

Paris, le 20 novembre 2009

**Position du groupe de travail ATEC-ITS France
sur le projet de Plan d'action et de directive pour le déploiement des services de transport
intelligents (ITS)**

L'association ATEC a été créée en 1973. Association de la loi de 1901, elle a pour vocation d'être une plateforme de rencontres et d'échanges pour les professionnels de l'exploitation des systèmes de transport terrestres. Ses membres sont d'une part les offreurs de produits et services, industriels, bureaux d'études et consultants, d'autre part les donneurs d'ordres, collectivités territoriales gestionnaires de réseaux routiers et organisatrices de services de transport, opérateurs de transport (FNTR, SNCF, RATP, UTP, sociétés concessionnaires d'autoroutes, etc.), gestionnaires du réseau routier national et organismes techniques et de recherche de l'Etat en matière de transport.

En 2000, suivant le mouvement général en Europe et dans le monde, elle a créé en son sein un département « ITS-France » pour s'attacher plus particulièrement à la promotion et au développement des systèmes dits « intelligents » au service des activités de transport. Elle est devenue ATEC ITS France.

L'association exerce la mission qu'elle s'est fixée par diverses activités au service de ses membres et de la collectivité des transports : revue, congrès annuel, journées d'études et visites techniques.

Elle fait partie du réseau européen des associations nationales ITS, et organise pour ses membres, essentiellement industriels avec l'aide d'Ubifrance, un pavillon français dans les congrès mondiaux annuels ITS qui ont lieu alternativement en Europe, en Amérique du Nord et en Asie du Sud-Est.

Les travaux du projet de directive européenne sur le déploiement des systèmes et services ITS sur le réseau routier européen l'ont conduite à mettre sur pied un groupe de travail pour élaborer une position des acteurs français concernés. Ce groupe comprend des représentants des constructeurs automobiles des gestionnaires des réseaux routiers, Association des départements de France, sociétés concessionnaires d'autoroutes, Etat (MEEDDM), des transporteurs routiers de marchandises et de consultants spécialisés.

La position qu'il a élaborée a vocation à être portée à la connaissance des intervenants dans le processus de décision : parlementaires nationaux et représentants français au Parlement européen, ministre et secrétaire d'Etat en charge des transports. Elle doit aussi être diffusée dans le monde professionnel pour susciter une réflexion sur l'évolution des métiers et faciliter l'élaboration par les chefs d'entreprise de stratégies adaptées à leur environnement technique, politique et réglementaire.

*

**

La présente note constitue la prise de position des acteurs réunis par ATEC ITS France dans ce groupe de travail. Elle porte sur le plan d'action et sur le projet de directive.

Ces acteurs considèrent que la mise en œuvre des systèmes et services de transport intelligents, au service des objectifs visés par la Commission européenne dans le plan d'action, est essentielle tant pour faciliter la libre circulation des personnes et des biens que pour limiter les émissions de gaz à effet de

serre et la consommation des énergies fossiles, ainsi qu'une politique européenne en la matière pour créer les conditions de l'interopérabilité qui seule en permettra un déploiement harmonisé et efficace dans l'ensemble des Etats membres. Cette mise en œuvre doit s'appuyer sur l'existant dans chaque Etat membre. A cet égard, le programme Easy Way, dont la France est partenaire, devrait normalement être un outil de mise en œuvre du plan d'action ITS.

Par ailleurs et d'une façon générale, les collectivités locales rappellent qu'elles sont des acteurs majeurs car elles gèrent des réseaux routiers très importants depuis la décentralisation. Elles demandent donc à être pleinement associées aux décisions, que ce soit sur la directive, sur les textes européens qui seront examinés ensuite ou sur le plan d'action national qui en découlera.

*

**

Chaque domaine prioritaire du plan d'action appelle les observations et propositions particulières suivantes :

1- Utilisation optimale des données routières

L'Association professionnelle des Autoroutes et Ouvrages routiers à péage (ASFA) considère que le développement harmonisé des ITS, basé sur des informations qualifiées et des services homogènes fournis aux conducteurs permettra des progrès considérables en matière de sécurité et d'optimisation du réseau. Cependant, il serait illusoire de ne retenir qu'une approche technologique pour concevoir l'évolution des services apportés aux usagers des réseaux routiers. Les sociétés concessionnaires souhaitent attirer l'attention sur la nécessité de prendre en compte dans cette évolution :

- une véritable organisation du contrôle de la qualité de l'information,
- un modèle économique réaliste, avec partage des coûts entre les autorités publiques et leurs éventuels délégataires, responsables du service public, et les utilisateurs bénéficiaires des services d'information à valeur ajoutée.

