LA VOIX DU
PARLEMENT
LE MAGAZINE DES ÉLUS ET DÉCIDEURS DE LA NATION.

# LE RÉSEAU ROUTIER FRANCAIS

## Enjeux Défis & Perspectives

Grands entretiens

De la nécessité d'une gestion du réseau routier efficiente et durable sur tous les territoires

Réseau routier français :
défis et enjeux

Réinventer les mobilités :
innovations pionnières et mobilisation

Sécurité routière : des solutions innovantes

JUILLET 2025 - 15€

# SOMMAIRE

**PRÉAMBULE**
« Développer un réseau de transport, mailler un territoire et relier efficacement entre eux différents espaces, c'est aussi offrir aux Français une juste égalité des chances »

Par **François Bayrou**, Premier Ministre 5

## AMBITION FRANCE TRANSPORTS : Une conférence Nationale inédite pour Construire l'avenir des Transports, dont le Réseau routier est une Pierre angulaire

**« Les transports sont au cœur de la vie quotidienne des Français, de l'aménagement de nos territoires et de la cohésion de notre Nation »**
Par **Philippe Tabarot**, Ministre auprès du ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, chargé des Transports
8

**« Les transports sont au cœur de la vie quotidienne des Français, de l'aménagement de nos territoires et de la cohésion de notre Nation »**
Par **François Rebsamen**, Ministre auprès du ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, chargé des Transports
10

**«Ambition France Transports : choisir, prioriser, investir pour les mobilités de demain »**
Par **Éric Lombard**, Ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique et **Amélie de Montchalin**, Ministre chargée des Comptes publics
12

14 AMBITION FRANCE TRANSPORTS : UNE CONFÉRENCE NATIONALE INÉDITE POUR CONSTRUIRE L'AVENIR DES TRANSPORTS DONT LE RÉSEAU ROUTIER EST UNE PIERRE ANGULAIRE

## GRANDS ENTRETIENS

18 OBJECTIF « ZÉRO MORT »
Entretien avec **Florence Guillaume**, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière

22 « IL FAUT INVENTER UNE NOUVELLE ÉCONOMIE DE LA ROUTE »
Entretien avec **François Sauvadet**, Président de Départements de France

## DE LA NÉCESSITÉ D'UNE GESTION DU RÉSEAU ROUTIER EFFICIENTE ET DURABLE SUR TOUS LES TERRITOIRES

28 « LES ROUTES FRANÇAISES ASSURENT PRÈS DE 90 % DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ET DU TRANSPORT DE BIENS »
Entretien avec **David Lisnard**, Président de l'Association des Maires de France et des Présidents d'intercommunalité

32 TRANSFERT DE LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER AUX COLLECTIVITÉS : UNE AUTONOMIE NOUVELLE POUR LES ÉLUS LOCAUX
Entretien avec **Franck Leroy**, Président de la Région Grand Est

36 UNE GESTION EFFICIENTE DES RÉSEAUX IMPLIQUE UNE COOPÉRATION ÉTROITE ENTRE LA MAÎTRISE D'ŒUVRE ET LA MAÎTRISE D'OUVRAGE
Entretien avec **Lionel Llobet**, Président du STRRES – Les Réparateurs d'ouvrages d'art

40 ENTRETIEN ET RÉPARATION DES PONTS COMMUNAUX : PASSEZ À L'ACTION
Entretien avec **David Zambon**, Directeur général adjoint du Cerema & Directeur technique Infrastructures de Transport et Matériaux

42 « GARANTIR LES JUSTES TRAVAUX -NI PLUS, NI MOINS - AU BON ENDROIT, AU BON MOMENT ET BIEN RÉALISÉS »
Entretien avec **Hervé De Chillaz**, Président, NextRoad

44 JCB, FOURNISSEUR DE SOLUTIONS POUR LA RÉPARATION DES ROUTES
Entretien avec **Denis Germain**, Directeur Marketing et Développement Réseau JCB France

# RÉSEAU ROUTIER FRANÇAIS : DÉFIS ET ENJEUX


48 **IL FAUT DÉCARBONER LES PROCESSUS DE CONSTRUCTION, D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE**
Entretien avec **Yves Krattinger**, Président de l'IDRRIM, Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité

50 **TRIBUNE : ADAPTONS NOS INFRASTRUCTURES DÈS À PRÉSENT !**
Par **Pascal Berteaud**, Directeur général du Cerema

52 **DÉCARBONATION, ÉCONOMIE CIRCULAIRE & RÉSILIENCE CLIMATIQUE DES OUVRAGES ROUTIERS**
Entretien avec **Cédric Le Gouil**, Directeur Routes France Ciment

54 **TOUT LE MONDE EMPRUNTE LA « ROUTE » !**
Entretien avec **Jean-Pierre Paseri**, Président de Routes de France

56 **DÉCARBONATION ET ACCESSIBILITÉ : UN OXYMORE ?**
Entretien avec **Jean Coldefy**, Président du Think Tank de l'URF

58 **EN ROUTE VERS UN AVENIR DURABLE**

# RÉINVENTER LES MOBILITÉS : INNOVATIONS PIONNIÈRES & MOBILISATION


62 **LA LOI 3DS : UN IMPACT MAJEUR SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL FRANÇAIS**

64 **EXPÉRIENCE : PREMIERS TESTS DES « ROUTES ÉLECTRIQUES »**
Entretien avec **Louis du Pasquier**, Directeur des mobilités décarbonées chez VINCI Autoroutes

66 **ATEC ITS FRANCE - 50 ANS DE RÉFLEXION AUTOUR DE LA MOBILITÉ**
Entretien avec **Martial Chevreuil**, Président de l'ATEC ITS France

70 **« PIONNIERS DEPUIS 100 ANS » TOTALENERGIES TOUJOURS PLUS INNOVANT**
Entretien avec **Isabelle Patrier**, Directrice France de TotalEnergies

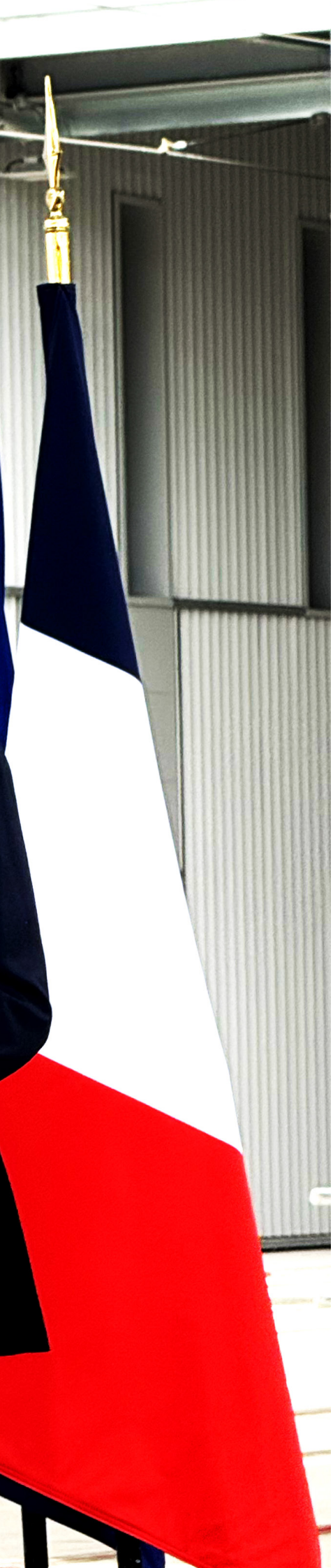

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE : DES SOLUTIONS INNOVANTES


74 **SÉCURITÉ ROUTIÈRE : DES SOLUTIONS INNOVANTES : LA RÉGION, ACTEUR CLÉ DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**
Entretien avec **Christophe Naeglen**, Conseiller régional de la Région Grand Est

76 **VIDÉOPROTECTION AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ : L'EXPÉRIMENTATION PIONNIÈRE AU COEUR DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES HAUTS DE FLANDRE**
Entretien avec **André Figoureux**, Président de la Communauté de Communes des Hauts de Flandre (CCHF)

78 **LES HAUTES TECHNOLOGIES AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**
Entretien avec **Dominique Legrand**, Président d'AN2V - Association Nationale de la Vidéoprotection

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité
AMBITION
FRANCE
TRANSPO
FINANCER L'AVENIR DES
PREMIER
MINISTRE
Ambition France Transports
Financer l'avenir des mobilités
Marseille, le 5 mai 2025



PRÉAMBULE

# « Développer un réseau de transport, mailler un territoire et relier efficacement entre eux différents espaces, c'est aussi offrir aux Français une juste égalité des chances »

Par **François Bayrou**, Premier Ministre

Chaque Français doit pouvoir disposer des transports adéquats pour accéder au travail, aux études, aux loisirs. La capacité de se déplacer est un enjeu d'égalité des chances, d'aménagement du territoire et de cohésion sociale. Nous en avons besoin pour bâtir un équilibre entre les territoires, fondé sur une meilleure répartition des activités économiques. Nous en avons besoin pour lier les territoires entre eux.

Plusieurs défis se posent au secteur des transports et des mobilités. Décarboner, en réduisant notre dépendance aux énergies fossiles, est un impératif dont chacun est conscient. Plus de 30% des gaz à effet de serre émis par la France chaque année sont causés par nos déplacements. Ces émissions proviennent principalement de l'usage d'hydrocarbures, dont la facture représente près de la moitié de notre déficit commercial. Nous dégradons notre environnement, nous perdons de notre richesse, donc de notre capacité d'action. Nous devons agir.

Développer un réseau de transport, mailler un territoire et relier efficacement entre eux différents espaces, c'est aussi offrir aux Français une juste égalité des chances. En proposant plusieurs modes de transports, on offre à nos concitoyens qui se sentent délaissés de nouvelles solutions de mobilités accessibles et bas-carbone. Moteurs d'un aménagement équilibré du territoire, les transports permettent de répartir équitablement les richesses et les opportunités. En offrant plus de débouchés, on stimule l'activité économique et la reconquête productive.

Enfin, nos réseaux actuels sont vieillissants. Un réseau qui vieillit est un réseau qui se dégrade : il perd en performance et en fiabilité, ce qui est source de retards, d'accidents et parfois de drames. La modernisation de nos réseaux doit être une priorité de notre action publique.

Or notre modèle de financement des infrastructures ne permet plus d'atteindre ces objectifs. Il doit donc être repensé. Tel est le but de la conférence Ambition France Transports. Elle doit permettre de mener, dans un format s'adressant aux grands acteurs du secteur, une réflexion centrée sur les besoins d'investissement, leur priorisation, la répartition de leur prise en charge ainsi que les leviers mobilisables pour les financer.

Nous avons devant nous dix semaines de réflexion et d'action pour donner à nos infrastructures les moyens dont elles ont besoin et résorber cette autre fracture française.

Source 5 Mai 2025
AMBITION FRANCE TRANSPORTS :
FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS : DES HORIZONS NOUVEAUX

# AMBITION FRANCE TRANSPORTS : UNE CONFÉRENCE NATIONALE INÉDITE POUR CONSTRUIRE L'AVENIR DES TRANSPORTS, DONT LE RÉSEAU ROUTIER EST UNE PIERRE ANGULAIRE

# « Les transports sont au cœur de la vie quotidienne des Français, de l'aménagement de nos territoires et de la cohésion de notre Nation »

Par **Philippe Tabarot**, Ministre auprès du ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, chargé des Transports

«Les transports sont au cœur de la vie quotidienne des Français, de l'aménagement de nos territoires et de la cohésion de notre Nation. Près de 90 % des Français utilisent leur voiture au moins une fois par semaine, 34% les transports collectifs urbains, 26% le vélo et 13% le train. 3 Français sur 4 utilisent la marche comme mode de déplacement pour un trajet de plus de 10 minutes au moins 2 fois par semaine.

Cette place centrale des transports dans nos vies, nous la devons au dense maillage de routes, de chemins de fer, de voies navigables qui traversent notre pays. Des réseaux de plusieurs dizaines de milliers de kilomètres, dont le développement a suivi les évolutions démographiques, sociales, économiques de notre société.

Des réseaux de qualité dont nous pouvons être fiers. Des réseaux qui sont aujourd'hui à un moment charnière de leur histoire et qui font face, en 2025, à des défis structurants. Vieillissants, ils doivent être régénérés et modernisés pour continuer à répondre, demain, aux besoins de mobilité des Français et à leurs attentes en matière de qualité de service.

Nous ne pouvons pas laisser une « dette grise » s'accumuler sur les infrastructures routières, ferroviaires et fluviales de notre pays et transmettre ce fardeau aux prochaines générations. Face aux besoins de désenclavement, nous devons enrichir l'offre de transports pour garantir à tous l'accès à des solutions de mobilité de proximité et renforcer l'attractivité de nos territoires.

1 Français sur 3 a déjà renoncé à une opportunité professionnelle faute de solution de mobilité pour se rendre sur le lieu de travail : il y a un besoin de transports dans notre pays, auquel nous devons répondre. Face aux impératifs de la transition écologique, nous devons accélérer l'adaptation de nos infrastructures au changement climatique et, au-delà, leur permettre de contribuer pleinement à la décarbonation du secteur des transports – premier émetteur de CO2 dans notre pays.

Relever ces défis implique un effort d'investissement sur le temps long, dans un contexte où les marges de manœuvre financières de l'État et des collectivités sont, chacun le sait, réduites. Un effort d'investissement stratégique qui ne doit pas être vu comme un coût, mais comme une opportunité de créer de la valeur pour tous.

