



Monsieur Mars Di Bartolomeo
Président de la Chambre des
Députés
Luxembourg

Luxembourg, le 5 juillet 2017

Monsieur le Président,

Par la présente, j'ai l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 80 du Règlement de la Chambre des Députés, je souhaiterais poser une question parlementaire à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet du système CITA.

Le Luxembourg vient d'accueillir deux étapes du Tour de France ce qui a entraîné des perturbations sur notre réseau routier. Si les informations diffusées par les médias et les sites internet des communes concernées quant aux routes fermées pendant le passage du Tour de France étaient globalement satisfaisantes, il me revient que les informations renseignées par le système CITA (« Contrôle et information du trafic sur les autoroutes ») n'étaient que superficielles.

Dans ce contexte, j'aimerais poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures:

- Monsieur le Ministre n'estime-t-il pas que le système actuel à panneaux à message variable CITA est obsolète ?
- Ne faudrait-il pas songer à installer un nouveau système d'information à la hauteur du progrès technique, capable de diffuser davantage d'informations en temps réel et de renseigner sur les probables perturbations sur notre réseau autoroutier notamment lors d'événements d'envergure ?

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

Serge Wilmes
Député



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Luxembourg, le **24 AOUT 2017**



Monsieur Fernand Etgen
Ministre aux Relations avec
le Parlement

Service Central de Législation
43, boulevard F.D. Roosevelt
L – 2450 Luxembourg

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°3115 du 5 juillet 2017 de l'honorable député Monsieur Serge Wilmes, concernant la pertinence du système d'information CITA, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

François Bausch
Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

Réponse de Monsieur François BAUSCH, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, à la question parlementaire N°3115 du 5 juillet 2017 de Monsieur le Député Serge WILMES

Par sa question parlementaire, l'honorable Député voudrait avoir des informations concernant la pertinence du système d'information CITA (Contrôle et Information du trafic sur les autoroutes).

A l'instar d'outils comparables à l'étranger, en tenant compte des développements des techniques de l'information et de communication, le CITA fut développé dans les années 1990 en vue de la gestion du trafic, des incidents et de la sécurité des tunnels dans la perspective entre autres de réduire le nombre d'accidents sur le réseau autoroutier. L'exposé des motifs du projet de loi de 2003, qui est très explicite également sur la vision à long terme, en donne une vue claire :

« CITA („Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes“) est un système de regroupement des alarmes qui recueille et traite les alertes venant du réseau autoroutier et plus particulièrement des tunnels au centre de contrôle du trafic (CCT) à Bertrange. Ces informations couvrent la situation du trafic, l'état des infrastructures autoroutières et le fonctionnement des équipements de voirie. Elles proviennent notamment des caméras trafic, des boucles de comptage, des bornes d'appel d'urgence, des messages en provenance de la Police Grand-Ducale et de la Protection Civile, des stations météo, des équipements de voirie et de tunnels (ventilation, détecteurs).

En fonction de l'incident, les interventions appropriées sont déclenchées en coopération avec les instances publiques compétentes (essentiellement Police Grand-Ducale et Protection Civile) et les usagers en sont informés. »

Depuis le vote de la loi et les premières réalisations en section courante, le CITA, à travers des décennies, a constamment évolué. Il a ainsi dû encaisser les évolutions technologiques, tout en intégrant l'accroissement du réseau et notamment l'ajout des nouveaux tunnels, ainsi que les évolutions au niveau réglementaire (Directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, Directive 2010/10/CE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ainsi que de la cyber sécurité). Au jour d'aujourd'hui, le CITA gère 167 km de linéaire d'autoroutes, avec 57 échangeurs et 6 croix et jonctions d'autoroutes, ainsi que 27 tunnels et passages inférieurs d'une longueur cumulée de 15,3 kilomètres. Actuellement 300'000 points de contact d'équipements sont supervisés par le système.

Dans la logique des attentes énoncées ci-dessus, le cadre procédural se limite actuellement à l'affichage de messages d'information relatifs à la gestion du trafic et, bien entendu, à la réglementation de la circulation par panneaux variables en conformité avec le Code de la Route.