Les départements partagent la préoccupation de l'ASFA sur la question du modèle économique, et rappellent que l'association européenne POLIS a proposé que cette question soit traitée par chaque Etat membre dans le cadre de son plan national d'action, en tenant compte de l'organisation de la gestion des routes qu'il a mise en place.

Pour le réseau routier national non concédé, la direction des Infrastructures de transport (DIT) du ministère de l'Ecologie de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM) partage également ce point de vue : l'objectif est de fournir des informations de qualité, fiables, ce qui peut nécessiter la mise en œuvre d'un processus d'élaboration, et générer des coûts de production qui devraient pouvoir être répercutés sur les bénéficiaires de ces services.

2- Continuité des services dans les corridors de transport européens et dans les agglomérations urbaines

Pour ce qui concerne le transport de fret, le groupe de travail soutient les initiatives de la Commission. Il souhaite que la Commission se dote d'un véritable plan de travail partant des besoins des utilisateurs plutôt que de solutions techniques toutes faites. Ce plan doit être intermodal et international. Il doit également porter sur l'ensemble des réglementations initiées par des Directions générales de la Commission qui s'appuient sur des systèmes télématiques.

La Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF) rappelle la mise en œuvre début 2008 dans l'Union Européenne du programme « Opérateur Economique Agréé » (OEA) en application des règlements européens 648/2005 et 1875/2006 qui introduisent de nouvelles contraintes en matière de sûreté/sécurité auxquelles tous les opérateurs sont obligés de répondre dans le cadre des opérations de commerce international. TLF demande la prise en compte des éléments organisationnels, fonctionnels et techniques acquis au titre de ce programme OEA dans le plan d'action qui sera mis en œuvre dans le cadre de la future directive.

Le groupe rappelle enfin l'important travail réalisé en France pour développer l'information multimodale pour les voyageurs. Ce travail a réuni depuis 6 ans l'ensemble des acteurs concernés dans le cadre d'un programme de recherche, la Plateforme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale (PREDIM), financé par les ministères des Transports et de la Recherche.

3- Sécurité et sûreté routières

Les sociétés d'autoroutes sont favorables au développement des parkings sécurisés pour répondre aux objectifs de sécurité routière et de sûreté des marchandises. Les sociétés d'autoroutes seront en mesure de fournir une information en temps réel sur la disponibilité de places de stationnement par le biais des panneaux à messages variables et via un site Internet dédié (qui renseignera sur les disponibilités de places de stationnement pour les poids-lourds sur le réseau de parkings sécurisés).

Pour répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité, les sociétés d'autoroutes mettent en œuvre dès à présent, et prévoient de renforcer, des mesures de gestion dynamique du trafic relevant de l'exploitation telles que la régulation dynamique des vitesses, la régulation d'accès, des mesures dynamiques d'interdiction de circulation, en particulier pour les PL, l'information sur temps de parcours.....

En matière d'équipements embarqués, le groupe craint que la Commission ne souhaite aller plus loin que le document de principes European Statement of Principle (ESOP), actuellement mis en œuvre par les constructeurs, et ceci afin de permettre une application réelle de ces principes aux matériels nomades. Les constructeurs automobiles considèrent qu'une réglementation sur ce sujet est prématurée en l'état des connaissances sur les facteurs humains et l'ergonomie de la conduite, et qu'un travail important de normalisation est nécessaire avant tout projet réglementaire.

Les constructeurs ne sont, par ailleurs, pas favorables à la réglementation des assistances avancées à la conduite, dont beaucoup sont encore au stade de la mise au point, et où le risque de neutraliser leur capacité d'innovation concurrentielle est réel. La preuve en est la diversité des solutions et leurs évolutions très fréquentes qui apparaissent dans les laboratoires. Il convient de laisser la compétition technologique et industrielle animer le progrès et le marché choisir les meilleures solutions.

Concernant les usagers vulnérables, le groupe souhaite attirer l'attention sur une catégorie particulière qui pourrait faire l'objet de la définition d'un objectif européen : celle des personnels des gestionnaires routiers et des entreprises qui travaillent sous leurs ordres, sur l'infrastructure elle-même.

4- Echange d'informations en temps réel entre véhicules et infrastructures

Ce domaine concerne les plateformes embarquées et le développement des systèmes coopératifs véhicule/infrastructure et véhicule/véhicule.

