

Forum THNS 2012 – Shanghai

La mobilité multimodale intelligente en France

Jean-François JANIN, chef de la Mission des transports intelligents, Ministère de l'écologie, de l'énergie et du développement durable

Cette présentation évoque les transitions qui marquent l'évolution de la société et conduisent à définir de nouvelles orientations politiques. Elles concernent les domaines de l'environnement, de l'écologie et des finances. Elles conduisent à travailler dans un contexte différent, qui est celui de l'interopérabilité et de la coopération internationale renforcée.

La transition liée à l'écologie

Lors d'un forum précédent la politique mise en place à la fin des années 2000 dans le cadre du « Grenelle de l'environnement » avait fait l'objet d'une présentation. Cette orientation a été renforcée tout récemment, en septembre 2012, lors d'une conférence de l'environnement, qui a insisté sur le fait que les questions climatiques devaient nécessairement prendre en compte le problème des ressources naturelles et de la biodiversité. Ainsi, les politiques ne doivent-elles pas s'attacher exclusivement à limiter le niveau de la pollution, mais aussi s'intéresser à la dimension des villes et au besoin, par exemple, de réduire les consommations de ressources rares que sont en particulier les terrains agricoles autour des villes. Cette nouvelle orientation politique appelle à la sobriété, donc à la réduction de la consommation d'énergie dans les transports, à l'utilisation des énergies renouvelables et au développement de nouveaux produits et des services répondant aux besoins de l'économie globale.

La transition liée à l'énergie

Les orientations ne sont pas encore totalement définies mais de nombreuses études ont été produites, en particulier en matière de transport afin de suggérer les mesures qui devront être prises pour permettre une réduction de la consommation d'énergie.

Deux initiatives ont été confirmées :

- D'abord la taxation kilométrique des transports de marchandises qui va entrer en application en 2013. Elle portera sur tous les véhicules transportant des marchandises sur le réseau de routes nationales où il n'est pas pratiqué de péage.
- Les transporteurs seront obligés de communiquer à leurs clients les informations concernant les émissions de carbone engendrées par leurs transports. Cette obligation entrera en vigueur en octobre 2013.

Cette réglementation permet d'introduire officiellement, dans la politique des transports, les systèmes de transport intelligents visant à réduire la congestion et à promouvoir l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement. L'information est, en la matière, essentielle.

La transition liée aux finances

La taxation kilométrique du transport de marchandises précédemment évoquée est appelée « écotaxe » pour bien montrer que les poids lourds, qui ne paient pas assez les dommages qu'ils produisent, doivent désormais contribuer davantage au financement de la politique des transports.

Le plan d'investissement des infrastructures interurbaines est en cours de révision à la baisse du fait du manque de ressources auquel doivent faire face les autorités gouvernementales et locales. Cette révision invite à réfléchir à une meilleure organisation pour simplifier les décisions et à rechercher une « mutualisation » pour éviter la multiplication des études chaque fois qu'une seule étude pourrait suffire pour répondre à plusieurs cas semblables.

On doit aussi chercher à innover dans l'organisation de la mobilité, encourager la création de nouveaux services comme l'utilisation d'un même véhicule par plusieurs personnes (co-voiturage, auto-partage...) qui sont, le plus souvent financés par les utilisateurs et ne pèsent pas financièrement sur la collectivité.

L'information est importante pour provoquer la transition

Toutes les études réalisées dans différentes villes pour créer un « plan de mobilité » aboutissent aux conclusions suivantes : les acteurs qui ont des décisions à prendre, qu'ils soient publics ou privés, sont limités dans leurs décisions par la connaissance qu'ils ont des innovations possibles. Et, en général, leur niveau de connaissance est relativement modeste. S'ils savent qu'un système existe ils peuvent mesurer les avantages et les inconvénients d'un nouveau système et sont, en conséquence, mieux préparés au changement.

Les systèmes de transports intelligents permettent de fournir une information efficace et en temps réel. Ils sont donc d'une grande efficacité. On a pu voir les conséquences, dans les dernières années, du développement de l'information voyageurs, qui a conduit à un déplacement de quelques pour cent de l'usage de la voiture vers le transport public poussant ce dernier jusqu'aux limites de sa capacité. Mais le développement des systèmes d'information est un long processus qui fait appel à de vrais professionnels et l'interopérabilité est requise pour avoir des systèmes efficaces.

Pourquoi les systèmes doivent-ils être interopérables ?

Les systèmes d'information sont en effet complexes et longs à concevoir et à mettre en place. Leur prix est déraisonnable pour un seul utilisateur. Si on considère que les territoires (agglomérations, régions) sont confrontés à des situations le plus souvent analogues, il est possible, en s'adressant simultanément à plusieurs d'entre eux, de réaliser des systèmes d'information à un prix beaucoup plus raisonnable. Il serait donc logique de séparer la conception et le déploiement et de mutualiser la conception lorsqu'elle est utile à plusieurs utilisateurs.