C'est dans cette perspective que le Gouvernement organise à partir du 5 mai Ambition France Transports, la grande conférence de financement des mobilités. Ambition France Transports rassemble tout ce que notre pays compte d'experts, d'élus, d'opérateurs, de professionnels et d'usagers engagés pour nos transports. Pendant 10 semaines, ils vont se réunir, échanger, dialoguer sans tabou.

L'objectif ? Bâtir, ensemble, un nouveau modèle de financement des mobilités. Ambition France Transports doit permettre de repenser la façon dont nous finançons, collectivement, nos infrastructures. Il s'agit, notamment, de redéfinir la répartition de l'effort d'investissement entre l'État, le secteur privé et les collectivités locales – et entre l'usager et le contribuable.

L'arrivée à terme, entre 2031 et 2036, des contrats de concession liant l'État aux sociétés d'autoroutes marque à ce titre un tournant. Cette échéance stratégique pour notre Nation se prépare dès aujourd'hui. Ambition France Transports est une opportunité décisive pour repenser le modèle de gestion de nos autoroutes, patrimoine des Français, et identifier les ressources pour investir durablement dans nos différents réseaux de transports.

Avec Ambition France Transports, notre Gouvernement fait le choix d'une démarche de réflexion ouverte et prospective sur le futur de nos infrastructures de transports. Avec Ambition France Transports notre Gouvernement fait le choix, en responsabilité, d'agir aujourd'hui pour l'avenir des mobilités.

Source 5 Mai 2025
AMBITION FRANCE TRANSPORTS :
FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS : DES HORIZONS NOUVEAUX

# « Ils sont un levier fondamental d'égalité. Il nous revient donc de maintenir, de moderniser les réseaux existants et de redessiner un maillage fin de notre territoire en infrastructures de transport. Routes, voies ferrées, canaux : la régénération de ces infrastructures doit être une priorité. »

Par **François Rebsamen**, Ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation

Les transports constituent, par essence, un puissant facteur d'aménagement et de développement durable et équilibré des territoires français, ruraux et urbains. Il est donc indispensable de penser dès aujourd'hui leur développement et de définir une vision stratégique à long terme pour nos infrastructures et services de transport. Les transports jouent un rôle essentiel dans la vie quotidienne de nos concitoyens. Ils rendent possible l'accès au travail, aux études, à la santé ou aux voyages.

Ils sont un levier fondamental d'égalité. Il nous revient donc de maintenir, de moderniser les réseaux existants et de redessiner un maillage fin de notre territoire en infrastructures de transport. Routes, voies ferrées, canaux : la régénération de ces infrastructures doit être une priorité. L'actualisation à venir du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau permettra de fixer des objectifs ambitieux.

Des démarches similaires doivent être engagées pour les réseaux fluviaux et routiers, en concertation avec les collectivités locales qui connaissent mieux que quiconque les besoins réels des usagers. Il convient également de développer l'offre de transports pour permettre aux Français de réaliser les trajets longs du quotidien.

Les phénomènes d'urbanisation et d'étalement urbain que connaît notre pays ont créé des fractures entre les territoires, qui se traduisent dans l'offre de transports : entre les métropoles et leurs périphéries, entre les zones urbaines et les zones rurales, mais aussi entre les territoires d'outremer et la métropole.

Il est urgent d'y répondre par des solutions adaptées. Les services express régionaux métropolitains (SERM) ont ainsi vocation à améliorer la desserte entre les villes centres et leur périphérie. 26 projets de SERM ont d'ores et déjà été labellisés. S'agissant des habitants en zones rurales, le trajet médian domicile-travail a augmenté de moitié entre 1999 et 2019.

Cette situation impose de déployer des solutions innovantes et « sur mesure », comme par exemple la création d'un versement mobilité pour les régions qui s'accompagne, dans une logique de solidarité territoriale, de moyens nouveaux au bénéfice de solutions de mobilité adaptées à nos territoires : solutions de transport à la demande, solutions de covoiturage, d'autopartage, etc. qui permettront un meilleur maillage avec le reste du territoire national. Le secteur des transports, premier émetteur de gaz à effet de serre, doit aussi se transformer pour répondre à l'urgence climatique.

Cela impose une réflexion sur la complémentarité entre les modes : le ferroviaire, la route et l'aérien. Les lignes à grande vitesse devront être pensées en lien avec la transition de l'aérien et la route devra quant à elle poursuivre son évolution : électrification du parc, multiplication des bornes de recharges, accompagnement des ménages les plus vulnérables, déploiement des zones à faibles émissions.

Enfin, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire soulève de nouvelles questions en matière d'aménagement du territoire, et notamment celle de la péréquation entre les lignes TGV et l'exploitation des lignes moins empruntées. Nous devons imaginer dès à présent de nouveaux modèles permettant un maillage équilibré de nos territoires.

Ambition France Transports est l'incarnation de cette vision stratégique au service d'un réseau de mobilités plus inclusif, plus respectueux de l'environnement et plus équitablement réparti sur l'ensemble du territoire.

Source 5 Mai 2025
AMBITION FRANCE TRANSPORTS :
FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS : DES HORIZONS NOUVEAUX

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité
GOUVERNEMENT
Ambition France Transports
Financer l'avenir des mobilités

# «Ambition France Transports : choisir, prioriser, investir pour les mobilités de demain »

Par **Éric Lombard**, Ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique et **Amélie de Montchalin**, Ministre chargée des Comptes publics

Les mobilités façonnent nos quotidiens, structurent nos territoires, déterminent l'accès à l'emploi, à la santé, aux opportunités. Elles sont aussi l'un des leviers majeurs pour réussir la transition écologique et réduire les fractures territoriales. Parce qu'elles sont vitales, elles méritent une stratégie de long terme et un modèle de financement à la hauteur des enjeux.

Les infrastructures de transport engagent la Nation pour des décennies. Chaque décision d'investissement modèle durablement nos paysages, nos lieux de vie, les dynamiques économiques locales. Mais ces choix ne peuvent plus reposer sur des routines ou des promesses déconnectées de nos capacités financières et de l'évolution des usages.

Avec Ambition France Transports, nous lançons un exercice inédit de transparence, d'exigence et de responsabilité collective. Il ne s'agit plus seulement de planifier de nouveaux projets. Il s'agit de hiérarchiser, d'arbitrer, de mieux valoriser l'existant.

Il s'agit également d'interroger les modèles économiques des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), de revisiter les logiques de financement du réseau routier et ferroviaire, et de penser les investissements à l'aune de leur utilité réelle pour les citoyens, en mettant les usages au centre des décisions d'infrastructures et du déploiement des mobilités.

Nous savons qu'il faudra investir plus : régénérer les infrastructures vieillissantes, accompagner la montée en puissance des mobilités douces et collectives, préparer la fin des concessions autoroutières.

Mais investir plus n'autorise pas à dépenser mal. Dans un contexte de finances publiques sous tension, chaque euro doit compter. Cela signifie parfois différer, réévaluer, voire renoncer à certains projets pour mieux servir l'intérêt général. Notre méthode repose sur un dialogue ouvert et exigeant avec tous les acteurs concernés – élus, opérateurs, citoyens – pour redéfinir les priorités.

Pour chaque infrastructure, nous devons poser les bonnes questions : quelle valeur d'usage, quel modèle économique, quels impacts environnementaux et sociaux, quel héritage pour les générations futures ?

Ambition France Transports est l'occasion d'écrire un nouveau pacte : plus transparent, plus soutenable, plus efficace. Un pacte à la hauteur de nos ambitions pour une France mobile, sobre, solidaire.

Source 5 Mai 2025
AMBITION FRANCE TRANSPORTS :
FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS : DES HORIZONS NOUVEAUX

VERNEMENT
GOUVERNEMENT
Ambition France Transports
Financer l'avenir des mobilités

# Ambition France Transports : une conférence nationale inédite pour construire l'avenir des transports dont le réseau routier est une pierre angulaire

Grande conférence nationale dédiée au financement des infrastructures de transports,. organisée par le Ministre des Transports Philippe Tabarot, en lien étroit avec le Ministre de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique Eric Lombard, elle rassemble ainsi entre mai et juillet 2025 élus, acteurs publics et privés, experts, fédérations professionnelles, associations environnementales et collectifs représentant les usagers.

L'objectif est ainsi de bâtir un nouveau modèle de financement des infrastructures de transports à horizon 2040.

3 défis majeurs sont identifiés pour guider la trans formation des infrastructures de transports tout au long des prochaines années :

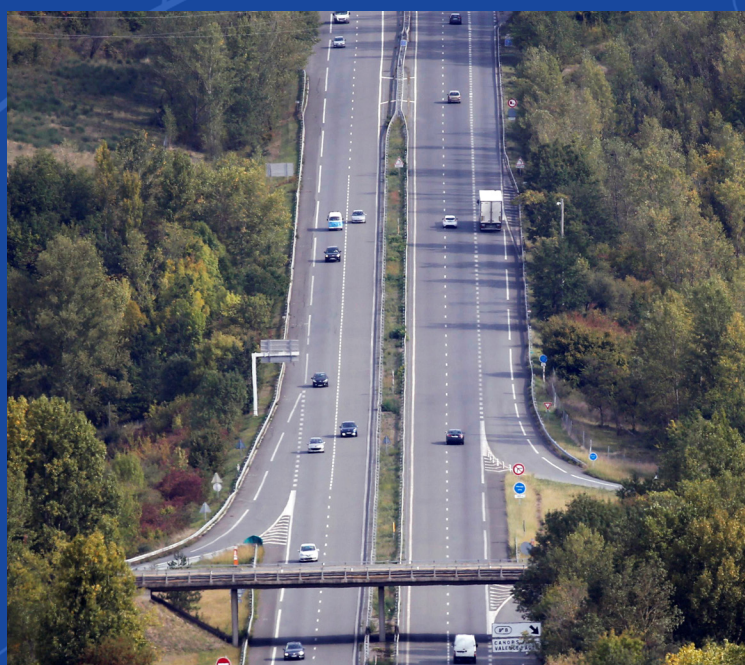
►Régénérer et moderniser les réseaux,
►Augmenter l'offre de transports pour répondre aux besoins de mobilités croissants des Français et poursuivre l'aménagement de nos territoires,
►Accélérer la transition écologique des mobilités.

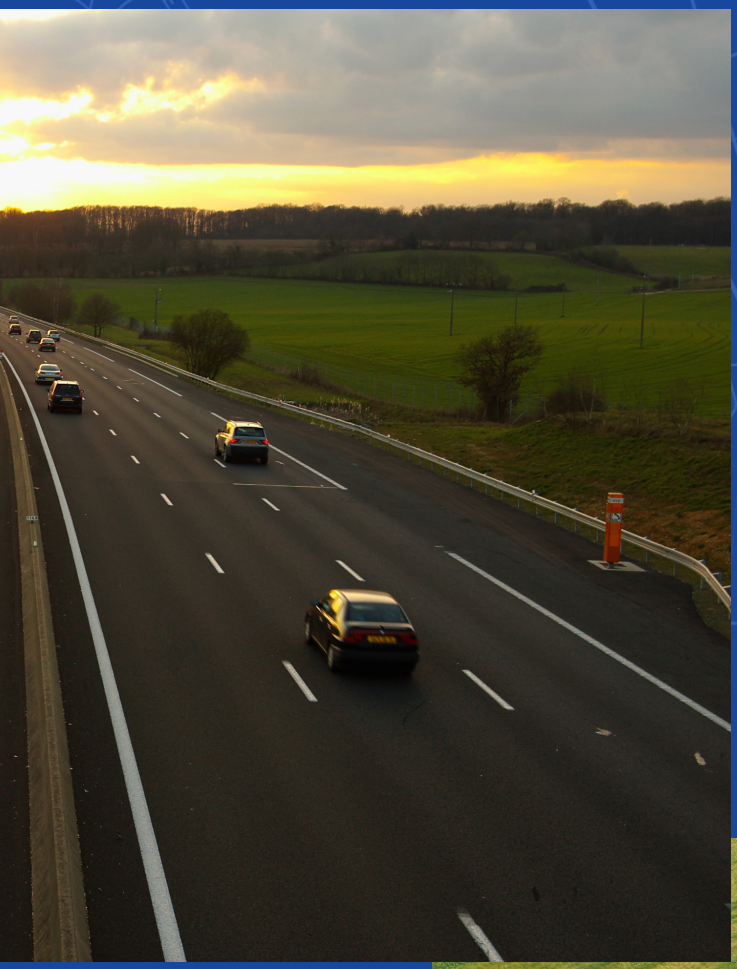
Ces 3 défis appellent des investissements croissants et stratégiques, dans un contexte budgétaire contraint , qui . imposent donc de repenser la manière dont sont financées, collectivement, les mobilités.

