

Les Systèmes de Transports Intelligents

Le prochain Gouvernement fédéral doit pleinement s'engager en faveur du déploiement de solutions de mobilité tournées vers l'avenir, économes et efficaces.

Il est grand temps - à l'instar de ce qui se fait dans les pays voisins - de miser à une plus grande échelle sur une technologie moderne et éprouvée, qui permet de contribuer efficacement à résoudre, à moindre coût, les problèmes de mobilité par une meilleure utilisation des infrastructures existantes ; il s'agit des *Systèmes de Transport Intelligents* (en anglais, Intelligent Transport Systems ou ITS).

Comme vous le savez, un accord de coopération ITS, entre les entités fédérées et le fédéral, est sur le point d'entrer en vigueur. Dans le cadre de l'implémentation des ITS, la responsabilité se situe principalement au niveau des Régions (sont concernés : le transport par la route, l'infrastructure routière et le transport public). Toutefois le niveau fédéral doit jouer également un rôle clef que nous tenons à souligner.

C'est pourquoi, l'organisation sectorielle des ITS en Belgique (www.its.be) préconise d'inclure en priorité deux éléments dans le prochain accord gouvernemental fédéral:

1. **Un plan d'action ITS national**, dans lequel non seulement les responsabilités fédérales sont reprises (*comme par exemple : l'introduction du système européen d'appel d'urgence automatique eCall ; la participation du rail au transport multimodal des personnes*) mais surtout dans lequel les plans d'actions régionaux et fédéraux sont soutenus, concertés, afin d'atteindre une dimension européenne ambitieuse (*Il ne faut pas oublier que cette dimension est cruciale notamment entre autre pour le transport des marchandises depuis Anvers, Liège ou Gand le long de corridors qui se doivent d'être équipés des technologies les plus concurrentielles*).
2. **Un support proactif à l'introduction progressive des voitures autonomes** connectées qui sont prévues dans un horizon de 5 à 10 ans : il s'agit principalement de la mise en place d'un cadre juridique adapté (*Les voitures autonomes – toutes les grands fabricants s'y préparent - délivreront un service précieux envers la population ; pensons notamment aux personnes âgées qui représenteront 30% de la population d'ici 20 ans.*)

Une circulation déjà saturée et en croissance

Le début de relance de l'économie et une population en croissance (+5 % dans les 10 prochaines années, avec un changement de tendance en 2040) vont accentuer le trafic en Belgique dans les prochaines années :

On s'attend dans les 10 prochaines années à une augmentation de 14%¹ des kilomètres parcourus par les belges et à un bond énorme de 25 %² des distances sur lesquelles les marchandises sont transportées sur le réseau routier belge.

Comme peuvent le souvent constater les automobilistes, de nombreuses routes sont déjà saturées, principalement à Bruxelles (par les navetteurs pendulaires de longues distances) et en Flandre (région caractérisée par une forte densité de population). La Belgique affiche un score médiocre et recule chaque année dans les baromètres de congestion fournis par exemple par TomTom et Touring Mobilis.

Dans ce contexte sombre, il est remarquable de constater que dans une situation pour le moins comparable, les Pays-Bas ont réussi, au cours des dernières années, à résoudre en grande partie les problèmes de congestion de la circulation et démontrent qu'**il existe ainsi des solutions.**

Exploiter la technologie afin de mieux utiliser les capacités existantes du réseau routier

Les solutions traditionnelles comme l'extension de l'offre des transports en commun (*le RER par exemple*) ou l'extension du réseau routier (*par ex., le bouclage du ring d'Anvers*), s'avèrent être des initiatives difficiles, longues à mettre en œuvre, et ... coûteuses.

Ne pouvons-nous pas mieux utiliser les capacités existantes ?

En effet, nos voisins du nord l'ont démontré, il est possible, par l'utilisation de technologies modernes et éprouvées, de rendre la circulation plus fluide et les transports en commun plus efficaces, et de permettre une utilisation combinée des transports privés, publics et partagés.

Seule la technologie permettra d'optimiser rapidement l'utilisation des capacités actuelles du réseau routier et cela, à moindre frais.

Systèmes de Transport Intelligents en Belgique et à l'étranger

Sur le plan international, que ce soit aux USA, au Japon ou au sein de l'UE, il est souvent fait référence aux systèmes de transport intelligents ou ITS lorsqu'il est question du *mix technologique mis en œuvre par les acteurs publics et privés pour améliorer la mobilité.*

Il s'agit d'un marché dans lequel **les pouvoirs publics jouent un rôle clé** : fournir un cadre réglementaire judicieux et un support à l'innovation pour favoriser et orienter vers l'intérêt général les activités du secteur privé ITS.

