3 Mesures orientées vers le transport intermodal dans le domaine de la circulation des marchandises

Jusqu'à présent, les diverses autorités chargées du transport comme les routes, les chemins de fer, les ports, etc. se sont chargées d'assurer leur propre logistique. Toutefois, avec l'acuité accrue du réchauffement climatique ces dernières années et les besoins de rationalisation des activités auxquels il faut répondre, il est nécessaire de combiner les avantages de chaque mode de transport et de promouvoir le transport intermodal visant à une circulation efficace des marchandises. Par exemple, on poursuit le développement de terminaux de marchandises vers lesquels convergent les poids lourds et les conteneurs. Ceux-ci sont ensuite chargés sur des trains pour des trajets de longue distance, ou bien encore – comme dans le cas du ferroutage – les camions sont embarqués tel quel sur les wagons avec leur marchandises, etc. Ce type de transport combiné est adopté principalement en Europe et aux Etats-Unis.

Encourager des transports combinés cohérents

En Autriche, en tant que méthode pour éviter ou résoudre les problèmes causés par les embouteillages au niveau de la circulation routière, on s'efforce de mettre en place des options « ferroutage » qui consistent dans le transport ferroviaire des marchandises transportées par les poids lourds (transport ferroviaire de marchandises appelé « *Rolling Road* » en anglais).

Quant à Cuba, on travaille pour mettre en place le transport des marchandises en conteneurs de type intermodal. Comme on constate que le volume accru des marchandises arrivant dans les ports avec la croissance économique intérieure et que les structures portuaires ne sont pas utilisées de manière adéquate et appropriée, le volume résiduel de marchandises stockées dans les principaux ports ne cesse d'augmenter. Il en résulte qu'il n'est pas possible de respecter l'accord conclu avec le propriétaire des marchandises sur le plan de la circulation et la distribution des marchandises et des pertes économiques.

Prenant en compte ces différents facteurs, on vise à fournir des services de haut niveau, tout en mettant en oeuvre des mesures relatives à l'évaluation prévisionnelle concernant l'aménagement des infrastructures, l'adoption de méthodes de gestion au niveau national, l'établissement de sociétés spécialisés dans le transport des conteneurs, l'examen de méthodes d'administration du mode de transport intermodal qui n'ont pas été utilisées jusqu'à présent, l'amélioration des modes de transport ferroviaire (transport combiné camions et voies ferrées/ferroutage, camions à plate-forme surbaissée et à double pont, etc.). En vue d'assurer un développement durable, il convient de poursuivre le développement et la gestion de systèmes globaux d'utilisation des conteneurs. Et l'on pourra de cette manière poursuivre un processus de circulation et de distribution des marchandises qui soit à la fois sûr, fiable, efficace et efficient.

En ce qui concerne le système de distribution et de circulation des marchandises en Hongrie, en plus du programme de transport de marchandises basé sur l'établissement d'un centre intermodal de distribution des marchandises prenant en compte les données géographiques en Europe orientale, on s'efforce de mettre en oeuvre des mesures pour résoudre le problème des embouteillages aux points névralgiques, de réduire le temps nécessaire pour les trajets grâce à l'amélioration de l'accès aux zones considérées au niveau local, le renouvellement des installations des terminaux et des véhicules, l'adoption et la gestion de systèmes de transport utilisant les STI et de systèmes de fourniture d'informations aux usagers, etc. C'est de cette manière que l'on souhaite promouvoir l'intermodalité.

Etudes portant sur le transport durable des marchandises

En ce qui concerne la Suisse, le transport de marchandises par rail et par route a fortement augmenté en comparaison avec le transport de passagers sur le plan des flux de trafic, et de la demande en infrastructure, avec des conséquences négatives sur la sécurité routière et l'environnement. Sur la période 2002-2030, on prévoit une augmentation du transport de marchandises de l'ordre de 32% - 78%. Il est certain que le transport des marchandises augmentera plus fortement que le transport des passagers, bien qu'il y ait une forte incertitude sur ce point. Par conséquent, il est nécessaire d'examiner comment on peut répondre à cette demande croissante de manière durable, et ce qu'il convient de faire pour assurer la pérennité de la contribution du transport des marchandises à la compétitivité économique de la Suisse.