Le réseau routier, avec 21 000 kilomètres de routes nationales, reste au cœur de cette ambition avec notamment l'emblématique atelier « Financement des infrastructures routières » qui précise :

*« La route demeure l'infrastructure centrale de la mobilité des Français et du transport de marchandises. Ce deuxième atelier permettra d'évaluer la « dette grise » du réseau routier national, qui résulte de son sous-entretien, et les modalités envisageables pour sa ré sorption. Les routes constituent, en valeur, le premier patrimoine des Français.*

*L'État investit environ 80 000€ par an et par kilo mètre sur les 12 000 km de route qui relève de sa compétence. La fin des contrats de concession liant l'État aux (SERM). Lancés en 2022 par le Président de la République, les SERM visent à assurer une meilleure desserte de l'ensemble du territoire d'une aire métropolitaine, en mobilisant différents modes de trans ports : TER, tramways, cars express…*



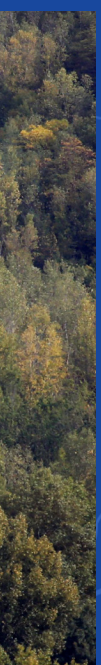


*Les SERM vont participer à transformer nos territoires et vont constituer une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Ils doivent permettre d'améliorer la desserte entre les centres-villes et les zones périurbaines en renforçant l'offre ferroviaire mais aussi d'encourager le report modal sur des modes complémentaires comme les services de transport routier à haut niveau de service, les mobilités partagées et les réseaux cyclables.*

*Ambition France Transports accordera une attention particulière à la mobilité en milieu rural, qui constitue un enjeu fort en matière d'accessibilité des trans ports et de désenclavement des territoires. sociétés concessionnaires d'autoroutes entre 2031 et 2036 constitue une échéance stratégique.*

*Elle se prépare dès aujourd'hui. Cet atelier doit permettre de réfléchir à ce que doivent être demain nos autoroutes. Les discussions aborderont notamment la question du futur modèle de gestion et des modalités de tarification des autoroutes à l'issue des concessions.*

*Ces enjeux seront évalués au regard des investissements qui seront nécessaires pour entretenir ces autoroutes, les décarboner et les adapter au changement climatique, mais aussi des besoins croissants d'investissement dans la régénération du réseau routier non concédé et du réseau ferroviaire* »



# GRANDS ENTRETIENS

# Objectif « zéro mort »

Entretien avec
**Florence Guillaume**,
Déléguée
Interministérielle à la
Sécurité Routière

**Si les accidents sur la route sont encore trop nombreux, force est de constater que le nombre de morts et d'accidentés a considérablement diminué ces dernières années. Prévention, éducation, réglementation mais aussi répression, au niveau national comme local, sont les leviers activés pour sauver le plus de vies sur les routes, comme nous le rappelle ici Florence Guillaume, qui pilote la sécurité routière en France.**

**Vous êtes depuis le 19 septembre 2022 la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière (DISR) mais aussi Générale de gendarmerie. Quel est votre rôle ?**

J'ai une priorité absolue, avec mes équipes : sauver le plus de vies sur les routes, et éviter le plus de drames. Pour y parvenir, la Sécurité Routière intervient dans de nombreux domaines : la prévention, l'éducation routière, la communication, le code de la route, le permis de conduire, la législation, la réglementation, la signalisation routière, l'aptitude à la conduite… qui constituent autant d'enjeux et de leviers à combiner.

Nous nous attachons à intervenir en direction de toutes les mobilités routières : depuis 2022, les automobilistes représentent moins de 50% des personnes décédées sur nos routes. Nous concentrons nos efforts sur les facteurs de risque les plus prégnants : la vitesse, la conduite avec alcool ou après usage de stupéfiants, les distractions causées notamment par les smartphones, le non port de la ceinture de sécurité…

La Sécurité Routière porte des problématiques complexes qui excluent les réponses simplistes. Il faut prendre le temps de parler de sécurité routière, d'objectiver les chiffres, d'expliquer la règle qui ne doit pas être perçue comme une contrainte mais comme la condition pour une cohabitation pacifique de tous les usagers de la route.

Enfin, la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière ne peut bien sûr oublier la gendarme, et les souvenirs qui l'ont marquée : la tôle froissée, les camarades sapeurs-pompiers en train de désincarcérer une victime prisonnière de sa voiture, sonner à la porte pour annoncer à des parents le décès de leur fils sur la route.

Ces moments dramatiques, je les ai toujours en mémoire, et ils font que les chiffres ne sont pas des réalités abstraites.

**Vous avez pris vos fonctions dans un contexte délicat qui voit la mortalité routière augmenter ces derniers mois. Quels sont les leviers pour renforcer la sécurité routière en France ?**

Si les huit premiers mois de l'année 2023 ont enregistré une baisse de la mortalité routière, la situation s'est dégradée au cours des 4 derniers. Selon les estimations de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), 3 170 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2023, contre 3 267en 2022 (-97 tués de moins et -3,0 %).

Cette baisse est un élément de satisfaction mais trop de familles vivent des drames. Nous pouvons agir : l'accidentalité routière est liée principalement à des comportements à risque. 92 % des accidents mortels ont pour cause une erreur humaine.

En particulier, dans un accident mortel sur 4, nous avons un conducteur alcoolisé et dans un sur 5 un conducteur qui a consommé des stupéfiants.

Les leviers de renforcement de la sécurité routière sont nombreux et se combinent. Nous suivons une feuille de route claire qui comprend 38 mesures décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023 : « Circuler en sécurité et en sérénité sur les routes de France »

Structurées autour de sept axes, ces mesures visent à mieux protéger les usagers vulnérables de la route, à accompagner les victimes, à mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite, à soutenir l'engagement des différents acteurs (citoyens, élus, entreprises) dans la prévention du risque routier, à lutter contre les comportements les plus dangereux, à simplifier la vie des usagers sur la route et à porter une attention particulière aux territoires ultramarins qui ont connu une augmentation de l'accidentalité.

**Le transfert des compétences accordé aux collectivités territoriales pour décider l'installation de radars le long de leurs axes routiers peut-il venir améliorer la sécurité routière ?**

Il ne s'agit pas d'un transfert de compétences, mais de permettre aux collectivités d'accéder à un outil complémentaire au parc de radars de l'Etat implanté sur les points forts d'accidentalité.

La vitesse excessive ou inadaptée reste en effet un facteur de risque important qui apparaît dans 26% des accidents mortels en 2022 et les radars « vitesse » ont montré leur efficacité en concourant à la diminution par deux de la mortalité routière depuis 20 ans.

L'article 53 de la loi du 21 février relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale dite loi 3DS, autorise ainsi les collectivités locales à équiper le réseau routier sur lequel elles exercent la police de la circulation, d'appareils de contrôle sanction automatisé. Cette prérogative est encadrée pour qu'elle réponde au mieux aux enjeux locaux.

L'installation d'appareils de contrôle dans les villes et les villages devra se faire sur la base d'une étude d'accidentalité sur les sections de route concernées et nécessitera l'avis favorable du préfet de département, ainsi que de la consultation de la commission départementale de la sécurité routière.

Le dispositif législatif figure désormais à l'article L. 130-9 du Code de la route et un décret a fixé les modalités de dépôt et d'instruction des demandes d'avis.

**Comment la technologie peut-elle contribuer à rendre les routes plus sûres ? Quelles sont les solutions innovantes à venir ?**

L'innovation est omniprésente dans la politique de sécurité routière, qu'il s'agisse des véhicules, des infrastructures routières, leurs équipements ou leurs aménagements, la formation au permis de conduire, les équipements des usagers…

Certaines innovations en matière de sécurité routière incluent l'intégration de technologies avancées telles que les systèmes d'assistance à la conduite, les capteurs de détection des piétons, les dispositifs d'alerte de sortie de voie, et le développement de véhicules autonomes.

Depuis 2017, nous récompensons les entrepreneurs innovants en matière de sécurité sur la route avec le « Prix innovation sécurité routière ». Les produits ou services innovants commercialisés sont évalués par des experts, puis distingués par un jury pour leur décerner un prix.

Ce concours a été transposé au monde étudiant avec le « Challenge innovation », qui s'adresse à des étudiants de l'enseignement supérieur qui souhaitent mettre leur créativité au service de la sécurité routière.

L'édition 2024 du Prix Innovation est ainsi venue primer, par exemple, un système de frein ABS pour vélo, un sac à dos airbag pour moto, un système de frein pour les fauteuils roulants ou encore un dispositif d'alerte par intelligence artificielle pour protéger les agents en intervention en bord de route.

Par ailleurs, nous avons créé en 2019, le Fonds d'innovation pour les nouvelles technologies pour promouvoir les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Aujourd'hui, doté de 2 millions d'euros annuels, ce fonds permet de soutenir des projets de recherche, comme celui d'un « stupomètre », qui serait utilisé par les forces de l'ordre lors des contrôles en bord route pour détecter et confirmer la consommation de drogues d'un individu reconnue par les tribunaux.

**Quelles sont vos ambitions à venir ?**

À court terme, nous avons à déployer toutes les mesures décidées lors du dernier comité interministériel de la sécurité routière.

À long terme, l'ambition est de tendre vers l'objectif « zéro mort », quel autre chiffre fixer ? Que de chemin déjà parcouru : 18 000 morts il y a 50 ans. Moins de 3 200 morts aujourd'hui alors que le trafic motorisé a considérablement augmenté.

Nous pouvons encore réduire la mortalité et le nombre de blessés. Il y a encore trop d'accidents avec de l'alcool, des stupéfiants, de la vitesse, des risques inutiles.

La majorité des accidents est évitable. Nous pouvons et devons agir sur tous les leviers préventifs, éducatifs, réglementaires et répressifs, au niveau national comme local, en liaison avec les nombreux acteurs impliqués : élus, forces de l'ordre, associations, entreprises, réservistes de la sécurité routière…

La sécurité routière est une administration centrale que j'ai l'honneur de piloter mais c'est surtout un bien commun qui profite à tous et requiert l'action collective.

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

# « Il faut inventer une nouvelle économie de la route »

Entretien avec
**François Sauvadet**,
Président de
Départements de France

**Président de Départements de France et du département de la Côte-d'Or, si François Sauvadet est convaincu de l'importance de la route en tant qu'infrastructure, le système de financement doit cependant être simplifié et repensé. Les premières « Assises de la route » ont été organisées en janvier 2025, afin de contribuer à la redéfinition de son modèle économique.**

**Quels sont les impacts de la décision ministérielle en date de janvier 2023 sur, notamment, l'autonomie des élus locaux dans la gestion du domaine public routier ?**

Quelques éléments de contexte d'abord : l'État gérait jusqu'à présent 11 700 kilomètres de routes nationales. Près de 3 000 kilomètres de ce réseau routier national non concédé (RRNNC), dont des portions d'autoroute, sont désormais principalement transférés aux Départements qui en ont fait la demande. Au 1er janvier 2024, ce sont ainsi 920 kilomètres de routes nationales qui ont rejoint les 380 000 kilomètres déjà gérés par les Départements, dans le cadre de budgets très contraints.

Il est prématuré de parler d' « impact ». Le premier résultat que l'on peut en effet estimer est le volet quantitatif de la mesure issue de la loi 3DS. Avec seulement 27% du linéaire routier national transféré, la démarche de l'Etat n'a pas eu le succès escompté. Ce n'est pas surprenant : les précédents transferts (2005) ont généralement été coûteux pour les Départements.

Il y a incontestablement eu un manque de connaissances concernant l'état réel du réseau transférable, dû tant à un manque de transparence de l'administration centrale qu'à des problématiques purement techniques.

La seconde raison est le caractère insuffisant de la compensation pour beaucoup d'élus qui craignent les coûts d'un tel transfert ; il y a enfin le transfert des agents des directions interdépartementales de l'État.

**Comment appréhendez-vous cette fragmentation croissante de la compétence routière en France ?**

Je ne pense pas que l'on puisse parler de « fragmentation croissante », mais l'enchevêtrement des institutions et des acteurs rend le système complexe, illisible.

Il reste que les Départements sont, avec les communes, les acteurs historiques et légitimes de l'aménagement. Ils contribuent à mettre en réseau les voies de communication indispensables au désenclavement des territoires.

Il faut regarder les choses en face : les Départements auraient été plus nombreux à participer au transfert des routes nationales, et ainsi permis de tendre vers la disparition progressive d'un acteur – l'Etat en l'occurrence – si le transfert de la compétence routière avait été compensé dans des conditions satisfaisantes et en résolvant les difficultés évoquées précédemment.

Car l'Etat n'a pas prouvé que sa gestion en la matière était meilleure que celle des collectivités : selon l'Observatoire national des routes, dans son rapport de 2023, 10,7% des réseaux routiers départementaux pouvaient, en 2021, être considérés en mauvais état contre 18,8% pour les réseaux nationaux non concédés.

Par ailleurs, la réussite d'une politique dépend moins du nombre ou du type d'acteurs qui la portent, que des moyens qu'ils lui consacrent.

Il y a un véritable problème dans l'articulation des acteurs entre ceux qui entretiennent la route et ceux qui en captent les richesses. Départements et communes ont la charge de 99% du réseau routier.

Cela représente 12 milliards d'investissements. Paradoxalement, l'Etat, les régions et les sociétés d'autoroutes encaissent les 40 milliards de revenus que la route génère. Il faut revoir ce système qui privilégie la rente au détriment de l'usager et inventer une nouvelle économie de la route !

**Quels impacts sur l'entretien du réseau routier ?**

Ceux qui entretiennent 1 % du réseau captent la quasi-totalité des revenus de la route… qui rapporte plus de trois fois ce qui est investi pour son entretien et son aménagement !

Or le réseau et les ouvrages d'art sont globalement vieillissants. Je le rappelle : 10% des routes départementales et près de 19% des routes non concédées sont en mauvais état.

Entre 2008 (année de crise immobilière marquée par une baisse des ressources départementales et une forte envolée de la dépense sociale) et 2018, les Départements ont été contraints de réduire leurs dépenses de voiries.

Cette dynamique a été accentuée par la diminution, puis le gel, de la dotation globale de fonctionnement, DGF, au milieu des années 2010, ce qui a par ailleurs conduit les communes, à leur tour, à réduire drastiquement les dépenses dédiées jusqu'en 2017.

Quant à l'Etat, ses dépenses ont continuellement diminué depuis 2005 en raison des privatisations des autoroutes et du plafonnement des trafics routiers sur le réseau national.

Ce n'est pas tenable ! L'ensemble des routes françaises (un million de kilomètres) assure plus de 80% de la mobilité des personnes et des biens. La route est, et demeurera, une infrastructure essentielle. Elle nécessite qu'on simplifie et repense son système de financement pour mettre en cohérence investissements et ressources. Les enjeux sont tant économiques que sociaux et environnementaux !