On peut, en France, avoir plusieurs dizaines de villes ayant le même problème à résoudre au même moment. La mutualisation des études permet d'analyser des questions spécifiques de manière générique ; les systèmes mutualisés sont compatibles et de nouvelles fonctions peuvent y être ajoutées au fur et à mesure que les besoins apparaissent.

Les différents aspects de l'interopérabilité

L'interopérabilité des organisations

Un pilotage est indispensable parce que l'interopérabilité ne peut pas se décider une fois que la création des systèmes est lancée. Elle doit être dans la réflexion dès le départ ; les acteurs doivent pouvoir travailler ensemble, et, dans ce but, on doit forger une méthode pour organiser les coopérations, définir les services qui sont orientés vers les utilisateurs finaux et pas seulement vers les professionnels du transport. Il faut qu'on puisse entrer et sortir du cercle des villes interopérables et mettre en place un dispositif qui permette d'assurer l'évolution fonctionnelle de l'ensemble des systèmes quand cela s'avère nécessaire.

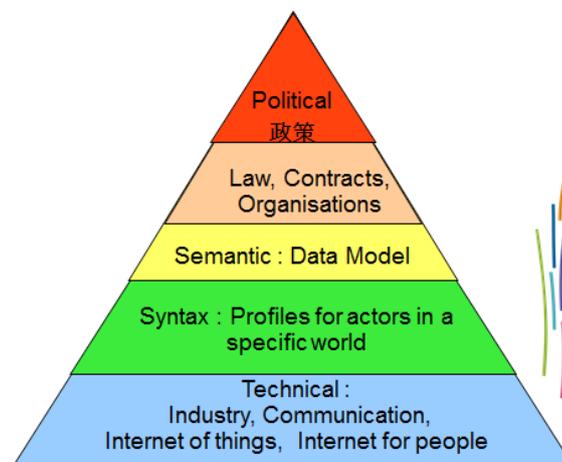
L'interopérabilité sémantique

Les difficultés sont souvent liées à l'usage des mots, à ce qu'on appelle la « sémantique ». Souvent les discussions se cristallisent autour de mots utilisés avec différents sens. Pour surmonter ces différences de compréhension et parvenir à une utilisation homogène, des référentiels sont nécessaires. Ils peuvent être produits au niveau international. Un important travail de normalisation a été engagé.

L'interopérabilité technique

D'un côté, les systèmes de transport reposent sur des investissements lourds et de longue durée et de l'autre, les systèmes d'information évoluent rapidement. Il faut arriver à les interconnecter grâce à des interfaces ouvertes ; intégrer des données, les protéger (pour des raisons commerciales et de vie privée) et garantir l'accessibilité des systèmes.

La pyramide de l'interopérabilité



Tous ces éléments conduisent à concevoir une pyramide de l'interopérabilité au sommet de laquelle se situe un « accord politique » qui concerne à la fois les institutions publiques et les organisations

privées. Lorsque cet accord a été trouvé, souvent, il se heurte en interne à des fins de non recevoir arguant de questions juridiques ou à des conservatismes liés aux habitudes. C'est à ce niveau que se posent les questions de sémantique, parce qu'on ne parle pas de la même chose ; cependant, on peut se rendre compte qu'en levant ces obstacles technologiques, juridiques et organisationnels, on peut parvenir à une solution. Une fois que celle-ci est établie, il est possible de rentrer dans la phase opérationnelle qui commence par la caractérisation du profil des acteurs dans les différents métiers. Enfin, la technique, qui évolue, doit être prise en compte.

Conclusion et perspectives

Le dernier congrès mondial des ITS s'est déroulé à Vienne, en octobre dernier. Il y était organisé une table ronde internationale des ministres dans laquelle a pris place une discussion sur le développement des systèmes d'information. La table ronde a affirmé l'importance de la mobilité dans la vie moderne et que les systèmes d'information peuvent être des outils efficaces à son développement dans de bonnes conditions. Elle a insisté sur la nécessité de traiter la question de la mobilité de manière globale et harmonisée à une échelle mondiale orientée vers les usagers. Elle a souligné l'importance d'une intervention politique forte pour intégrer les nouvelles technologies dans des services qui aillent au-delà des politiques de transport nationales. Les ministres ont demandé à la communauté internationale de ces métiers de prendre en charge ces défis et d'accélérer les déploiements et ont suggéré que d'autres réunions de ce type, lors de conférences ultérieures dans les prochains congrès ITS, permettent de faire le point sur les avancées qui auront pu être constatés.

Ces prises de position sont l'indication d'une orientation forte qui devrait induire un intérêt renouvelé sur des activités d'échange et de recherche non seulement sur la technique mais aussi sur les organisations, pour réussir à créer des systèmes qui soient vraiment ouverts à l'échelle internationale. Le forum THNS est une contribution à cette démarche et on peut s'en réjouir.