

C1.4 GESTION DE L'EXPLOITATION DES RESEAUX

Recommandations pour les décideurs

Il faut en permanence améliorer les politiques et les méthodes d'exploitation des réseaux routiers, notamment du fait de l'utilisation des technologies ITS lorsqu'elles deviennent pertinentes. Il faut également intégrer les procédures d'exploitation sur les itinéraires qui traversent les frontières des régions et des états. Le C1.4 voit un besoin particulier de développement de bonnes pratiques dans les domaines suivants :

- Problèmes administratifs, juridiques liés aux échanges d'informations entre les centres d'exploitation.
- Questions liées à l'intermodalité sur les aéroports internationaux, les terminaux de ferries et les ports.
- Gestion des flux de marchandises transfrontaliers et en transit.
- Nouvelles approches de l'exploitation des réseaux.
- Relations entre l'exploitation des réseaux et les principaux acteurs : responsables de flottes de véhicules commerciaux, livraisons des marchandises en ville, transports urbains, problèmes liés aux pratiques de juste-à-temps dans la logistique industrielle, etc.
- Conséquences de l'augmentation des besoins d'entretien des infrastructures routières.
- Conséquences de l'intervention de capitaux privés et de l'utilisation des méthodes modernes de gestion d'actifs dans les pratiques d'exploitation.
- Utilisation des méthodes de planification stratégique et de modélisation pour la définition des objectifs d'exploitation de la route.
- Bonnes pratiques pour la réduction des pointes de trafic et la gestion de la demande.
- Applications des ITS et des nouvelles technologies dans l'exploitation routière.
- Échange d'informations entre les autorités routières, la police et les services d'urgence.
- Problèmes de sûreté de l'exploitation en cas de perturbation volontaire ou naturelle des réseaux.
- Possibilités ouvertes par les systèmes coopératifs véhicules-infrastructures.

Aspects techniques

Les autorités routières doivent justifier leurs budgets d'exploitation dans un contexte d'augmentation de la demande de mobilité et d'exigences accrues de qualité de service et ce, dans un contexte de réduction des financements publics. Les critères de choix budgétaires et les méthodes d'évaluation doivent être revus dans la perspective de l'exploitation et du service offert aux usagers. Le problème n'est pas le même que celui de l'évaluation des investissements dans l'infrastructure, mais les méthodes d'analyse coût/bénéfices peuvent s'appliquer.

Le Comité recommande de poursuivre les travaux sur l'évaluation en collaboration avec le groupe IBEC (*ITS Benefits, Evaluation and Costs*). Ces travaux portent sur :

- Méthodologie pour les évaluations ex ante et ex post des nouvelles méthodes d'exploitation des réseaux (outils et systèmes ITS).
- Coordination entre les organismes impliqués dans la gestion des réseaux : partenariats et contrats entre les autorités routières et les différents acteurs concernés.
- Évaluation des risques d'exploitation, en particulier pour la gestion des corridors, les procédures et les plans de gestion de trafic.
- Évaluation des conséquences du développement de la télématique routière et des objets nomades sur les méthodes d'exploitation, d'information des usagers et de communication.
- Mécanismes d'achat des systèmes ITS et de gestion des projets.

Recommandations à l'AIPCR

1 Implication des pays en développement

L'AIPCR doit trouver des membres et des experts qui puissent apporter au Comité technique chargé de l'exploitation des réseaux une connaissance approfondie de la situation de cette activité dans les pays en développement et en transition. Ce besoin s'est manifesté dans les cycles précédents.

2. Implications des acteurs du transport routier

Le Comité a besoin de développer des contacts avec les acteurs du transport routier publics et privés, en particulier les transports publics de personnes et de marchandises ainsi que les activités générant du trafic comme les chemins de fer, les voies d'eau, les ports, etc. Cela pourrait se faire en cooptant des experts ou en les invitant individuellement pour aider les membres du comité à traiter d'un sujet particulier.

3. Diffusion et formation

L'ensemble des documents produits par le Comité pendant ce cycle et les deux précédents constitue une ressource importante utilisable pour la formation professionnelle d'étudiants et de jeunes professionnels qui peut être exploitée pour des séminaires et des sessions de formation. Le C1.4 recommande que la diffusion des bonnes pratiques et la formation soient incluses dans le prochain plan stratégique afin de valoriser au mieux le travail fait pendant les dix dernières années sur ce sujet.

4. Cédérom

Le C1.4 recommande que le travail réalisé pour la mise en ligne sur Internet d'un manuel et 'une bibliothèque d'études de cas soit poursuivi et développé pendant le prochain cycle pour soutenir l'effort de diffusion et de formation.

5. Activités communes avec l'industrie automobile

Une opportunité existe de travailler avec l'industrie automobile dans le cadre de l'accord cadre signé entre l'AIPCR et la FISITA.

En particulier, à la suite des présentations et discussions faites à la séance 16 du Congrès, le C1.4 recommande la constitution d'un sous-comité qui aurait les objectifs suivants.

Un groupe de travail réuni dans le contexte de l'accord AIPCR/FISITA impliquerait l'industrie automobile et les autorités routières pour faire des recommandations sur le développement des systèmes coopératifs véhicules-infrastructure.

Les membres seraient désignés ou invités par l'AIPCR et la FISITA. Les personnes désignées par l'AIPCR viendraient plus particulièrement des groupes de travail sur l'exploitation et la sécurité routière avec des représentants des pays/régions suivants : Japon, États-Unis, Canada, Europe, Afrique du Sud, Amérique du Sud, Australie et d'autres pays de premier plan en matière d'ITS (par exemple, Malaisie, Chili, Chine).

Le principal document à produire pourrait être un rapport donnant une vue stratégique à l'intention des Directeurs des routes identifiant :

- Problèmes de déploiement des systèmes intégrés (*Vehicle Infrastructure Integration-VII*) et coopératifs (*Co-operative Vehicle-Highway Systems-CVHS*) dans différents contextes
 - voies rapides et autoroutes
 - voies rurales
 - voiries générales et routes principales
- Rôles des systèmes VII et CVHS en relation avec les problèmes généraux de la route
 - sécurité routière
 - environnement
- Possibilités de déploiement progressif
 - options et coûts
 - financement: participations publiques, mécanismes de paiement par les clients, valeur d'usage
 - spécifications et normes
- Choix et Compromis
- Mesures conservatoires
- Bénéfices à court terme
- Choix pour les pays en développement.