Face à cette réalité, un grand projet d'étude comprenant 10 sous-projets est en cours, avec pour objectif de faire des propositions spécifiques et réalistes pour le transport durable des marchandises. Cette étude, d'un coût supérieur à 2 millions CHF, a été lancée en automne 2008 et il est prévu que le rapport final soit présenté en décembre 2012.

2.4 Mesures globales visant à la modernisation

Pour n'importe quel pays dans le monde, la fourniture de services de transport efficaces est essentielle du point de vue de l'appui apporté aux activités socioéconomiques. En ce qui concerne notamment les pays en développement, afin de répondre à la demande en transport qui ne cesse de croître, il est indispensable de procéder à l'aménagement de divers types d'infrastructures. En outre, il est également nécessaire de maintenir lesdites infrastructures en bon état et de bien les gérer, et de fournir des services encore plus performants aux usagers en promouvant le transport intermodal.

Au Mexique, on considère que l'aménagement des infrastructures de transport : voies ferrées, ports, routes, aéroports, etc. est indispensable pour assurer le développement national. Sur la base du Plan d'aménagement des infrastructures couvrant la période 2007 – 2012, on vise à élever le niveau de vie de la population grâce à des projets d'aménagement des infrastructures en réservant à ceux-ci une enveloppe budgétaire inégalée au Mexique. Afin que les usagers de la route puissent bénéficier de services sous une forme intégrée de niveau élevé et de qualité, on est en train de mettre en oeuvre un programme global destiné à moderniser le réseau routier.

Ce programme global comprend des systèmes de gestion informatique des informations, des systèmes d'informations géographiques, des contrats de gestion pluriannuels, la surveillance et la gestion des ponts routiers, l'utilisation des STI, des programmes de construction de routes, etc.

En ce qui concerne les systèmes de gestion de l'information, on vise à mettre en place grâce à ces derniers une gestion globale du réseau routier dans le pays. Quant aux services orientés vers l'extérieur, ils concernent les usagers de la route. Ils sont divers et fournissent notamment des informations portant sur les projets routiers.

Le Ministère des télécommunications et des transports propose d'adopter des contrats pluriannuels pour la gestion du réseau routier de base dans le but de réduire les coûts de gestion et d'améliorer la qualité des services proposés. L'objet de ces contrats porte sur les réseaux routiers et ils couvrent l'ensemble des tâches en rapport avec l'administration et la gestion des réseaux routiers. Ils sont évalués par période unitaire allant de 5 à 10 ans et sont en conformité avec des critères de gestion qui ont été fixés au préalable.

En outre, afin de prolonger la durée de vie et d'accroître la sécurité des ponts routiers et des tunnels et de rentabiliser efficacement les coûts de gestion, on a développé des systèmes de surveillance terminaux en temps réel qui utilisent entre autres des capteurs et des systèmes de télécommunications informatisés. On prévoit d'autre part d'équiper les ponts existants avec lesdits dispositifs.

3 ROLE DE L'INNOVATION DANS LES MESURES DE LUTTE CONTRE LA CONGESTION

Comme l'aménagement des infrastructures routières a ses limites, de nombreux pays ont décidé de promouvoir le transport intermodal et d'exploiter au maximum le potentiel d'efficacité des systèmes routiers existants. Et dans ce but, ces pays s'efforcent de mettre en oeuvre des mesures innovantes de lutte contre la congestion, utilisant les STI et de moderniser les services de transport. En outre, dans un contexte économique particulièrement difficile, on a pris diverses mesures visant à utiliser de la manière la plus efficace possible les ressources financières limitées disponibles à l'heure actuelle et on s'efforce de fournir aux usagers des services de transport routier encore plus performants.

