

UNE INTERVIEW D'ALY ADHAM

« LE VÉHICULE CONNECTÉ OU AUTONOME CONSTITUE UNE RÉELLE OPPORTUNITÉ »



À propos
Aly Adham est président du Syndicat des équipements de la route.

Propos recueillis par Jean-Noël Onfield

Comment interprétez-vous l'augmentation des accidents sur les routes de France depuis le début de l'année ?

Nous constatons depuis le mois de janvier une dégradation de la situation sur le réseau français. La première cause que l'on peut identifier est la mise hors de service de près des deux tiers du parc national des radars automatiques, due aux événements sociaux, ayant entraîné une augmentation des vitesses. À ce titre, les comportements individuels de certains conducteurs ne respectant plus les limitations de vitesse ne peuvent être occultés. Les équipements de la route sont aussi là pour rappeler la loi et faire de la pédagogie. Quand ces dispositifs sont absents, insuffisants ou inopérants, la sécurité des usagers de la route n'est plus assurée. S'il y a une corrélation évidente entre les deux phénomènes, nous ne pouvons pas nous empêcher de penser que le manque d'investissements dans les infrastructures routières et leurs équipements de sécurité contribue aussi à bilan.

Une enquête de l'Ipsos parue le 22 mai dernier confirme la détérioration de l'état du patrimoine routier dans son ensemble.

Est-ce aussi une explication à cette recrudescence des accidents ? Cette étude vient confirmer les constatations des professionnels d'un manque d'investissements dans l'entretien et la modernisation du patrimoine routier pendant près de 10 ans. Nous n'avons cessé d'alerter les maîtres d'ouvrage. Nos

efforts ont fini par porter mais, alors que les budgets des donneurs d'ordre restent contraints, le retard accumulé ne se rattrape pas en deux ans.

Avec le recul, la limitation à 80 km/h des routes départementales sans séparateur était-elle pertinente ?

Nous ne pouvons que saluer toute mesure améliorant la sécurité routière et pacifiant les usages de la route. Maintenant, cette mesure d'abaissement de la vitesse limite sur certains itinéraires nous semble avoir été mal préparée, sans recul ni concertation avant de la déployer. Pour nous, professionnels des équipements de la route, c'est l'arbre qui cache la forêt. Je m'explique : il est plus facile de recourir à cette mesure que de traiter sur le fond la question de l'état de la signalisation routière et des dispositifs de sécurité.

C'est désormais aux départements d'arbitrer. Est-ce la bonne échelle pour décider ?

En tant que professionnels de la route et experts dans les équipements de sécurité, nous ne pouvons avoir qu'une vision nationale de la problématique. C'est une question de cohérence d'action qui, certes, peut être adaptée aux caractéristiques des différents réseaux, mais qui doit être appréhendée de manière globale à l'échelle du pays. Sur certains axes structurants de plusieurs centaines de kilomètres, il faut garantir la nécessaire cohérence de ces aménagements. En se mettant à la place de l'utilisateur, on peut se poser la question si, parfois, la signalisation est là pour assurer ma sécurité ou pour me prendre à défaut et me

SER

CHIFFRE CLÉS

75
adhérents

6 000
emplois directs

1,5
milliard € chiffre d'affaires

6
sections

3
commissions

1
groupe de travail « véhicule autonome »

pénaliser financièrement. Pour nous, la question du financement de ces aménagements ne se pose pas. Il suffirait d'affecter les ressources de ce que rapporte la route pour financer son entretien.

Vous êtes au cœur de l'écosystème routier. Comment appréhendez-vous cette position ?

Les équipementiers de la route ne peuvent plus être considérés uniquement comme des industriels qui conçoivent et fabriquent des dispositifs et des systèmes de sécurité. Ce sont également des experts de la sécurité routière qui, face à la contraction du réseau technique de l'État, portent un réel savoir-faire et une capacité de préconisation. L'ingénierie de la sécurité routière publique s'est appauvrie. Les entreprises réunies au sein du SER sont l'un des derniers bastions qui maintient cette connaissance. C'est le rôle du syndicat que de fédérer ce savoir et, au titre de la profession, de le porter auprès des différentes instances publiques. J'observe d'ailleurs qu'elles sont demandeuses.