**Au vu des enjeux, notamment climatiques, comment améliorer la résilience des infrastructures ?**

L'usage de la route doit être adossé à un modèle économique qui répond aux enjeux de la mobilité durable et de l'aménagement du territoire.

Les collectivités départementales sont prêtes à prendre leurs responsabilités pour réussir la décarbonation de la route. Mais nous demandons que les Départements bénéficient d'une ressource affectée pour l'entretien, l'adaptation et la modernisation de leur réseau.

Les défis de l'électrification et de la massification des usages requièrent de lourds investissements, pour lesquels le soutien de l'Etat est nécessaire.

Nous souhaitons ainsi qu'une partie des nombreuses ressources générées par la route (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques - TICPE, péages, cartes grises, etc.) revienne directement à la route.

**Existe-t-il à ce jour une véritable politique routière nationale ? Quelles seraient vos recommandations ?**

Le bon sens voudrait que ceux qui entretiennent le réseau routier bénéficient des revenus qu'il génère. Tout comme l'eau devrait payer l'eau, la route doit payer la route.

Il est temps de mettre fin à ce système aberrant dans lequel la route, alors qu'elle génère d'importantes recettes (fiscalité sur les carburants, péages, cartes grises…), n'en bénéficie pas en retour.

L'État perçoit cette manne financière comme une rente, à défaut d'engager des dépenses réelles et utiles sur la qualité et la sécurisation des routes.

Une meilleure association des gestionnaires de réseaux aux décisions structurantes pour l'aménagement du territoire est aussi souhaitée : dans cette perspective, les Départements ne doivent pas être absents du débat sur les contrats de plan Etat-Région (CPER) puisqu'ils sont concernés par les travaux routiers.

Ils ne doivent pas non plus être tenus à l'écart des débats sur l'avenir des concessions autoroutières et proposer une évolution des péages dans la logique de la directive Eurovignette.

Départements de France a ainsi décidé d'organiser dans l'année des « Assises de la route » pour contribuer à la redéfinition de son modèle économique, mobiliser les acteurs du secteur et faire connaître ses propositions.

# DE LA NÉCESSITÉ D'UNE GESTION DU RÉSEAU ROUTIER EFFICIENTE ET DURABLE SUR TOUS LES TERRITOIRES

# « Les routes françaises assurent près de 90 % des déplacements des personnes et du transport de biens »

Entretien avec
**David Lisnard**,
Président de l'Association des Maires de France et des Présidents d'intercommunalité

**Modernisation, adaptabilité aux nouveaux usages, impératifs environnementaux, les routes en France demandent des investissements massifs et réguliers. La décentralisation engagée par l'État, pour être réussie, nécessite ainsi des engagements financiers et de personnel en direction des communes, comme le rappelle ici David Lisnard, Président de l'Association des Maires de France et des Présidents d'intercommunalité.**

**L'Etat, à travers la loi «3DS» (21 février 2022), a pour ambition de transférer davantage de compétence aux collectivités sur la gestion du réseau routier français. Quelle est la position de l'Association des maires de France sur le sujet ?**

La loi 3DS dans son article 38 prévoit la possibilité de transférer aux départements, métropoles et régions des autoroutes, routes ou portions de voies non concédées.

Lors du passage du décret prévoyant les modalités de la compensation par l'État du transfert devant le Conseil National d'Evaluation des Normes, l'AMF avait émis de nombreuses réserves, notamment sur le manque de transparence du Gouvernement concernant l'état réel du réseau transféré.

Sans une connaissance précise du degré de vétusté et de détérioration des voies, la prise de décisions ne peut être éclairée et il est impossible d'évaluer les coûts supplémentaires nécessaires pour restaurer le réseau.

Les autres réserves portaient sur la pertinence d'un tel transfert de compétence et sur la capacité des métropoles à en assumer les impacts techniques et financiers.

**Au vu de l'état actuel du réseau routier, des travaux d'aménagement et de réhabilitation sont à prévoir. Quels sont les moyens donnés aux collectivités pour y parvenir ?**

L'ensemble des routes françaises, qui couvrent environ un million de kilomètres, assure près de 90 % des déplacements des personnes et du transport de biens.

Les communes et intercommunalités, opérant dans des cadres budgétaires souvent très contraignants, ont la charge de la gestion de près de 704 211 kilomètres de routes, dont bon nombre sont des axes structurants, sans pour autant bénéficier de recettes affectées.

Les dépenses totales pour la route s'élèvent à environ 6 milliards d'euros, aussi bien pour les départements que pour les communes.

Le réseau routier français présente un vieillissement généralisé, notamment en ce qui concerne les ouvrages d'art. Or ces derniers nécessitent un financement régulier pour garantir leur entretien sur le moyen et le long terme.

Des investissements supplémentaires sont impératifs pour moderniser et sécuriser nos routes, adapter la voirie à de nouveaux usages tels que les voies dédiées, les pistes cyclables, les aires de covoiturage, et pour développer des solutions de route intelligente et durable.

Dans un rapport de 2022, la Cour des comptes soulignait d'ailleurs que la question du financement et de la soutenabilité de la politique d'entretien et d'exploitation du réseau routier pose un problème financier, alors aussi que les effets du changement climatique augmentent tendanciellement les coûts.

La question des moyens est donc l'une des principales problématiques.

La route peut générer d'importantes recettes telles que la fiscalité et les péages, la TICPE, ou encore l'AFITF, mais ces retombées ne bénéficient pas directement aux entités responsables de sa gestion, c'est-à-dire les communes !

**Cette nouvelle étape dans la décentralisation engagée par l'Etat peut-elle être bénéfique pour les collectivités? Pourquoi et à quels niveaux ?**

Des collectivités territoriales, pourtant volontaires, ont décidé de ne finalement pas prendre la gestion des routes nationales ; les conditions financières et de personnel résultant des discussions avec l'État n'étant pas réunies.

Cette « nouvelle étape de décentralisation », est en réalité source de complexité, entraînant des impacts techniques et financiers considérables pour un résultat relativement modeste en termes de kilomètres concernés (1353 km transférés aux départements et métropoles, et 1638 km mis à disposition expérimentale à des régions).

Comme souvent avec l'Exécutif, la décentralisation n'est que de façade ou hémiplégique, c'est-à-dire limitée à un transfert de charges.

Pour que cette décentralisation engagée par l'État soit bénéfique en termes d'autonomie et d'adaptation aux besoins locaux, les conditions financières et de personnel doivent être bien évaluées. Ainsi pourra être garanti le succès de cette transition.

**Quels sont, selon l'AMF, les enjeux et défis à relever pour le réseau routier français ?**

Rappelons que l'État n'a sous sa responsabilité directe que 11 680 km de réseau, les autoroutes concédées ne représentent que 9 000 km. La majeure partie du réseau routier en France est donc sous la responsabilité du bloc communal. Or, pour entretenir et moderniser ce patrimoine, les collectivités territoriales ne disposent pas de recettes fiscales.

Face à ces dépenses, les collectivités ne perçoivent pas non plus de recettes spécifiques, car l'accès au réseau routier est gratuit, à l'exception des ouvrages à péage, qui, avec 9 000 km, représentent moins de 1% des 1,1 million de km de voiries dont près de 65% sont gérés par les communes et intercommunalités et près de 35% par les départements, le reste, 1% étant de la compétence de l'État. C'est ce 1% qui génère des recettes.

Aussi, il est essentiel de repenser le modèle économique de l'entretien des infrastructures et de donner les moyens aux communes et aux intercommunalités de relever l'ambition de décarbonation des transports portés par le gouvernement.

À ce titre, l'AMF souligne que l'on doit bénéficier d'une ressource directement affectée pour l'entretien, l'adaptation et la modernisation de son réseau.

Cette position a été défendue lors du 105e congrès des maires de France, dans le cadre d'un forum intitulé : « routes et infrastructures dégradées : les grands impensés de la transition écologique ».

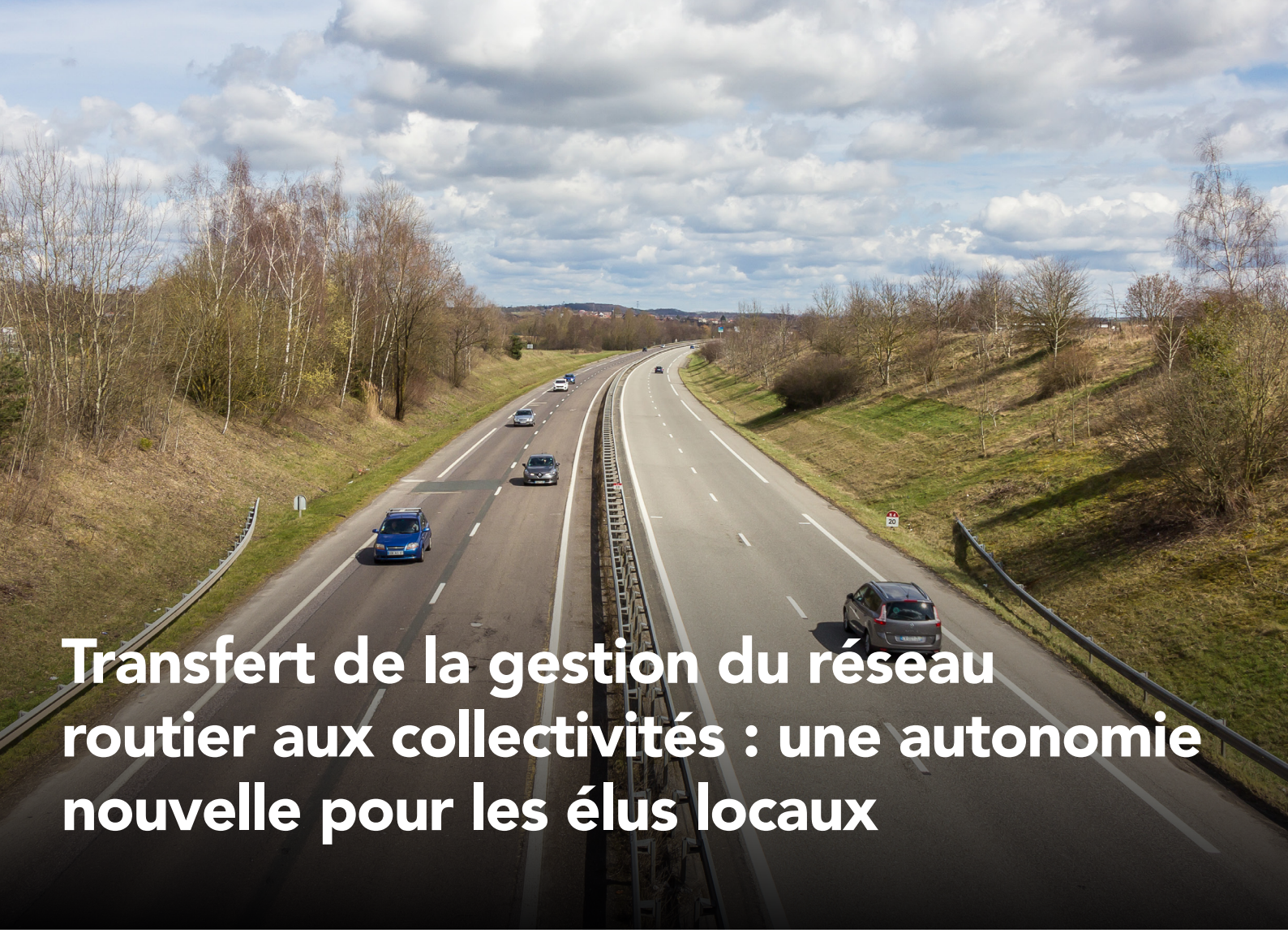
Les tables rondes ont offert aux élus l'occasion de témoigner du poids financier lié à l'entretien de ce patrimoine : les choix cornéliens à faire sur les priorités à traiter, le regret d'être réduits à faire du « bouchage » ou du « rapiéçage » sur des chaussées qui nécessiteraient une réfection complète, le coût et les délais contraints pour réaliser des travaux convenables, les difficultés de débroussaillage au regard du renforcement des contraintes environnementales, etc.

Les élus constatent, avec inquiétude, que cette situation peut avoir des conséquences sur la sécurité routière et engager leur responsabilité. L'entretien des infrastructures existantes, telles que les ponts, routes et ouvrages d'art, représente un défi économique et d'attractivité majeur pour les collectivités territoriales.

Face à ces constats, c'est la viabilité du modèle actuel de financement qui est mis en cause. Dans le meilleur scénario de décarbonation des mobilités porté par le gouvernement, la route est et restera le premier vecteur de déplacement des Français.

Sur les plus de quarante milliards d'euros de recettes engendrées par la route, l'AMF milite pour qu'une part significative de cette somme bénéficie directement aux collectivités territoriales, et pour se voir attribuer des recettes spécifiques afin de contribuer aux besoins de transition écologique.

Le maire est au cœur de cette démarche, cherchant quotidiennement à concilier impératifs environnementaux et besoins locaux.



# Transfert de la gestion du réseau routier aux collectivités : une autonomie nouvelle pour les élus locaux

Entretien avec
**Franck Leroy**,
Président de la Région
Grand Est

**Vendredi 15 décembre 2023, la Région Grand Est et l'État, en présence du Ministre Clément Beaune, ont signé le protocole d'accord du Contrat de Plan État Région Mobilités 2023-2027. Quelles en sont les orientations majeures ?**

Ce CPER Mobilités va permettre à nos territoires de bénéficier d'un niveau d'investissements jamais connu dans les transports. Il porte en lui une part significative de notre ambition en matière de planification écologique.