Le secteur privé, grâce notamment à son aptitude à intégrer rapidement les nouvelles technologies, **peut offrir de nouveaux services innovants** pour réaliser les objectifs de mobilité.

La mise en place des ITS a commencé en Belgique depuis plusieurs années. Partant de premières réussites confirmées, le budget pour le déploiement des ITS sur les autoroutes en *Flandre*, par exemple, a augmenté au cours de la dernière législature de 300 % (jusqu'à 30 millions par an).

Mais il faut insister sur le fait que ces efforts en Belgique ne représentent qu'une fraction des dépenses consenties par les pouvoirs publics de nos voisins dans le domaine des ITS au cours des dernières années.

Dans les pays européens leaders, en particulier **les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Autriche**, grâce à une politique d'investissements massifs ciblés ITS, on observe une diminution jusqu'à 20% des files sur tous les grands « corridors ».

Voici **quelques résultats concrets** :

- dans une **gestion des incidents** : réduction jusqu'à 20 % de la congestion du trafic aux heures de pointe,
- dans **l'harmonisation de la vitesse** des véhicules appuyée par l'utilisation de **radars tronçons** : augmentation de 5-10 % de la capacité dans certains segments,
- dans **l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence** aux heures de pointe : augmentation de 30-50 % de la capacité et
- dans un **radioguidage** intelligent : un gain supplémentaire de 5% de la congestion.

Dans ces pays, des investissements ont également été réalisés pour orienter et stimuler les initiatives privées. Par exemple, les **systèmes GPS** et les **applications mobiles** y sont considérés comme des alliés des pouvoirs publics, des « chevaux de Troie » en quelque sorte, qui peuvent *amener un changement de comportement de la part des conducteurs.*

¹ Véhicules-kilomètres

² Tonnes-kilomètres

Un enjeu pour la prochaine législature

Le gouvernement fédéral joue un rôle clef en matière d'implémentation d'ITS en Belgique.

En effet, le niveau fédéral est responsable pour un nombre de **dossiers spécifiques importants**, comme l'introduction du système européen **eCall**, la mise à disposition d'information sur les **transports ferroviaires** et le développement d'un cadre juridique adapté pour l'introduction des **voitures autonomes** et coopératives.

L'administration fédérale peut aussi jouer un rôle aux côtés des Régions afin que l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'action ITS fédéraux et régionaux se réalisent de façon **concertée, coordonnée et ambitieuse**.

— Soutenir par un plan national des plans régionaux et fédéral ambitieux pour l'ensemble des réseaux routiers

Au niveau régional, le déploiement de la technologie visant à permettre une gestion dynamique du trafic sur le réseau routier principal devrait être accéléré sur base d'un plan national ambitieux élaboré par les 4 entités régionales et fédérale. Ce plan devrait être complété par un plan spécifique pour le déploiement de ces technologies sur les routes secondaires.

Les bandes d'arrêt d'urgence ouvertes à la circulation aux heures de pointe ; l'harmonisation de la vitesse des véhicules, combinée avec l'utilisation de radars tronçons ; la gestion des incidents ; la surveillance de la formation des bouchons ; le radioguidage et les conseils de trajets alternatifs ; la protection des chantiers ; le soutien au développement de réseaux de dessertes locales ; les parkings destinés aux camions sur les autoroutes et les contrôles automatiques de la surcharge des camions sont quelques-uns des services qui devraient au minimum être inclus dans ce programme pour l'ensemble du réseau.

— Accentuer la politique de la multimodalité et ce, y compris le stationnement

Pour ce qui est du transport public, le plan national devrait inclure au minimum des *systèmes de paiement* uniformes et l'ouverture des *informations en temps réel*. Un effort particulier est à réaliser par les sociétés de transports ferroviaires, colonne vertébrale – de fait – du transport public en Belgique.

De plus, il est nécessaire également de créer le lien entre le transport individuel et le transport public par une meilleure gestion du stationnement (*information, guidage, billettique intelligente*).