Êtes-vous prêts à remplir de rôle de prescripteur ?

Pour assurer la nécessaire cohérence en termes de sécurité routière, il est essentiel de connaître et de maîtriser son patrimoine routier. Cela est vrai pour l'infrastructure mais aussi pour ce qui donne les fonctions à la route, à savoir les équipements. Plus de 98 % des exploitants reconnaissent le rôle des équipements de la route dans la sécurité routière mais aussi, et de façon plus globale, dans la mobilité connectée. Or, à l'exception des DIR, des concessionnaires autoroutiers et de quelques conseils départementaux, très peu de maîtres d'ouvrage ou exploitants disposent de cette connaissance de leur réseau. Comment bien gérer quand on ne sait même pas quel est son patrimoine et dans quel état il se trouve ? La réponse est ce que l'on observe trop souvent : on procède au coup par coup, on intervient de manière curative pour parer aux urgences. Ce n'est pas efficace. Ce n'est surtout pas durable, les budgets n'étant pas optimisés. C'est en planifiant une véritable stratégie de gestion des équipements à partir d'une hiérarchisation des besoins et

de la définition des moyens alloués que l'on est efficace. L'investissement est alors optimisé, rend service aux usagers de la route et profite à la communauté. Nos adhérents peuvent apporter leur contribution.

Le véhicule autonome représente-t-il un danger pour votre profession ?

Le véhicule connecté ou autonome constitue une réelle opportunité pour nos métiers. Nous avons mis en place un groupe de travail thématique afin de dialoguer et de réfléchir, avec d'autres, à la mobilité du futur. Les équipements de la route ont un rôle essentiel

orientations de la mobilité a permis de mettre en évidence un manque de prise en compte de l'importance de ces équipements. C'est un premier pas. Nous voulons qu'ils soient reconnus comme un élément constitutif de l'infrastructure routière mais aussi comme partie prenante des nouvelles mobilités. Nous voulons aussi pouvoir évoluer dans un environnement concurrentiel équitable. Le respect des normes doit être renforcé. Le système de certification NF et CE de nos produits nous imposent des exigences qualitatives auxquelles certains de nos homologues européens ne sont pas soumis. Cela crée une distorsion

« LE RISQUE EST DE VOIR CE NIVEAU D'EXIGENCE TIRÉ PAR LE BAS POUR CAUSE D'HARMONISATION EUROPÉENNE. »

à jouer en matière de génération de données, de communication et de sécurisation. Nous sommes déjà actifs dans la connectivité, la communication et la donnée. Un exemple : les carrefours à feux que nous gérons. Le contrôleur est un équipement qui acquiert les données de trafic, les nombres de véhicules, leur classification, qui gère les flux de circulation, arbitre les priorités pour les véhicules de secours et les tramways... Il y a de fait une masse d'informations existante qui ne demande qu'à être exploitée en s'ouvrant aux nouveaux besoins de mobilité. Il faudra statuer sur les modalités de partage de ces informations.

Existe-t-il un risque d'ubérisation de vos métiers ?

Actuellement, l'équipement de la route est trop souvent intégré comme un paramètre parmi d'autres de l'écosystème routier. Cela se traduit par un manque de connaissance réelle de leur état, du patrimoine existant et des besoins. La loi sur les

de la concurrence, les conditions de production et de certification n'étant pas équitables. Nous estimons que le système tel qu'il existe en France compte parmi les meilleurs en Europe. Il privilégie résolument la qualité et la durabilité des équipements. Il garantit le retour sur investissement aux maîtres d'ouvrage avec des dispositifs performants dans le temps. Le risque est de voir ce niveau d'exigence tiré par le bas pour cause d'harmonisation européenne. La question dépasse largement notre seul secteur d'activité.

Comment appréhendez-vous le futur ?

La mobilité est consubstantielle à la civilisation. Notre métier, qui est porteur de valeur, a un avenir, tendant résolument vers les ITS, le véhicule autonome, la route intelligente et communicante et toutes les technologies qui ont vocation à accompagner les mobilités du futur. À nous de faire en sorte de susciter des vocations pour pérenniser ce savoir.