Nous savons en effet que la transition écologique passe par des investissements massifs dans les mobilités visant à décarboner nos transports et à favoriser de nouvelles pratiques routières comme l'augmentation de voies dédiées au covoiturage ou à la circulation de bus à haut niveau de services.

Le prochain CPER Mobilités Grand Est porte sur un volume de 1 milliard 400 millions d'euros, mobilisés à parité entre l'Etat et la Région. Il va se traduire par 2 milliards 120 millions d'engagements de la part de l'ensemble des partenaires et maîtres d'ouvrage.

À ces crédits inscrits au CPER s'ajoutent d'autres moyens – mobilisés hors-CPER – sur les grands projets, les opérations de modernisation du réseau routier national, le fret structurant, les pistes cyclables hors véloroutes entre autres.

Les montants dédiés à certaines opérations ou orientations illustrent l'engagement et la détermination de l'Etat et de la Région à faire de nos politiques en matière de transports et de mobilités des outils majeurs au service de la transition écologique :

- 635 M€ pour les SERM (service express régionaux métropolitains de Strasbourg, Bâle-Mulhouse et Sillon Lorrain);
- 835 M€ pour les autres projets ferroviaires ;
- 136 M€ pour une politique fluviale renforcée ;
- 95 M€ pour le vélo, et qui viennent s'ajouter aux 125 M€ du Plan Vélo votés en juin 2022 ;
- 74 M€ pour le portuaire.

Je veux aussi souligner que, pour la première fois, un volet dédié au fret sera introduit, ce qui conforte l'engagement de la Région en faveur d'une stratégie dans le domaine, si importante pour nos territoires.

Aussi, la voiture reste le moyen de locomotion privilégié des Français, et elle n'est pas oubliée : si nous devons favoriser les mobilités décarbonées, exclure la voiture des politiques de transports, ce serait exclure une partie de nos concitoyens des politiques publiques. Le CPER propose donc une intervention conjointe avec l'Etat à hauteur de 330 M€ en faveur de la sécurisation, du renouvellement et de la modernisation des itinéraires et des infrastructures.

**Quelle est la stratégie pour s'orienter progressivement vers un usage multimodal des infrastructures existantes ?**

Toute politique de transport doit être pensée de manière globale, avec tous les usages et toutes les possibilités. On parle souvent des politiques publiques du « dernier kilomètre », mais en ce qui concerne les transports, nous sommes aussi très souvent dans le « premier kilomètre » dans la vie quotidienne des habitants.

C'est pour cela que nos engagements sur le ferroviaire et le routier s'accompagneront d'un futur Schéma de Cars Express, avec des liaisons de transports en commun routiers sur des voies dédiées ; de nouveaux services de covoiturage et de Transports à la Demande dans notre prochain Pacte des Ruralités ; d'un Plan Vélo qui permet de soutenir les initiatives de chaque territoire comme d'inciter chaque citoyen.

**Le budget 2024 adopté par la Région Grand Est à hauteur de 4,5 milliards € est historique en matière d'investissement : quelle est la part réservée à la transition écologique ?**

Si l'on agrège l'ensemble des budgets qui concourent à la transition énergétique et écologique, c'est plus de 2 milliards – 2 049 M€ exactement – qui sont consacrés à cette priorité politique.

L'inscription de nos politiques publiques dans une logique de transition écologique est essentielle pour nos territoires qui vivent au quotidien le risque climatique et qui, qu'on le veuille ou non, seront de plus en plus exposés au cours des prochaines années.

L'efficacité de nos politiques environnementales tient en un principe : nous ne sommes pas pour la décroissance mais pour une croissance respectueuse de l'environnement au service de l'humain.

L'analyse de nos dispositifs au regard de l'enjeu climatique nous permet d'engager notre trajectoire de neutralité carbone en 2050 que nous visons, et il en sera de même chaque année à travers ce que nous appelons depuis plusieurs années le Budget Vert.

L'objectif est d'aller plus loin – et d'être encore plus vertueux d'année en année avec, en 2024 pour la première fois, une méthode précisant comment nos politiques publiques impactent l'écosystème. Trois politiques ont été testées pour cette première année avant un déploiement progressif sur d'autres thématiques.

Avec près de la moitié de notre budget ciblé sur des politiques et des dispositifs en faveur de la transition écologique, la Région Grand Est continue de prouver qu'il est possible de mener une politique environnementale en étant incitatif, inclusif et innovant.

**Quel est le diagnostic du réseau routier de la Région Grand Est ?**

Sa qualité et sa densité sont variables selon les territoires. Je prends notamment les exemples de certaines portions de la RN4 ou de l'A31 qui sont dans un état dégradé, et la nécessité de bâtir une A31bis, attendue et reconnue depuis plusieurs décennies.

L'éco-contribution que nous voulons déployer sur certains axes a notamment vocation à financer une partie des travaux. Ce sera un moyen de régulation, un levier de rénovation, un accélérateur de transition. Nous estimons qu'elle pourrait permettre d'investir jusqu'à un 1 milliard d'euros d'ici 2035.

Cet argent servira à aider les transporteurs à convertir les flottes ; financer les travaux routiers pour créer des voies supplémentaires de covoiturage ou de transports en commun ; financer le report modal du transport de marchandises, notamment vers le ferroviaire.

**La démarche collective « Grand Est Région Verte », lancée avec l'État, s'illustre par des actions concrètes en matière de déplacements. Pouvez-vous nous les présenter ?**

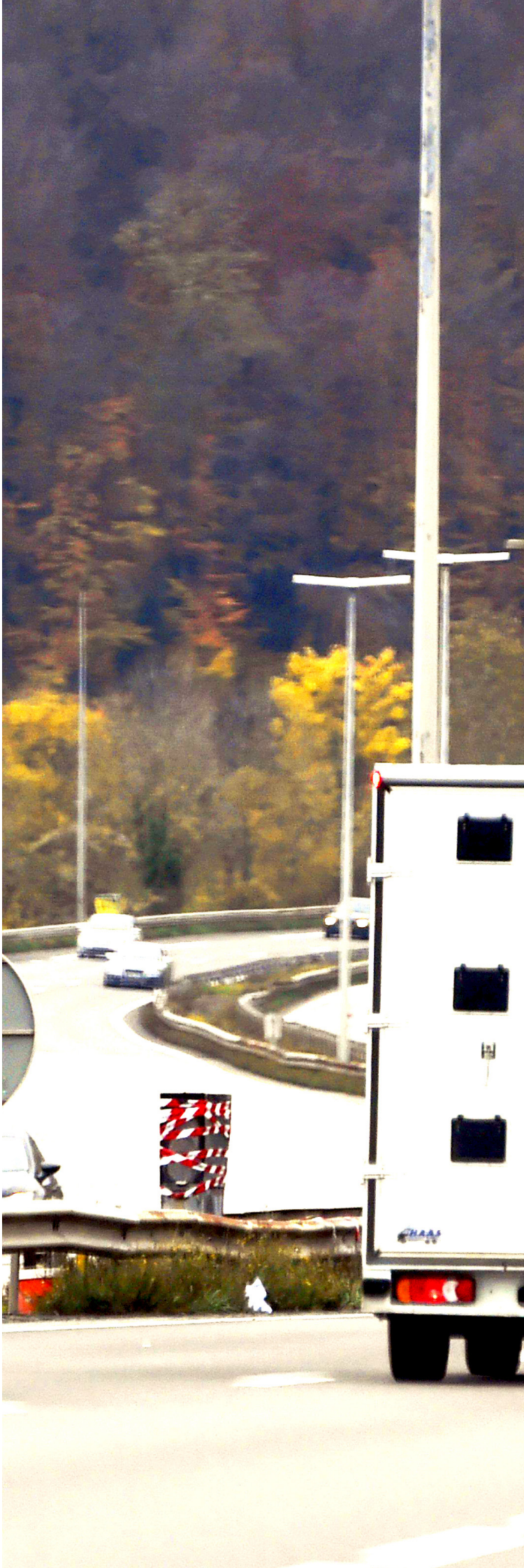
Ces actions ciblent à la fois les acteurs publics comme privés, les collectivités infra comme les entreprises, car une écologie appropriée par les citoyens est une écologie pratiquée par le monde politique et économique.

Nous avons un Groupe de Travail « transitions » avec un panel représentatif des 86 sociétés de transport régionales, pour traiter de la contribution du secteur à l'atténuation et à l'adaptation aux changements climatiques et à l'amélioration à la qualité de l'air qu'il s'agisse du matériel roulant et des bâtiments et infrastructures.

Nous avons également fait évoluer notre Dispositif d'Intervention Régional Intermodalité Grand Est (surnommé DIRIGE, et qui concerne les aménagements de pôles d'échanges multimodaux) avec une bonification du soutien au-delà des exigences de la Loi Climat et Résilience pour des travaux et aménagements contribuant à la lutte contre l'imperméabilisation et les ilots de chaleur urbain des Pôles d'Echanges Multimodaux.

Le Grand Est compte 398 points d'arrêt ferroviaire potentiellement concernés, ce sont donc tout autant de lieux qui peuvent agir comme des démonstrateurs des politiques publiques en faveur des mobilités décarbonées et de la transition écologique.

Nous sensibilisons également les autorités organisatrices de la mobilité dans le cadre de leurs projets d'aires de covoiturage et cyclables. Ceci se fait notamment en lien avec notre Plan Vélo, et l'intégration dans le dispositif de soutien aux infrastructures cyclables des critères de bonification environnementale.

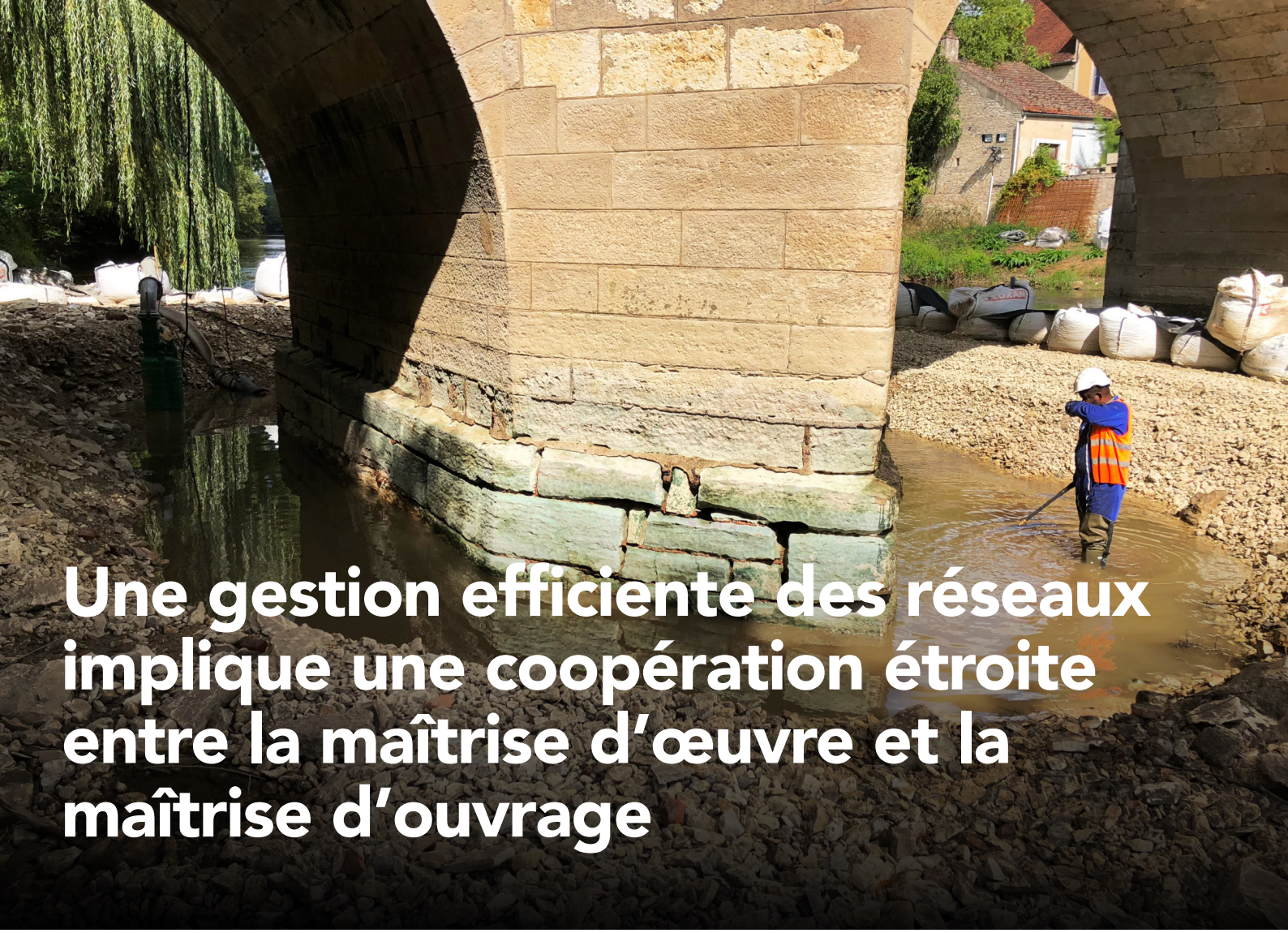


LA VOIX DU PARLEMENT
LE MAGAZINE DES ÉLUS ET DÉCIDEURS DE LA NATION.

