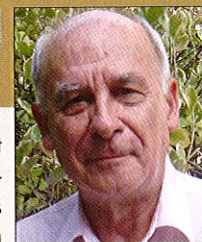


Le point sur...

A l'occasion d'ATEXPO 2013



Atexpo (30-31 janvier 2013) fête son 40^e anniversaire. La complémentarité croissante entre les modes de déplacement constitue, selon Bertrand Basset, président d'ATEC-ITS France et organisateur, l'une des évolutions majeures. L'un des exposés (le 30 janvier) aura pour thème le développement d'une offre « sans couture », qui bute encore trop souvent en France sur des problématiques liées à l'intégration tarifaire. Aux Pays-Bas, un système totalement intégré a été mis en place en seulement quelques années.

3 questions à Bernard Basset

ATEC-ITS France fête en 2013 son 40^e anniversaire. Quelles sont les évolutions les plus positives dans le secteur des transports et de la mobilité depuis sa création ? Quels seront les temps forts du congrès Atexpo 2013 ?

Les thèmes de nos manifestations depuis 1973 reflètent l'évolution des préoccupations du secteur. Les résultats les plus positifs sont l'amélioration considérable, mais toujours insuffisante, de la sécurité routière, l'atténuation forte de la concurrence entre modes au profit d'une complémentarité, tant pour la mobilité des personnes que pour le fret, en milieu urbain mais aussi progressivement pour les déplacements à moyenne et longue distance, enfin la prise en compte des exigences environnementales. Le congrès de l'ATEC 2013 reflète ces évolutions ; il est axé sur la gouvernance des organisations, les projets intégrés, les technologies et le développement des services aux clients du système de transport.

Quels sont les principaux échecs ou difficultés rencontrés et les défis que ce secteur devra relever dans les années à venir ?

Le système de transport devra permettre une mobilité au service d'objectifs généraux de nature politique : adaptation au changement climatique, économies d'énergie, attractivité des territoires et emploi. Deux grands défis se présentent. Celui du conflit entre l'intérêt particulier et l'intérêt général : les systèmes de transport intelligents permettront bientôt à chacun d'effectuer des choix individuels en fonction d'une « mobilité » (capacité à savoir ce qui

se passe en tous points des réseaux à tout moment) généralisée. Ceci offre de nombreux avantages, mais n'est pas sans risques. Le critère majeur de décision sera l'efficacité maximale immédiate au niveau individuel pour un déplacement donné. Il occultera les critères collectifs du développement durable et les décisions à long terme au niveau individuel. Deuxième défi, le défi industriel, financier et économique de la cohérence et de l'interopérabilité des systèmes ne doit pas être sous-estimé. La valorisation des brevets, les lignes de produits et la compétition commerciale entre entreprises tirent dans un sens antagoniste à celui de la gestion globale unifiée du système de transport par les autorités publiques.

Quelles sont les singularités d'ATEC-ITS France et quel sera son rôle pour accompagner ces nouveaux défis ?

Longtemps, l'ATEC a été la seule association à œuvrer sur l'exploitation durable des systèmes de transport terrestres. On répondait alors à la croissance de la demande de mobilité en développant de nouvelles infrastructures et de nouveaux services de transport collectif. Cette époque est révolue. L'optimisation de l'usage des moyens de transport intéresse tout le monde !

Notre association a été conçue comme un lieu d'échanges entre maîtres d'ouvrage publics d'infrastructures, opérateurs de transport, organismes de recherche et offreurs de solutions (industrie et ingénierie). Elle reste la seule plate-forme d'échanges et de partage des bonnes pratiques entre professionnels. La diversité même de ses membres garantit qu'elle n'est ni un lobby ni un lieu de pouvoir. Au cours des 15 dernières années, l'accent a été mis sur l'ouverture européenne et internationale d'une part, le développement des systèmes et services de transport intelligents d'autre part. Notre rôle sera d'accompagner l'Etat et les collectivités dans le dialogue et le partage de visions stratégiques, de faciliter l'accueil des nouveaux acteurs et d'aider au partage des connaissances. Nous sommes aussi prêts à organiser des actions en partenariat avec d'autres acteurs associatifs pour ne pas disperser l'offre. ■

« L'efficacité maximale ne doit pas occulter les critères collectifs et les décisions à long terme. »

ATEXPO

Billettique intégrée aux Pays-Bas

Aux Pays-Bas, Thales a déployé le premier système national de billettique qui permet de prendre le train, le bus, le tramway ou le métro, n'importe où dans le pays, avec la même carte de transport sans contact. Environ 15 millions de cartes sans contact ont été vendues depuis le lancement de l'OV-chipkaart, générant 25 millions de transactions par semaine ! Le nombre de porteurs est aujourd'hui estimé à 6 millions, dont près de la moitié utilisent leur carte de manière occasionnelle.

« Le projet remonte à la fin des années 1990, rappelle Etienne Chevreau, directeur mar-

keting de l'activité billettique de Thales. *Le ministère des Transports néerlandais a souhaité d'une part fournir aux opérateurs une solution leur permettant de réduire la fraude, et d'évoluer indépendamment du choix de leur partenaire grâce à la standardisation du système billettique, et d'autre part offrir aux citoyens une mobilité sans couture à travers tout le pays.* » Les principaux opérateurs de transport (NS et Syntus pour le train, RET à Rotterdam, GVB à Amsterdam, HTM à La Haye, Connexion pour les autocars) ont créé en 2001 une joint venture appelée TLS

(Trans Link Systems), chargée des opérations de compensation financière et du contrôle de la base de données des cartes en circulation. La fixation des tarifs est concertée par chaque opérateur avec son autorité de tutelle. A partir de 2002, les différents acteurs du projet se sont engagés dans la démarche de standardisation en s'appuyant sur la norme ISO 24014 pour définir les rôles de chacun et la gouvernance du système.

Autres développements

Parce que standardisé et intéropérable, le