3.1 Innovations sociales apportées par les Systèmes de Transports intelligents (STI), etc.

En Autriche, on a mis en oeuvre à l'intention des usagers de la route et dans la perspective de la fourniture de services intégrés, une collaboration entre ÖBB (Société nationale des chemins de fer autrichiens), l'équipe du Projet ITS VIENNA REGION, les stations de radio, les associations d'automobilistes et les automobile clubs, les diverses régions concernées, etc. dans le but d'assurer des services intégrés fournissant des informations routières (WEB, terminaux portables). Grâce à ces services, les usagers de la route sont en mesure d'obtenir à n'importe quel moment des informations récentes et de grande qualité.

En outre, la Commission européenne finance actuellement un projet visant à développer le système COOPERS, qui permet la communication d'information grâce à des équipements embarqués et des capteurs le long de la route, même pour des routes rurales moins rentables et plus difficiles à financer.

D'autre part, afin de réduire le temps perdu sur certains axes, on examine et on évalue la sélection d'itinéraires de délestage en se basant sur des critères prenant en compte le temps de et le coût des parcours, le volume du trafic et l'environnement. Simultanément, on s'efforce de promouvoir l'aménagement des infrastructures aux intersections. En ce qui concerne ces tentatives, on poursuit une approche concernant les routes qui dépassent les frontières nationales.

En Espagne également, on s'efforce de mettre en oeuvre la fourniture de services d'informations utilisant les STI. Le système TELEROUTE (système de communication d'informations routières géré par l'intermédiaire d'un centre de gestion dépendant de la direction des autoroutes), utilise un système de recueil et de diffusion des informations. Ce système comporte également des plates-formes d'intégration d'informations et on s'efforce de mettre en place diverses améliorations comme l'ajout d'autres plates-formes d'informations (CCTV/télévision en circuit fermé), etc.

Au Japon, avec la généralisation de l'utilisation de l'Internet et des téléphones portables, on a adopté un système de localisation utilisant des autobus qui fournit aux usagers en temps réel des informations concernant les conditions de circulation des autobus. Comme le service des autobus est affecté par les conditions de circulation et les conditions météo, il n'est pas possible de prévoir avec précision ou exactitude l'heure d'arrivée des autobus, et ceci constitue l'un des facteurs d'insatisfaction des usages. Pour corriger cette insuffisance, on a adopté un système de localisation des autobus qui permet de fournir des informations concernant la position à tout moment des autobus. Ceci permettant d'améliorer le niveau des services offerts aux usagers.

En outre, les sociétés japonaises d'autoroutes fournissent aux usagers des prévisions concernant les embouteillages en se basant sur les conditions de circulation récentes et en temps réel. On essaie d'encourager de cette manière les conducteurs à procéder éventuellement à un changement d'heure de départ et d'itinéraire ou à opter pour un autre mode de transport.

D'autre part, il y a de plus en plus de sociétés privées de diffusion d'info trafic qui achètent leurs données auprès des autorités routières. Par exemple, il existe des services de navigation intégrés qui permettent de rechercher le mode de déplacement optimal parmi les divers modes de déplacement disponibles (marche à pied, train, véhicule automobile, autobus, avion, etc.) ainsi que le trajet ou l'itinéraire idéal. Ces services fournissent aussi des informations variées, en temps réel, sur les conditions météo, la situation des parcs de stationnement et la disponibilité de places..

Mesures visant à augmenter le degré de satisfaction des usagers

Au Royaume-Uni, les agences routières d'Angleterre, d'Ecosse, du Pays de Galles et d'Irlande du Nord ont pris des mesures importantes des politiques relatives au réseau routier sont mises en oeuvre dans toutes les régions concernées. Dans chacune de ces régions, on attache une attention et une importance primordiales à la prise en compte du point de vue des usagers en faisant participer les usagers au processus de prise de décision et de mise en oeuvre, en reflétant au mieux les avis des utilisateurs quant à la nature des services qui leur seront offerts, etc. On vise d'autre part à assurer une participation accrue des usagers à la planification et à la gestion, à réaliser des améliorations permettant d'assurer un niveau de services encore plus élevé et à rendre encore plus efficaces et plus performants les réseaux routiers.