A titre exceptionnel, et sur demande expresse du gouvernement, le message « Présidence Européennes » fut affiché en 2015.

D'entente avec les organisateurs, coordinateurs et responsables du Tour de France, l'affichage lors des deux étapes concernées fut limité aux seules informations relatives à la gestion du trafic, conformément aux procédures standard. A part d'un bouchon limité dans le temps sur la A13 près de Mondorf, le trafic sur le réseau autoroutier n'était pas perturbé, et des messages supplémentaires n'étaient pas nécessaires.

Revenant aux questions de l'honorable député, je rappelle que l'affichage de messages variables par le CITA (ou tout autre système) doit tenir compte des capacités cognitives de l'automobiliste dans une

situation de conduite. Il est ainsi impératif d'éviter l'abondance des informations et d'en soigner la compréhension. C'est la raison pour laquelle la distraction de l'automobiliste par l'immersion de messages publicitaires n'est pas souhaitable, et que la disposition des panneaux à messages variables a été conçue à l'époque en suivant quelques règles simples et efficaces. En effet, les panneaux à messages variables ont été disposés à quelques endroits stratégiques, et ceci également pour des raisons techniques et budgétaires.

Dès le début de l'installation du système, la pose de deux types de panneaux a été réalisée pour transmettre des messages (panneaux à messages variables qui affichent du texte) et des panneaux à signal variable, permettant de gérer les incidents. A rappeler que dans la conception du CITA-même, ces signalisations et panneaux implantés sur site constituent un chemin de communication parmi d'autres, dont notamment des communiqués de presse, des messages par internet (www.cita.lu), communication avec l'ACL et la presse, voire les autres instances publiques comme p.ex. la Police grand-ducale et l'Administration des services de secours.

Actuellement, le seul moyen à transmettre l'information à chaque usager reste cependant l'affichage de messages sur les panneaux installés dans l'emprise de l'autoroute. Ce système ne sera pas obsolète tant que la communication entre les véhicules et l'infrastructure n'est pas assurée par d'autres moyens et canaux. Bien que l'expectative du progrès technique paraisse très prometteuse, il faut être conscient que la période de transition risque de se prolonger.

En tant que ministre de tutelle de l'Administration des ponts et chaussées je ne suis donc pas d'avis que la transmission de messages par panneaux sur le site même de l'infrastructure est obsolète. Il y a cependant lieu de remarquer que les technologies ont évolué et qu'une bonne partie des installations datent encore de la première génération qui vont bientôt atteindre leur fin de vie technique.

Il est d'ores et déjà prévu d'installer des systèmes à la hauteur du progrès technique, et, bien entendu, revoir également la diffusion des informations. Ceci notamment en relation avec les débuts des systèmes de conduite automatique (autonomous and connected driving) et de l'évolution en général, notamment en ce qui concerne le transfert d'informations relatives aux chantiers, aux incidents, des messages de service quant à l'utilisation des parkings relais et des transports publics. Dans ce contexte, l'Administration des ponts et chaussées est en étroite concertation avec les acteurs du secteur, notamment en ce qui concerne la mise à disposition des informations sur des plateformes « open-data ».

Sur le terrain, il faudra rééquiper les autoroutes de nouveaux équipements, ce qui est prévu notamment dans le cadre des projets de réaménagement en étude, et en étendant le domaine d'action, notamment en intégrant les accès à l'autoroute, échangeurs, et principaux itinéraires de déviation. Le système de production actuellement en service doit également faire l'objet d'un upgrade, ne serait-ce que pour pouvoir traiter les nouvelles générations d'équipements. Lors de ce processus, il y a lieu également de traiter de façon différente les systèmes de sécurité des tunnels, qui nécessitent leur propre surveillance.

Ceci étant, il reste à rappeler que la conception du réseau routier et autoroutier n'est que peu redondante et essentiellement centré sur la capitale, ce qui en rend la gestion des incidents difficile. A part la stabilisation et la consolidation du réseau routier, qu'il ne faudra négliger en aucun cas, il faudra davantage cibler sur une mobilité durable comme sur un système performant des transports en commun.