Les départements rappellent que ce type de systèmes relève d'une coopération entre l'industrie automobile, celle des infrastructures et les gestionnaires des infrastructures. Ils considèrent comme indispensable que la définition desdits systèmes soit faite en commun sous un modèle de gouvernance

devant être défini par les partenaires publics et privés. Ils demandent que des dispositions analogues soient adoptées pour les systèmes de transport collectifs (infrastructure et véhicules)

L'ASFA partage la position des départements et insiste pour que les systèmes se développent à partir des infrastructures intelligentes d'équipement et de gestion de trafic fonctionnant en temps réel qui existent déjà aussi bien sur les autoroutes que dans les grandes agglomérations et sur certains autres réseaux. La généralisation des communications des Véhicules vers l'Infrastructure et vice versa permettra de multiplier les moyens de gestion de trafic en complétant les systèmes actuels par de véritables panneaux à messages variables dans la voiture (information routière en temps réel comme l'annonce des incidents et des temps de parcours), par des poste d'appel d'urgence dans la voiture (services d'assistance embarqués) et par un complément de capteurs de conditions de trafic en temps réel que peuvent constituer les véhicules connectés. La maîtrise de la qualité doit être présente dans l'ensemble des chaînes de production et de traitement de l'information. A cet égard les règles imposées, par les pouvoirs publics, aux opérateurs routiers doivent être étendues aux nouveaux acteurs de l'information routière.

Concernant plus spécifiquement les questions de normalisation :

Le groupe de travail souligne qu'il est indispensable de commencer par définir le projet à réaliser et évaluer les aspects opérationnels correspondants liés aux organisations en place ou à créer, ainsi que les contraintes administratives et commerciales. Ce n'est qu'à l'issue de cette phase que l'on peut s'engager dans la spécification de solutions techniques. Cette démarche implique nécessairement la sollicitation dès le début, de tous les acteurs de « l'écosystème ITS » en projet.

La rédaction actuelle du plan d'action et du projet de Directive fait craindre que la Commission veuille s'engager dans la voie erronée suivie antérieurement pour le télé péage ou pour l'e-call. C'est en particulier le cas avec le projet d' « On Board Unit » universel. Sur ce point particulier, les constructeurs automobiles doutent de la faisabilité d'une seule technologie compatible avec une multitude de services. C'est par l'approche fonctionnelle, service par service, système par système, que seront définis les cahiers des charges dont découleront les technologies les plus appropriées, en fonction notamment du modèle économique de chaque nouvelle fonction.

La mise en œuvre des idées qui viennent d'être exposées suppose donc que soient d'abord définis les acteurs, les services, et les liens entre eux (spécifications fonctionnelles). A partir de là, il conviendra :

- que soient définis les objectifs d'interopérabilité et de continuité, en tenant compte notamment de la compatibilité avec l'existant,
- de spécifier les scénarios de déploiement
- puis que les nouvelles normes qui s'avèreraient nécessaires soient élaborées sur la base de mandats précis donnés au CEN, en tenant compte des résultats d'expériences pratiques..

Pour ne pas perdre de temps et tester les idées avant d'en figer la réalisation dans des spécifications et des normes, on devrait commencer par des réalisations-tests sur les secteurs où il faut d'abord clarifier la problématique.

*

**

En conclusion, le groupe de travail formule des propositions et rappelle les points qui lui paraissent essentiels.

Pour que la directive, et le plan d'action qu'elle supporte, puissent être mis en œuvre de façon effective, le groupe suggère :

- de ne pas couper les subventions aux opérations tests,
- de donner au projet EasyWay la mission de constituer une plateforme européenne de déploiement et d'échange d'expériences.

Le groupe de travail rappelle quelques points qui lui paraissent essentiels :

- La directive doit laisser le développement des nouveaux systèmes et services ITS se réaliser en s'appuyant sur l'existant dans chaque Etat-membre,
- La directive doit donner la priorité à l'analyse organisationnelle et fonctionnelle des projets afin que soit prise en compte une vision correcte des notions de spécifications et de normes, et que tous les acteurs de l'écosystème ITS donné soient impliqués dès les premiers stades du projet,
- La directive doit mettre l'accent sur les exigences de qualité que doivent respecter tous les intervenants dans la chaîne de l'information aux usagers des réseaux routiers, et exprimer l'idée que des modèles économiques réalistes doivent être mis en œuvre pour permettre une bonne diffusion de cette information,
- La Commission devra préciser comment est réalisée la coordination entre le nouveau comité réglementaire créé par la directive ITS avec ceux qui fonctionnent déjà au titre des directives 95-46 sur les données personnelles, 98-34 sur la normalisation, 2003-98 sur les données publiques, 2004-52 sur le télé péage et 2007-46 sur l'homologation par type des véhicules.