En Angleterre, on vise à rendre les travaux de réhabilitation plus performants et plus appropriés, grâce à la réalisation d'enquêtes mesurant le degré de satisfaction des usagers, et à rationaliser les opérations afin qu'elles soient les plus efficaces possible dans le domaine de l'amélioration de la qualité des services, etc. En outre, on met en oeuvre diverses mesures destinées à améliorer la qualité des services grâce au recueil des avis et opinions des usagers au moyen de réseaux d'informations au service des usagers et à la prise en compte des points de vue donnés par les usagers.

En Ecosse, on a mis en place un système complet dédié à la communication d'informations aux usagers qui appuie les systèmes d'informations routières et les systèmes de gestion. Ce système est constitué de services web, de services destinés à faire face aux accidents de la circulation, de lignes téléphoniques permettant de communiquer avec les usagers, etc.

Quant à l'Irlande du Nord, afin de faire face d'une manière encore plus efficace aux besoins des usagers de la route et prévenir la confusion causée par les travaux sur la chaussée, on a mis en place un service permettant d'enregistrer électroniquement les travaux affectant la circulation routière et de consulter lesdites données et d'améliorer les structures d'accueil et de renseignements destinés aux usagers.

Au Pays de Galles, on fournit sur le web des services d'informations destinés aux usagers de la route utilisant les STI. Par exemple, sous la forme de données cartographiques et les durées de parcours, ou en calculant et en indiquant la quantité de CO₂ rejetée, ou en fournissant aux usagers des informations concernant les travaux routiers.

En outre, en Espagne, durant la période des grandes vacances d'été, les flux de véhicules (650 000 véhicules, 2,5 millions de passagers) en provenance de la frontière franco-espagnole et en direction des villes portuaires/côtières espagnoles créent chaque année à la même période de gros problèmes auxquels les autorités espagnoles doivent faire face. Dans ce but, on s'efforce de réduire au maximum la gravité des problèmes causés par l'augmentation du trafic grâce entre autres à la constitution d'une commission composée de membres représentant la Direction de la circulation routière, la Protection civile, la Direction de protection de la santé et des politiques sociales, le Ministère des travaux publics ainsi que toutes les collectivités locales et autonomes concernées.

3.2 Utilisation efficace des ressources financières

Comme nous avons pu le mentionner dans le chapitre 2, tous les pays sont confrontés à une situation financière difficile en raison de la récente crise économique. En outre, en ce qui concerne les pays de l'Union européenne, des limitations ont été fixées au déficit budgétaire des états concernés. Pour ces raisons, on observe dans le monde entier des efforts pour promouvoir une coopération entre l'Etat/Administration et la population en vue de rentabiliser et de rendre encore plus efficace la gestion des infrastructures routières et exploiter au mieux les potentiels du secteur privé. Par exemple, en Espagne, on a dressé un programme d'investissements de grande envergure concernant les infrastructures. Ce programme vise grâce à la collaboration entre l'Etat et le secteur privé à recueillir des fonds, et de promouvoir ainsi les aménagements infrastructurels en reportant la charge financière supportée par l'Etat. On a pu de cette manière assurer l'équité entre les générations profitant des bénéfices de ces infrastructures.

D'autre part, l'extension du réseau autoroutier en Espagne est fixée à 11 000 km. Toutefois, en 2010, une longueur de 3 100 km est en cours d'étude, et 3 100 km en cours de construction. Ces autoroutes sont étudiées dans leur conception non seulement au regard des conditions de sécurité mais également en tenant compte du confort des utilisateurs et en se basant sur des critères qualitatifs très élevés quant aux services offerts aux usagers. Toutefois, comme les coûts de construction par kilomètre sont considérables pour atteindre ces objectifs, on prévoit de réduire les coûts de construction grâce à diverses mesures (par exemple, en réduisant le plus possible l'extension des structures autoroutières et des tunnels, etc.) et en utilisant de la manière la plus efficace possible les fonds publics.