ABONNEZ-VOUS
et recevez chaque mois votre magazine




COUPON D'ABONNEMENT PAGE 83



# Une gestion efficiente des réseaux implique une coopération étroite entre la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage

Entretien avec
**Lionel Llobet**,
Président du STRRES –
Les Réparateurs
d'ouvrages d'art

**Le Syndicat National des Entrepreneurs Spécialistes de Travaux de Réparation et de Renforcement Des Structures (STRRES) a été créé en 1982, pouvez-vous nous le présenter ?**

Le STRRES – Les Réparateurs d'ouvrage d'art est l'un des 17 syndicats de spécialités de la Fédération Nationale des Travaux Publics. Il réunit 80 entreprises de Travaux Publics spécialisées dans les travaux d'entretien, de réparation et de réhabilitation des structures de Génie civil (ponts, murs de soutènement, tunnels, digues, barrages…) et 21 membres correspondants (fabricants de produits, associations, maîtres d'ouvrage...). C'est le seul adhérent de la FNTP à être spécialisé dans les métiers de la maintenance.

**Quelles sont vos principales missions et qui sont vos adhérents ?**

Nos missions sont de 4 ordres :
► Représenter nos adhérents auprès des pouvoirs publics afin de sensibiliser les pouvoirs publics sur la nécessité d'entretenir les ouvrages.
► Faire reconnaître la qualité des travaux exécutés par nos adhérents c'est-à-dire promouvoir et développer les techniques de réparation et de renforcement des structures
► Sensibiliser nos entreprises adhérentes dans les domaines de la sécurité, de la qualité et de l'environnement.
► Informer et motiver les jeunes afin de les orienter vers les métiers de la réparation d'ouvrages.

Une entreprise, pour être membre du Syndicat doit justifier qu'elle est spécialisée et compétente en travaux de réparation et de renforcement de structures ce qui passe notamment par l'appartenance à la FNTP et la possession d'identifications professionnelles en travaux liés à la réparation-réhabilitation et au renforcement des structures de génie civil. Notre plus petit adhérent a 20 salariés et notre plus grand, plusieurs milliers.

Parce que bien réaliser des travaux d'entretien et de réparation d'ouvrages exige des savoir-faire et que les techniques évoluent en permanence, les professionnels de la réparation d'ouvrages d'art se réunissent et partagent régulièrement leurs connaissances au travers de matinées techniques, de webinaires, de guides et « recos » (à retrouver sur www.strres.org).

**L'état des routes et des ponts est-il globalement satisfaisant sur le territoire français ?**

Je ne suis compétent que pour vous parler des ponts mais il y a largement à faire car non l'état des ponts en France n'est pas satisfaisant.

Il y a entre 200 et 250 000 ponts routiers en France. 12 000 appartiennent au réseau d'Etat non concédé : 18 % sont en mauvais état. 12 000 appartiennent au réseau d'Etat concédé : 3,4% en mauvais état. 100 à 120 000 ponts appartiennent aux départements : 8,5% sont en mauvais état. 80 à 100 000 ponts appartiennent au bloc communal : 62 % présentent au moins un défaut de structure.

Entre 70 et 75 000 ponts sont donc en mauvais état en France : 840 ponts de l'Etat et 8 000 ponts communaux présentent un risque d'effondrement. 1 pont tous les 30 km est en mauvais état et pourrait poser des problèmes de sécurité.

Le patrimoine des ponts est vieillissant et fragile avec une durée de vie d'autant plus limitée que l'on n'en prend pas soin. Il subit l'agressivité de son environnement avec de graves conséquences lorsque son entretien n'est pas effectué.

Un pont que l'on ne surveille pas, se dégrade de façon invisible. Si on le laisse se dégrader, les problèmes croissent de façon exponentielle et le coût de réparation aussi.

Les ponts constituent les points névralgiques des réseaux routiers. Sans aller jusqu'aux drames tel l'effondrement du Pont Morandi à Gênes, le dysfonctionnement d'un pont de quelques mètres de longueur peut perturber profondément et durablement le bon fonctionnement d'un territoire.

Entretenir systématiquement un ouvrage permet de ralentir sa dégradation et donc de diminuer les budgets nécessaires pour les grosses réparations.

Enfin n'oublions pas qu'entretenir ses ponts régulièrement, c'est écologique : c'est préserver des espaces naturels, produire moins de déchets, consommer moins de ressources.

**Comment est-ce que le STRRES accompagne les collectivités dans leurs missions de diagnostic ?**

Le rôle des entreprises de réparation d'ouvrages d'art est de faire des travaux et non des diagnostics mais le syndicat est très impliqué dans des actions d'information auprès des collectivités partout en France.

Nous avons longtemps plaidé pour l'existence d'un carnet de santé pour chaque ouvrage. Cette proposition a été reprise dans le cadre du Programme National Ponts mené sous l'égide du CEREMA à la suite des rapports sénatoriaux sur la sécurité des ponts.

Une collectivité qui veut bien gérer son patrimoine d'ouvrages d'art doit procéder en plusieurs étapes :

D'abord recenser, c'est à dire à rechercher, localiser et caractériser tous les ponts de sa collectivité. Ce qui permet de constituer une fiche d'identité pour chaque ouvrage avec le nom, les données administratives, les coordonnées géographiques, les caractéristiques fonctionnelles et techniques ainsi que des photos.

Cela semble une évidence mais le patrimoine des ponts en France est loin d'être répertorié à tel point que l'on ne sait pas exactement combien il y a d'ouvrages dans notre pays !

Puis ausculter, c'est-à-dire effectuer une surveillance régulière et systématique de son ouvrage pour comprendre son évolution afin de pouvoir planifier les actions à réaliser sur plusieurs années. Garde-corps, tablier, appuis, structure doivent être vérifiés périodiquement. Des bilans détaillés sont également nécessaires à la suite d'évènements exceptionnels pouvant affecter la structure (crue, séisme, accident…).

Et évidemment entretenir. L'entretien courant est préventif et simple. Il consiste à intervenir tous les ans, avant que l'ouvrage ne soit altéré :
nettoyage, maintien opérationnel des dispositifs d'assainissement, dévégétalisation… Il permet de prévenir la dégradation rapide des ouvrages, évitant à moindre frais des réparations ultérieures coûteuses.

Sur les ouvrages altérés, un suivi instrumenté, des études de diagnostic et des réparations seront nécessaires.

À quelque étape qu'elle soit, la collectivité ne doit pas hésiter à contacter une entreprise du STRRES pour avoir un 1er avis.

**Quels sont les freins actuels à une meilleure gestion du réseau français ?**

Les collectivités, surtout les petites, sont souvent perdues, sur le montage à la fois technique et financier de leurs projets. Pourtant des solutions existent.

Elles peuvent déjà rechercher l'appui des Agences Techniques Départementales qui ont vocation à mettre des techniciens à disposition des communes adhérentes, pour les accompagner dans les démarches d'entretien et de réparation de leurs ouvrages d'art. Elles peuvent aussi se rapprocher du CEREMA et de leur démarche « SOS Ponts ».

Des solutions de financement existent au travers de la DETR ou de la DSIL. La réparation d'ouvrages peut aussi bénéficier du FCTVA ( à la condition que ces dépenses augmentent la durée d'usage ou la valeur), des prêts compétitifs de l'Agence France locale ou de l'appui de la Banque des territoires (groupe Caisse des dépôts).

Mais plus globalement, la dégradation des ouvrages est lente et ne se voit que lorsque des drames se produisent.

La meilleure gestion des ponts français passera par des moyens financiers accru tel un fonds dédié « sécurité et maintenance préventive des ouvrages d'art » doté de véritables moyens.

Un autre signal serait de rendre éligible toutes les dépenses de maintenance d'ouvrages au FCTVA.

La première phase du Programme National Ponts a montré l'ampleur des besoins d'accompagnement des collectivités et l'ampleur des travaux à réaliser pour sécuriser les ouvrages.

Il est indispensable de pérenniser ce programme et de simplifier l'accès des collectivités territoriales à des prestations de conseils techniques et financiers.

Mais il faut aller plus loin et modifier le cadre juridique pour rendre obligatoire la déclaration de propriété d'un ouvrage d'art sur une plateforme dédiée, associée à un carnet d'entretien par pont et à la définition d'un régime d'inspection quinquennal et d'entretien réguliers des ouvrages, conditionnée au soutien financier et technique obligatoire de l'État.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

# Entretien et réparation des ponts communaux : passez à l'action

David Zambon, Directeur général adjoint du Cerema, détaille les dispositifs et outils pour accompagner les gestionnaires dans leur démarche.

Entretien avec
**David Zambon**,
Directeur général adjoint du Cerema &
Directeur technique Infrastructures de Transport et Matériaux

**Le gouvernement a confié au Cerema le pilotage du Programme National Ponts. 14 809 communes ont bénéficié du programme de recensement et d'évaluation depuis 2021 et ce volet est en voie d'achèvement. Quel bilan peut-on en tirer ? Les petites communes sont-elles mieux armées aujourd'hui pour gérer les ouvrages d'art ?**

Grâce au Programme National Ponts (PNP), les petites communes disposent d'une meilleure connaissance de leur patrimoine de ponts et de murs de soutènement : recensement et besoin ou non remise en état. C'est la première étape pour faire face à leurs responsabilités de gestionnaire ! Les 63 180 ouvrages recensés au 31 octobre 2024 permettent aujourd'hui de dresser, pour la première fois en France, une image du patrimoine des ouvrages communaux ; un travail que nous avons piloté pendant 3 ans avec 29 bureaux d'études.

En novembre 2024, un bilan synthétique du programme a été rendu public, venant mettre à jour le rapport produit en décembre 2023. Par ailleurs, le recensement des ouvrages et les informations publiques qui leurs sont relatives sont accessibles sous forme cartographique sur notre site internet.

Les communes bénéficiaires disposent désormais d'un carnet de santé pour chacun de leurs ouvrages. Ce document regroupe les caractéristiques de l'ouvrage, propose une première évaluation de son état, et liste les actions d'entretien ou de réparation recommandées.

**Mieux connaître son patrimoine de ponts et murs est une première étape essentielle, vous l'avez dit. Concrètement, comment les communes peuvent-elles passer à l'action ?**

Les communes sont propriétaires des ouvrages (ponts ou murs) qui soutiennent leurs voiries communales. À ce titre, elles sont responsables de la sécurité des usagers qui les empruntent. Cependant, elles manquent souvent de services techniques dédiés à la gestion de ces infrastructures. Parfois, cette compétence est prise en charge par leur intercommunalité, mais qui n'a pas toujours la capacité d'assurer la gestion technique des ouvrages d'art.
Pour répondre à ce besoin, le Cerema propose SOS PONTS. Cette plateforme de contact unique, basé sur un système de questions-réponses avec nos équipes, vise à accompagner les communes et les EPCI dans leurs démarches, y compris de financement. L'objectif est de les guider pour passer à l'action, notamment en lançant des travaux de reconstruction, de réparation ou de confortement à la suite de la remise du carnet de santé.
Grâce à ce service, les gestionnaires sont orientés vers les démarches les plus appropriées et les interlocuteurs compétents, comme les agences techniques départementales qui fournissent une ingénierie publique locale.
À ce jour, 400 communes, qu'elles soient ou non bénéficiaires du Programme National Ponts, ont déjà tiré parti de cet outil.
Par ailleurs, il est important de souligner que les EPCI peuvent également adhérer au Cerema pour bénéficier de son expertise dans un cadre simplifié, sans nécessiter de procédure d'appel d'offres.

Il faut savoir aussi que les EPCI ont également la possibilité d'adhérer au Cerema pour bénéficier de notre expertise avec une démarche simplifiée, sans appel d'offre.

En complément du volet technique, les communes éligibles au Programme National Ponts et dont les ouvrages soulèvent des enjeux immédiats de sécurité du fait de défaut structurel majeur peuvent également bénéficier d'une aide financière grâce aux 55 millions du Programme National Ponts Travaux votés par le Parlement et confié également au Cerema.

Ce dispositif permet de subventionner jusqu'à 60 % des travaux de reconstruction, de réparation, de restauration, ainsi que les études techniques et réglementaires nécessaires à leur bonne réalisation. Il peut être complété par d'autres aides dans la limite de 80 % (études comprises). Les demandes de subvention sont instruites par le Cerema via la plateforme « Démarches Simplifiées » et peuvent être déposées jusqu'à mi-2026 dans la limite de l'enveloppe budgétaire disponible.

**Existe-t-il d'autres outils ou ressources pour accompagner les gestionnaires ?**

Nous avons développé la plateforme numérique « Expertises. Territoires », qui offre aux acteurs impliqués un espace d'échanges et de partage notamment sur le sujet des ouvrages d'art :la communauté « PONTS » est ouverte à tous les profils de gestionnaires d'ouvrages d'art, qu'ils soient communaux ou non. Rejoindre et participer à cette communauté est entièrement libre et gratuite. L'enjeu : aucun territoire isolé en matière d'expertise.

Le Cerema met également à disposition des guides techniques et des vidéos pédagogiques spécialement conçus pour accompagner les collectivités dans la gestion de leurs infrastructures. Tous ces outils et ressources sont accessibles directement et gratuitement sur notre site internet.
En complément, nous pouvons proposer des formations sur mesure, destinées aux élus communaux ou aux techniciens des intercommunalités, pour les aider à mieux appréhender les enjeux et les bonnes pratiques liés à leurs ouvrages d'art.

**En conclusion, que pouvez-vous conseiller aux petites communes ?**

Ne restez pas seules !
Que vous ayez ou non bénéficié du Programme National Ponts, de nombreux services, outils et ressources sont à votre disposition.

Des acteurs variés, qu'ils soient publics (comme les Agences Techniques Départementales, le Cerema, ou l'Association des Maires de France) ou privés (bureaux d'études et entreprises spécialisés) sont en capacité de vous aider. Des petites communes, disposant de peu de moyens financiers, ont déjà réussi à passer à l'action en mobilisant, ces services mis à leur disposition.

