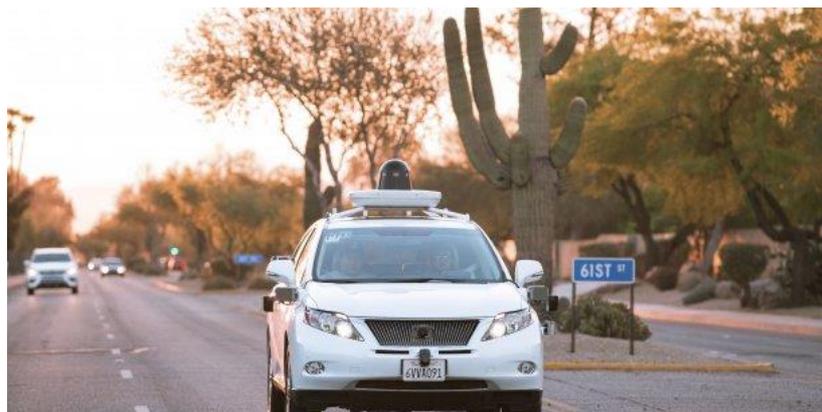




Les véhicules autonomes ne pourront se passer des infrastructures routières

Par **Dominique Mondé** | 08/01/2020, 16:19 | 957 mots



(Crédits : Reuters)

TRIBUNE. Plébiscité tant par les constructeurs automobiles que par le gouvernement actuel, le développement des véhicules connectés et autonomes ne pourra se faire qu'à condition d'adapter et de moderniser nos infrastructures et équipements de la route. À ce jour, la France n'est pas prête. Par Dominique Mondé, vice-président du Syndicat des équipements de la route (SER) et président du Comité européen de normalisation des équipements de la route.

Le 14 mai 2018, Anne-Marie Idrac présentait la stratégie du gouvernement en matière de développement des véhicules autonomes. Parmi ses actions prioritaires : la construction de cadres réglementaires pour assurer l'échange de données entre véhicule, l'homologation des technologies, la mise en place d'un programme national d'expérimentation, etc. Aucune mention toutefois de la modernisation de nos infrastructures routières et de leurs équipements. L'enjeu est pourtant crucial.

Financer l'entretien des routes françaises : une nécessité

Pour évoluer sur la route, les véhicules autonomes auront bien évidemment besoin de chaussées de qualité mais aussi d'équipements de la route performants (marquage au sol, panneaux de signalisation, feux tricolores, etc.) et bénéficiant d'un entretien sérieux et régulier. Surtout, ils devront être installés harmonieusement sur l'ensemble du réseau afin d'assurer un déploiement juste et ambitieux des véhicules autonomes. À ce jour pourtant, 68% des mairies et des conseils départementaux français considèrent que leur patrimoine d'équipements de la route n'est pas en mesure d'accueillir des véhicules à délégation de conduite partielle ou totale(*).

Commandité il y a un an par le ministère des Transports, un audit réalisé par deux bureaux d'études suisses, Nibuxs et IMDM, pointait l'état de dégradation avancé du réseau routier national non concédé français (12 000 km) : 17% en « très mauvais état » et 36%

« moyennement endommagé ». Pour que ces routes restent praticables et afin de garantir un niveau de service pérenne, ils recommandaient d'investir 1M€/an d'ici à 2037 en entretien, exploitation et modernisation. À travers son projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), le gouvernement a choisi de n'augmenter que de 31% les dépenses de l'État en la matière : 670M€/an depuis dix ans contre 850M€/an d'ici à 2022 puis 930M€/an jusqu'en 2027.

Aussi, rien dans la LOM ne renvoie à l'entretien des routes départementales et communales, qui représentent la majeure partie de notre réseau routier, et dont la maintenance fait rarement l'objet d'un budget fléché au sein des collectivités territoriales.

L'Europe, instrument et soutien pour le développement des mobilités de demain

Une étude de benchmark internationale, « The Future of our roads », lancée en mars 2019 par Route de France, en collaboration avec l'ERF et la FNTP, constate les actions de divers pays quant à l'adaptation de leurs infrastructures routières aux nouvelles mobilités. Les premiers résultats montrent l'avance des pays d'Europe du Nord, dont les Pays-Bas et la Suède. Ayant acté que le véhicule autonome serait forcément électrique, les Néerlandais ont ainsi terminé le déploiement complet de leur réseau de recharge, le plus dense au monde. Ils développent depuis un système de signalisation numérique et virtuelle complémentaire à une signalisation physique redondante. L'Espagne et le Portugal font eux aussi figure de bons élèves quant à l'entretien de leur signalisation routière, indispensable pré-requis pour assurer la circulation efficace et sécurisée de ces nouveaux véhicules.

Il est ainsi essentiel de travailler à l'harmonisation des standards de qualité, de sécurité et de signalisation de nos infrastructures routières. À l'échelle française, pour que tous ses territoires profitent de nouvelles solutions de mobilités, mais aussi européenne, pour que les véhicules autonomes puissent « lire » la route, ses équipements et communiquer avec eux quel que soit le pays traversé. À travers son groupe de travail Cooperative, connected and automated mobility, la Commission européenne s'est ainsi engagée dans la construction d'un cadre juridique afin d'accélérer l'harmonisation de la signalisation et des modes de communication entre véhicules et infrastructures routières. Même son de cloche pour le Comité Européen de Standardisation (CEN) dont le Comité Technique 226 regroupe les représentants des pays concernés par le sujet des véhicules autonomes.

Valoriser la performance d'un patrimoine existant

L'immense patrimoine routier de la France (1,1 million de km), s'il reste l'un des plus performants au monde (7e sur 140 pays), est vieillissant. Il ne nous permet pas d'appréhender l'inévitable cohabitation entre des véhicules de générations différentes (ans délégués de conduite, semi ou entièrement autonomes).

Moderniser nos infrastructures routières c'est d'abord les rendre plus sûres (qualité des chaussées, redondance des équipements de signalisation), mais aussi les rendre connectées et capables d'échanger des informations avec les prochaines générations de véhicules. Rappelons que des outils existent déjà sur nos routes. Des contrôleurs de carrefours qui, connectés en réseau, permettent de garantir la priorité à des flottes de bus à haut niveau de service et pourraient communiquer avec des véhicules connectés, plus ou moins autonomes, afin de fluidifier le trafic en milieu urbain. Ailleurs, sur les axes périphériques et autoroutes, des unités de bord de route (UBR) et des capteurs permettent déjà de connaître en direct l'état du trafic.

Les routes françaises représentent 20% du réseau européen. À ce titre, la France se doit d'être leader sur la question du véhicule autonome et de faire valoir, tant sur son territoire qu'à

l'échelle de l'Europe, une vision forte des mobilités de demain. Il s'agit là d'un formidable levier d'attractivité pour nos territoires, de compétitivité pour nos entreprises et d'accessibilité pour tous les citoyens à des services performants de mobilité, plus sûrs et moins énergivores.

—

(*) Enquête réalisée début 2019 par le SER en collaboration avec l'IFOP, concernant la gestion du patrimoine des équipements de la route auprès des responsables techniques de collectivités territoriales, mairies et départements.