3.3 Mesures globales et intégrées visant à la modernisation

Au stade où les infrastructures routières sont encore insuffisantes ou peu développées, les questions prioritaires sont la construction du réseau routier et l'augmentation de la capacité du réseau routier. Toutefois, il sera difficile un niveau d'entretien élevé et constant des infrastructures routières sur lesquelles reposent nos espoirs futurs. Pour cette raison, il est indispensable d'exploiter les possibilités qu'offrent des techniques innovantes telles que les STI, d'améliorer encore davantage la sécurité, l'efficacité et la compétitivité des services que nous offrons aux clients et de moderniser les réseaux de transport.

En ce qui concerne le Mexique, l'utilisation des STI se trouve encore dans la phase initiale de mise en oeuvre mais ces systèmes possèdent un grand potentiel quant à leur développement futur. Actuellement, on est en train de prendre des dispositions en vue de la formulation d'un programme stratégique au niveau national en vue de la planification, de l'aménagement et la mise en oeuvre de l'utilisation des STI. On travaille également à établir les critères, normes et règles relatives aux STI tout en visant l'exploitation et l'intégration mutuelle des systèmes, afin de planifier, entretenir et exploiter les infrastructures STI.. Des efforts sont également menés pour moderniser le péage électronique et construire un système d'information aux usagers sur les conditions de circulation et la météo, les accidents de la circulation, les travaux d'entretien et de maintenance, et à moderniser et améliorer les systèmes ETC.

Désormais, et notamment dans les pays en développement, il est nécessaire – en plus de l'aménagement des infrastructures de base – de moderniser les systèmes de transport en utilisant les STI et d'améliorer la qualité des services aux clients.

DOCUMENTS DE REFERENCE

- AIPCR : CT B. 1 Rapport introductif, 2011
- AIPCR : CT B. 2 Rapport introductif, 2011
- AIPCR : CT B. 3 Rapport introductif, 2011
- AIPCR : CT B. 4 Rapport introductif, 2011
- AIPCR : CT B. 5 Rapport introductif, 2011
- AIPCR : Rapports nationaux – Autriche, Cuba, Hongrie, Japon, Mexique, Roumanie, Espagne, Suisse et Royaume-Uni.

PROPOSITION DE CONCLUSION

Le trafic routier a permis de soutenir le développement économique dans les pays du monde entier, mais a entraîné des problèmes de congestion urbaine et de pollution environnementale, etc. D'autre part, la crise financière récente qui accompagne le marasme économique affectant l'ensemble de la planète constitue une condition contraignante limitant l'expansion du réseau routier et nécessite une gestion et une administration plus efficaces qui permettent d'exploiter et de développer au maximum les fonctions du réseau routier. On estime que ces problèmes sont aussi divers que variés en raison des conditions géographiques du pays considéré, de sa situation économique, du niveau de développement dudit pays, des conditions d'entretien des infrastructures, etc.

Au cours de cette séance, tout en prenant en considération les différences concernant la situation spécifique de chaque pays concerné, nous souhaitons de la manière la plus utile possible approfondir nos réflexions et points de vue sur les deux thèmes stratégiques que sont l'intermodalité et les mesures de lutte contre la congestion et portant plus particulièrement sur les questions spécifiques suivantes. Quelle est la méthode adoptée par chaque pays pour mettre en oeuvre ses politiques d'intégration des modes de transport en vue d'améliorer les services destinés aux usagers de la route ? Comment peut-on identifier et satisfaire les besoins des usagers en vue de leur apporter de meilleures conditions de déplacement ? A cet égard, quelles sont les innovations techniques que l'on envisage d'adopter pour atteindre les objectifs précités comme les STI, etc. ? Quelles sont les mesures pouvant être prises dans un contexte de restrictions budgétaires et de ressources financières limitées ? Quels sont les programmes pour les années à venir ?