## Liens utiles

**Programme National Ponts :**
www.cerema.fr/programmenationalponts

**Outils et ressources :**
www.cerema.fr/programmenationalponts/communes/outils

**Dispositif de financement des travaux :**
www.cerema.fr/programmenationalpontstravaux

**SOS Ponts :**
www.sosponts.recoconseil.fr

**Plateforme collaborative du Cerema :**
www.expertises-territoires.fr

NextRoad

# « Garantir les justes travaux - ni plus, ni moins - au bon endroit, au bon moment et bien réalisés »

Dans un contexte de tension budgétaire et de dégradation de l'état de nos routes, l'entreprise NextRoad met en avant les bonnes pratiques permettant aux collectivités de gérer leur patrimoine routier avec le maximum d'efficacité. Les solutions existent pour obtenir des routes plus sûres, plus durables et pour réduire l'impact environnemental de leur entretien. Rencontre avec son Président, Hervé de Chillaz.

Entretien avec
**Hervé de CHILLAZ**,
Président,
NextRoad

**En tant qu'entreprise indépendante spécialisée dans la gestion du patrimoine routier, quelle mission vous êtes-vous donnée ?**

Notre mission est simple : aider les collectivités, nos clients, à gérer leur patrimoine routier (routes, ouvrages d'art, dispositifs annexes) avec le maximum d'efficacité.

Nous obtenons ce résultat en menant 4 activités, qui sont en réalité les étapes successives d'une démarche de gestion vertueuse : l'audit du patrimoine routier (dans quel état est-il ? les dégradations observées sont-elles normales ?), le conseil et la programmation (quels travaux, avec quels matériaux, quelle planification me permettront d'atteindre mes objectifs de niveau de service, de sécurité, de durabilité ?), le contrôle des chantiers (pour s'assurer de la conformité – et donc de leur durée de vie à venir - des travaux réalisés) et la gestion de la « donnée routière » (organiser et utiliser cette donnée me met en capacité de gérer mon patrimoine et non plus de subir).

Un gestionnaire qui suit cette démarche voit son budget d'entretien et ses émissions de CO2 baisser d'au moins 25%. Parce que l'organisation qu'il aura mis en place va lui permettre de garantir « les justes travaux – ni plus, ni moins - au bon endroit, au bon moment, et bien réalisés ».

**Quelle est la valeur ajoutée de NextRoad ?**

Notre capacité à mener chacune de ces activités sur l'ensemble du territoire (nous disposons de 14 agences et 6 laboratoires régionaux en France), notre rigueur et notre expertise (nous développons ces métiers depuis 30 ans), notre indépendance vis-à-vis des entreprises de travaux (nous intervenons dans l'intérêt des seules collectivités) et enfin notre engagement et notre passion à œuvrer pour une cause d'intérêt général : rendre les infrastructures routières, notre 1er réseau social, plus durables et plus sûres.

**Comment développer un patrimoine plus durable ?**

En commençant par bien connaître l'état de son patrimoine et l'origine des dégradations, prérequis pour pouvoir ensuite prendre des décisions éclairées en matière d'entretien.

Ensuite, en se faisant conseiller sur les choix techniques de travaux et en fixant des objectifs carbone et environnementaux ambitieux aux entreprises intervenantes.

Enfin, en faisant systématiquement contrôler (ne faudrait-il pas rendre ce contrôle obligatoire ?) la bonne réalisation des travaux par une entreprise indépendante. Savez-vous qu'en France, moins de 10% des travaux font l'objet d'uncontrôle extérieur, alors que nos contrôles révèlent des non-conformités significatives dans 1 cas sur 6 (source NextRoad) ?

Autrement dit, en adoptant la démarche de gestion présentée ci-dessus, qui a fait ses preuves et permet de réaliser les justes travaux – ni plus, ni moins - au bon endroit, au bon moment, et de s'assurer qu'ils soient bien réalisés.

À noter enfin que nous aidons les collectivités à mettre en place un système de mesure et de réduction de l'empreinte carbone liée à l'entretien de leur patrimoine routier : une demande en forte croissance !

**Sur quelles technologies vous appuyez-vous ?**

Pour l'auscultation du réseau routier, nous utilisons une flotte de véhicules spécialisés équipés de capteurs adaptés aux mesures à effectuer (adhérence, courbure, relevé de dégradations, rétro-réflexion des marquages …).

Les données recueillies sont ensuite traitées et exploitées par différents logiciels, puis nous proposons à nos clients de restituer cette donnée routière utile sur une plateforme Saas développée en interne, appelée Maorie, qui les met en capacité de gérer efficacement l'entretien de leur réseau.

**Quels sont les derniers grands projets menés par NextRoad ?**

Parmi les centaines d'interventions que nous avons pu mener ces deux dernières années, j'en citerais deux : notre 1ère mission d'auscultation d'un réseau cyclable, 280 km de linéaire pour le département de Saône et Loire, et une importante mission d'auscultation de plus de 8,000 km pour le compte des Autoroutes du Maroc.

# JCB, fournisseur de solutions pour la réparation des routes

JCB a démarré très modestement en 1945 dans un petit garage en Angleterre lorsqu'un homme, Joseph Cyril Bamford, a commencé à fabriquer des remorques à partir de surplus de ferraille de guerre. Alors que l'entreprise se développait dans la fabrication d'équipements de construction, la France était son tout premier marché d'exportation. En 1972, Anthony, le fils de M. Bamford, a créé JCB France, la première filiale JCB à l'étranger, après avoir terminé son apprentissage chez Massey Ferguson à BEAUVAIS.
JCB France, c'est un réseau national de concessionnaires vendant plus de 300 modèles de machines JCB pour le marché du BTP et de l'agriculture.
Aujourd'hui, JCB emploie 19 000 personnes dans le monde et possède 22 usines, 12 au Royaume-Uni et d'autres en Inde, aux États-Unis, au Brésil et en Chine. JCB est le numéro un mondial des chargeuses-pelleteuses et des chariots télescopiques. L'innovation est inscrite dans l'ADN de JCB. Nous avons été les premiers à lancer une mini-pelle électrique sur batteries. La France est l'un des plus gros marchés pour ce matériel.
Anthony Bamford, président de JCB depuis 1975, dirige désormais une équipe travaillant sur un projet de 100 millions de livres sterling visant à produire des moteurs à combustion à hydrogène – la solution zéro émission JCB pour les matériels agricoles et de construction. Des prototypes du moteur à hydrogène JCB équipent déjà les chariots télescopiques et les chargeuses-pelleteuses JCB.

Entretien avec
**Denis GERMAIN**,
Directeur Marketing et
Développement Réseau JCB France

**En france, comment distribuez- vous vos matériels ?**

Nous distribuons nos machines grâce à un réseau de concessionnaires ayant une solide expertise des produits, des marchés et de la satisfaction clients. Nos concessionnaires bénéficient régulièrement de formations techniques sur l'ensemble des produits. Mais pas seulement. Nous avons un dicton selon lequel « les commerciaux vendent la première machine et le service vend la seconde ». JCB est réputé pour son service après-vente. Maintenir le fonctionnement des machines sur les chantiers ou dans les exploitations agricoles est crucial et minimiser les temps d'arrêt pour nos clients est une priorité. Nous disposons de 19 centres logistiques de pièces de rechange dans le monde pour accompagner nos clients et concessionnaires, dont un à Paris Le Bourget, qui garantit la livraison des pièces détachées dans l'hexagone le lendemain dans 97 % des cas.

**Avez-vous une gamme de matériels spécialement dediée à la création et à la refection de la chaussée ?**

JCB propose une gamme complète d'équipements spécifiquement dédiés à l'entretien et à la réparation des routes, depuis les engins de terrassement classiques jusqu'aux engins de compactage. Le produit qui nous passionne le plus est le JCB POTHOLE Pro, la dernière machine ajoutée à notre gamme. Ce matériel est dédié uniquement à la réparation des routes. Il a été développé avec la participation personnelle d'Anthony Bamford. Frustré par l'état des routes britanniques, il souhaitait proposer aux entrepreneurs une machine capable de réparer les nids-de-poule de façon permanente et à moitié prix – et c'est exactement ce que fait le JCB POTHOLE Pro. L'avantage de cette machine est qu'elle est mobile et que l'opérateur peut la conduire sur site sans avoir besoin de porte-engins.

Une fois sur place, elle peut rapidement réparer les nids-de-poule grâce aux trois équipements spécialement développés dont elle est équipée – la seule machine au monde capable d'effectuer les trois processus : tout d'abord, une raboteuse dotée de 54 dents rotatives en tungstène qui RABOTE la route à la perfection.

Ensuite, un outil de coupe hydraulique qui COUPE à la perfection les bords fraîchement rabotés afin que le nouvel asphalte adhère à la surface existante.

Ensuite, d'une simple pression sur un bouton, une balayeuse géante ELIMINE tous les débris et les CHARGE dans un camion, prêts à être recyclés.

Il reste une surface parfaitement préparée qui sera remplie de goudron et créera une réparation qui durera des années et non des mois. Un client a signalé qu'auparavant, 97 % des nids-de-poule nécessitaient une nouvelle intervention au cours des 6 premiers mois.

Depuis l'utilisation du POTHOLE Pro, ce chiffre est passé à moins de 1 %. Le processus de réparation est terminé en seulement huit minutes. Ce qui est encore plus incroyable, c'est que le JCB POTHOLE Pro peut réparer jusqu'à 250 m² par jour, pour la moitié du coût des méthodes traditionnelles de réparation des routes.

Les nids-de-poule constituent une nuisance qui touche tous les usagers de la route dans le monde entier. Ils peuvent devenir dangereux pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons. La France, compte plus de 140 000 km de route classées en mauvais état.

C'est pourquoi JCB a passé des mois à travailler en étroite collaboration avec les autorités locales pour développer cette solution innovante permettant d'effectuer efficacement des réparations permanentes sur les nids-de-poule ou de plus larges zones, quatre fois plus rapidement que les méthodes traditionnelles.

**Quels sont les atouts de ce pothole pro ?**

Le JCB POTHOLE Pro a été spécialement conçu pour fonctionner sur une seule chaussée, éliminant ainsi le besoin de fermetures de routes. Avec une vitesse maximale de 40 km/h, la machine peut également se déplacer rapidement entre les sites sans avoir recours à un porte-engins. Ceci augmente ainsi la disponibilité et la productivité de la machine.

Avec une visibilité à 360 degrés depuis la cabine, le POTHOLE Pro offre un environnement opérateur beaucoup plus sûr par rapport aux méthodes de réparation traditionnelles qui nécessitent par ailleurs beaucoup plus de main d'œuvre.

L'utilisation d'une telle machine évite également les troubles musculaires pour les opérateurs. La mécanisation des méthodes de réparation des routes avec le JCB POTHOLE Pro supprime l'utilisation des marteaux hydrauliques à main ainsi que tous les dangers associés, y compris les vibrations.

C'est la machine idéale pour les collectivités locales en raison de l'excellente polyvalence qu'elle offre. Lorsque le JCB POTHOLE Pro ne répare pas les nids-de-poule, il peut également être équipé d'une large gamme d'accessoires pour effectuer une multitude de tâches allant de l'entretien des fossés à la taille des haies. Il peut même être équipé de fourches pour la manutention, ou d'un ensemble de godets pour l'entretien des parcs et jardins.

Pour en savoir plus sur la réparation des routes avec le JCB POTHOLE Pro :
**contactez notre expert** : eric.logeais@jcb.com
**visitez notre site** : www.jcb.fr

**RABOTER DEPUIS LA CABINE**

Pour maximiser la sécurité et les performances, vous pouvez régler la raboteuse de 600mm tant en profondeur qu'en inclinaison depuis la cabine.

**DÉCOUPER POUR DES RÉPARATIONS DURABLES**

Maximiser la longévité de la réparation du nid-de-poule grâce à l'outil de découpage dédié, qui permet d'obtenir un profil de découpe uniforme et durable.

**NETTOYER AVEC LA MÊME MACHINE**

La balayeuse de 1 200mm de large avec bac de récupération permet de nettoyer le nid-de-poule en quelques minutes.

**RÉPARATIONS DURABLES À MOINDRE COÛT**

Pour toutes vos réparations de nid-de-poule ou grosses opérations de remise en état de la chaussée, vous pouvez compter sur le JCB POTHOLE Pro. Un travail efficace, économique et durable.

***DÉCOUVREZ LE POTHOLE PRO***

# RÉSEAU ROUTIER FRANÇAIS : DÉFIS ET ENJEUX

# Il faut décarboner les processus de construction, d'entretien et de maintenance

Entretien avec
**Yves Krattinger**,
Président de l'IDRRIM,
Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité

**La route est ce qui nous rassemble. Elle structure le territoire, conditionne nos déplacements et accompagne nos mobilités dans toute leur complexité et leur diversité…Il est ainsi important d'en prendre soin. L'IDRRIM, par l'engagement collectif sur lequel il repose, contribue au rapprochement de l'ensemble des acteurs privés et publics qui œuvrent dans le domaine des infrastructures de transport et de l'espace urbain. Rencontre avec son Président, Yves Krattinger.**

**Dans le dernier rapport publié par l'IDRRIM, en 2023, vous constatez que le réseau routier national, bien qu'important et de bonne qualité, se dégrade. À quels facteurs peut-on imputer cette situation ?**

S'agissant du réseau routier national non concédé, les données recueillies par l'Observatoire National de la Route sont des données brutes fournies par le ministère en charge des Transports et ne sont pas accompagnées par des analyses ou des précisions, il est donc hasardeux de proposer des explications détaillées aux tendances constatées.