— Appuyer les politiques de la mobilité urbaine intelligente en commençant par les centres-villes

Le plan d'action national ITS doit inclure un chapitre urbain dans le cadre du déploiement des « smart cities ». La gestion intelligente du trafic dans les villes doit **commencer d'abord par les centres-villes** :

La régulation dynamique des feux en fonction du trafic (avec en option la priorité aux feux des véhicules des transports en commun et la mise en place des ondes vertes) ; le contrôle du respect des règles de circulation ; la protection des usagers faibles, notamment aux passages pour les piétons et les vélos ; le guidage vers des emplacements de parking ; l'information en temps réel ; le soutien à la logistique urbaine et l'électromobilité.

— Catalyser le déploiement des ITS par une action volontaire et réfléchie du secteur publique

Un programme de passation de **marchés publics innovants** devrait être mis en place, favorisant la mise en place de plus de services privés intégrés dans un cadre légal élaboré par les pouvoirs publics.

Des **modes de passation** de marchés publics **plus innovants** sont nécessaires en vue de saisir les opportunités offertes par les nouvelles technologies, de les tester et de développer des mécanismes assurant l'interopérabilité entre les différents acteurs du marché en vue d'un marché ouvert.

L'élaboration de ce programme pourrait être facilitée par l'appui d'« **un laboratoire de la mobilité** », site de tests permanent.

Un exemple d'un développement important est le péage kilométrique pour les voitures.

ITS : également un enjeu économique

L'utilisation intensive des ITS en Belgique et le soutien des prestataires de services privés comme **partenaires dans la mise en œuvre de cette politique** sont nécessaires non seulement pour aboutir à des nouvelles solutions de mobilité orientées vers l'avenir, mais également en vue de *préparer les entreprises belges à l'avènement d'un marché ITS européen naissant et en pleine croissance*.

Il ne faut toutefois pas négliger l'avantage concurrentiel des nouvelles technologies *pour le transport de fret* et en général *le secteur de la logistique* en Belgique dans le cadre de la création de corridors européens.

Dans ces objectifs, le niveau fédéral et les régions se doivent de s'inscrire dans les projets de *dimensions européennes*. Rappelons à ce propos que les autorités autrichiennes, allemandes et hollandaises ont conclu un accord pour coopérer sur la mise en place des infrastructures ITS (corridor Rotterdam-Vienne).

Un dernier aspect des retombées socio-économiques ne peut être omis : des coûts liés à la congestion, à la mauvaise utilisation des infrastructures par les transporteurs routiers, ou aux pertes de vies humaines, ...

ITS.be

ITS.be est un partenariat public-privé regroupant en Belgique les efforts de tous ceux qui sont en mesure d'accélérer l'introduction d'une gestion multimodale de la mobilité.

Le partenariat ITS.be et ses membres sont prêts à travailler en étroite collaboration avec les différents pouvoirs publics afin de les aider à évaluer les réalisations existantes et de développer une vision de la gestion intégrée du trafic et de la mobilité, en utilisant les technologies ITS les plus avancées et des solutions mobiles.

Pour en savoir plus sur les ITS : visitez le site www.its.be.

Outre les pouvoirs publics, comme :

- le gouvernement fédéral,
- la Région de Bruxelles-Capitale,
- la Région flamande et
- la Région wallonne,

de nombreux autres acteurs publics et privés sont des membres actifs de l'organisation :

AGES, Agoria, ARC, ATOS Worldline, BAM, Barco, Belgacom, Be-Mobile, Corona Direct, D'Ieteren, EGIS, European Datacomm, Febiac, FLIR, Flow, Go-Mobile, Here, IBM, Icoms Detections, IMA Benelux, Imtech, Infrabel, Kapsch, KU Leuven, Logistics in Wallonia, Macq, Mobistar, Multitel, Namahn, Nimer, NXP, Oktopus, Stad Gent, Parko, PWC, Prodata, Q2C, RAM Mobile Data, SAIT, Sanef, T-Systems (Satellic), Siemens, Spie, Suivo, Technum, Tein Technology, Telenet, Testronic Labs, Thales, TomTom, Touring, Trafineo, Transics, Transport and Mobility Leuven, UBench, Ubidata, Universiteit Antwerpen, Universiteit Gent, Universiteit Hasselt, VAB et Xerox.



Agoria, la fédération de l'industrie technologique, est partenaire d'ITS.

Personne de contact : Peter Van der Perre, Directeur ITS.be, A. Reyers 80 – B-1030 Brussel, T: 32 2 706 81 40, M: 32 476 690 271