Les investissements sont effectivement en hausse pour l'État, mais compte tenu de l'augmentation brutale du prix des travaux et des matières premières au cours de l'année 2022, on peut imaginer qu'il n'a peut-être pas été possible de maintenir un niveau de travaux nécessaire, au moins, au maintien de l'état du réseau.

Par ailleurs, la reprise des trafics, notamment de poids-lourds, après la forte baisse liée à la crise sanitaire, ainsi que le changement climatique et les évènements exceptionnels tendent à accélérer les dégradations du réseau.

**Trafic plus important, changement climatique...les impacts sont nombreux pour le réseau. Quelles solutions pourraient être envisagées pour améliorer cet état de fait ?**

La route est aujourd'hui, et restera, tout particulièrement dans la ruralité, le moyen de déplacement principal, que ce soit pour les marchandises comme pour les passagers. Pour à la fois réduire l'impact environnemental de ces déplacements et limiter les dégradations que subissent les routes, plusieurs leviers sont mis en œuvre par l'ensemble des acteurs.

On songe évidemment au glissement vers la motorisation électrique des voitures ainsi qu'aux moteurs à hydrogène pour les camions. Les infrastructures peuvent évoluer pour faciliter un très hypothétique report modal.

Mais il s'agit surtout de décarboner les processus de construction, d'entretien et de maintenance, qui est un des axes principaux de travail de l'IDRRIM et de ses partenaires.

Enfin, pour que les infrastructures déjà construites résistent mieux aux événements climatiques plus intenses ou plus fréquents que nous connaissons maintenant, nous travaillons également sur le renforcement de leur résilience.

**En tant que Président de l'IDRRIM, quels sont les retours des gestionnaires et entreprises pour limiter l'ampleur du changement dû au climat ?**

Pour les gestionnaires, les changements dus au climat sont pour le moment principalement gérés au fil de l'eau. Il est encore difficile pour les collectivités de mettre en place des stratégies à grande échelle de lutte contre les vulnérabilités de leurs réseaux et d'atténuation des impacts du changement dû au climat.

Le manque de moyens financier et humain tend à ne laisser que peu de marge de manœuvre aux gestionnaires pour anticiper et construire des stratégies de résilience.

Toutefois la prise de conscience est désormais là, et les collectivités étant en première ligne face à ces impacts, elles mettent en place, avec l'aide de la communauté de l'IDRRIM, des méthodes ciblées de lutte contre certains problèmes.

Cela peut passer par des innovations pour atténuer par exemple l'effet du ressuage, des travaux collectifs avec les organismes concernés dans le cadre de la lutte contre les inondations.

De plus, les gestionnaires travaillent à limiter l'empreinte carbone et environnementale de leurs travaux routiers en diminuant la température des enrobés, en recyclant les agrégats d'enrobés ou encore en utilisant de nouveaux liants.

**Le dernier rapport de l'ONR, Observatoire National de la Route, fait ressortir que les dépenses de fonctionnement repartent à la hausse chez tous les gestionnaires. Une nouvelle encourageante. Quels sont les investissements réalisés ?**

Les investissements repartent à la hausse pour tous les gestionnaires, c'est en effet un bon signal. Toutefois, il faut garder à l'esprit que l'augmentation importante du coût des matières premières a fortement impacté le coût des travaux. Les données dont dispose l'ONR ne permettent pas d'entrer dans les détails précis des investissements réalisés.

Cependant on peut noter que la part des grands travaux (nouvelles infrastructures, élargissement, aménagement…) diminue dans les budgets des collectivités. Cela indique que l'effort est essentiellement fait sur l'entretien du patrimoine existant pour en améliorer l'état global ou pour le maintenir dans un bon état de service.

À ce titre, les travaux conduits par l'ONR depuis 2016 ont très certainement participé à cette prise de conscience par l'ensemble des gestionnaires qu'un patrimoine routier, comme tout patrimoine, nécessitait de mettre en place une stratégie d'entretien pour le maintenir en bon état.

**La 6ème édition du Congrès de l'IDRRIM s'est tenue les 26 et 27 mars 2024 à Montpellier, sur le thème «Mobilités et dérèglement climatique : techniques, métiers et méthodes pour des infrastructures en transitions». Comment s'est déroulé cet événement ?**

Le congrès de l'IDRRIM est traditionnellement le moment de dialogue privilégié où la communauté des acteurs des infrastructures de mobilité se retrouve pour réfléchir, échanger et tracer des pistes de travail pour l'avenir.

Plusieurs centaines de congressistes, issus des cinq collèges de l'IDRRIM (donneurs d'ordre, entreprises, maîtres d'œuvre, organismes de recherche et de formation, associations partenariales) se sont donnés rendez-vous. Lors de ces deux journées, la parole a été donnée à l'ensemble des acteurs du domaine : techniciens et décideurs, secteurs publics et privés, opérationnels et chercheurs, monde des infrastructures et autres secteurs de l'économie, niveaux national et local.

Le thème central que nous avons choisi de retenir cette année porte sur la nécessité de faire rapidement évoluer les infrastructures de mobilité pour s'adapter aux changements environnementaux mais aussi d'usages, et corollairement de faire en sorte que les métiers et compétences de demain correspondant à ces nouveaux besoins.

TRIBUNE

# Adaptons nos infrastructures dès à présent !

Face aux effets du changement climatique, l'adaptation des infrastructures, du fait de leur rôle essentiel et du coût qu'elles représentent pour la puissance publique, constituent un enjeu majeur. Leur conception, leur construction mais également leur entretien et leur gestion en sont transformés, et doivent reposer sur un nouveau modèle intégrant systématiquement la variable climatique. Il est temps de passer à l'action !

Par **Pascal Berteaud**,
Directeur général
du Cerema

Le changement climatique est une réalité qui met d'ores et déjà sous tension nos réseaux, dont l'importance pour nos territoires n'est plus à démontrer : la route représente en effet plus de 80 % de nos déplacements. Inondations, sécheresses, retrait gonflement des argiles, glissements de terrain, accélération des cycles gel-dégel, chaleurs extrêmes : nos infrastructures routières sont vulnérables. Le coût des dommages serait ainsi multiplié par dix à l'horizon 2100.

Au-delà des besoins liés à l'évolution de leurs usages, cette adaptation des infrastructures aux effets du changement climatique doit se faire sur le temps long. Ce sont la conception et l'entretien de toutes les routes de France qui doivent ainsi être progressivement repensés.

C'est l'ensemble des voiries de nos villes et villages qui doivent accueillir végétation et dispositifs de désimperméabilisation, tout en demeurant supports de la mobilité sous toutes leurs formes. Et ce sont tous nos réseaux de transport qui doivent être passés au crible d'une évaluation de leur résilience aux risques naturels, dont la fréquence et la nature évoluent. On ne peut plus se contenter de reconstruire à l'identique face à certaines crues centennales qui sont amenées à survenir une fois par décennie.

L'horizon fixé par le projet de Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC3) d'une France à +4°C en 2100 pour l'hexagone clarifie désormais les scénarios et données climatiques de référence, en se rappelant qu'une route, au niveau de sa structure, c'est en moyenne entre trente et quarante ans de durée de vie.

Face à ce chantier de l'adaptation, il faut retenir qu'il est plus que rentable d'accroître sa résilience dès à présent : un euro dépensé aujourd'hui sur une infrastructure, c'est 4 à 6 euros qu'on ne dépensera pas ensuite. Le coût de l'inaction sera bien supérieur à celui de l'adaptation. Et tout retard entraînera lui aussi des surcoûts importants.

Étaler ce chantier sur plusieurs décennies est l'unique moyen d'en supporter le coût tout en garantissant la fonctionnalité de nos infrastructures de transport pour nos concitoyens et notre économie... et d'éviter de se trouver au pied du mur dans 30 ans.

Nous disposons d'ores et déjà de solutions et dans le cadre du PNACC 3, le Cerema va intensifier ses travaux pour le compte de l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures et plus largement de la communauté technique publique et privée nationale : révision des instructions techniques de construction, d'entretien et d'exploitation de la route, proposition de méthodes d'analyse des vulnérabilités et de maintenance prédictive, développement de solutions innovantes avec les entreprises, poursuite des interventions suite à des crises pour rétablir les infrastructures et en tirer un retour d'expérience intégrant l'évolution du climat.

Enjeux techniques et budgétaires sont plus que jamais liés et nécessitent de repenser le modèle de nos infrastructures. Connaître son patrimoine et disposer de données fiables sont un préalable indispensable au déploiement de méthodes d'analyse de la vulnérabilité d'un patrimoine d'infrastructures, de priorités face au vieillissement et aux effets du changement climatique, de solutions adaptées et in fine d'arbitrages financiers.

C'est le sens des programmes nationaux de recensement et de suivi des ouvrages d'art pilotés par le Cerema pour le compte de plus de 15 000 communes, ainsi que l'accompagnement technique de l'établissement aux 80 conseils départementaux adhérents au Cerema : disposer des informations nécessaires à la prise de décision.

La méthode de « gestion intégrée du patrimoine d'infrastructures » (GIPI), mise à disposition de toute la communauté technique, permet de dépasser le seul enjeu de « robustesse » pour s'intéresser plus particulièrement aux moyens de rendre résilientes leurs fonctionnalités et d'en garantir les usages essentiels. Elle est un préalable à la définition d'une stratégie et à la priorisation de solutions.

Intégrer l'adaptation dès la conception de ces opérations ne représente le plus souvent qu'un surcoût limité et permet de réduire les dépenses publiques « curatives » et les pertes d'exploitation en cas d'intempérie.

Toutes ces transformations, qui suscitent autant d'opportunités de développements pour les entreprises et de sécurisation de notre cadre de vie, nécessitent un renfort de l'ingénierie territoriale, un réseau d'acteurs pouvant proposer de l'appui méthodologique, de l'aide à l'innovation, de l'expertise technique...

La nouvelle posture du Cerema propose à la fois la mise à disposition de ressources, d'accompagnements collectifs et l'animation de communautés d'acteurs en complémentarité des ingénieries publiques et privées locales, mais aussi des réponses « sur mesure » aux collectivités ou entreprises qui souhaitent innover ou agir face à ces sujets complexes ou émergents.

Au Cerema, on a le changement climatique optimiste : on pense que, tous ensemble, nous en sommes tout à fait capables de nous y adapter. À condition de s'y mettre sans attendre.

France Ciment

# Décarbonation, économie circulaire & résilience climatique des ouvrages routiers

Entretien avec **Cédric Le Gouil**,
Directeur Routes France Ciment

**Réchauffement climatique : la feuille de route de décarbonation de l'industrie cimentière vise la neutralité carbone. Quelles actions sont déployées pour atteindre cet objectif ?**

L'industrie cimentière a déjà réduit ses émissions de près de 40 % sur la période 1990-2015. En 2021, France Ciment a publié une première feuille de route de décarbonation. En mai 2023, nous en avons rendu publique une seconde : nos adhérents portent l'ambition d'accélérer la décarbonation de ce secteur industriel avec l'objectif de diminuer de 50 % les émissions de CO2 d'ici 2030 par rapport à 2015, et d'atteindre la quasi-neutralité en 2050.

De nombreux leviers sont activés et les investissements en R&D sur des thématiques très techniques sont majeurs. L'enjeu est de développer des produits répondant à des normes plus exigeantes en termes de décarbonation en un temps record. À titre d'exemple, nos adhérents œuvrent depuis de nombreuses années à la baisse du taux de clinker dans les Liants Hydrauliques Routiers (LHR) via l'introduction de co-produits d'autres industries et tendent à le généraliser à la production de nouveaux ciments.

À l'instar des LHR, l'objectif aujourd'hui est de normaliser et développer les usages de l'ensemble des liants bas carbone d'origine cimentaire. Nos industries valorisent également ce que l'on appelle des combustibles solides de récupération (emballages, déchets de biomasse, huiles, solvants,…) en substitution des traditionnels combustibles fossiles. L'industrie cimentière contribue ainsi également aux enjeux de l'économie circulaire (réemploi de co-produits, valorisation de déchets - énergétique ou matière). Les industriels déploient également des systèmes de récupération de chaleur autour des fours afin de réduire leur empreinte énergétique.

Ces investissements sont complétés par des efforts importants de R&D sur la captation de CO2 au niveau des installations industrielles. Toutes ces avancées environnementales se concrétisent d'ailleurs dans les données environnementales produits (DEP) des ciments et des liants hydrauliques routiers qui sont régulièrement mises à jour en toute transparence sur leurs impacts. Cela permet également aux utilisateurs de mesurer au plus juste l'impact environnemental de leurs ouvrages.

**Économie circulaire : dans une approche de sobriété environnementale, quels sont les développements techniques qui répondent aux attentes de nos concitoyens ?**

Dans la construction en général, des liants de toute nature sont utilisés pour fabriquer des matériaux performants à partir de ressources naturelles. Dans la construction routière, les consommations de granulats issus des carrières et autres gisements sont annuellement très importantes (environ 250 millions de tonnes). L'impact environnemental est donc significatif sur l'épuisement des ressources naturelles comme sur la consommation énergétique et les émissions de GES liées à la production et au transport associés.

Les liants hydrauliques et les ciments présentent la particularité de pouvoir valoriser également des matériaux moins « nobles », disponibles localement sur les chantiers, ou issus de diverses origines anthropiques (coproduits industriels, déchets).

Ainsi, les liants hydrauliques routiers, utilisés depuis de nombreuses années en stabilisation des sols, que ce soit pour la réalisation de remblais, de couches de formes ou d'assises support de chaussées mais aussi pour le retraitement en place des infrastructures routières existantes, permettent de réaliser des économies substantielles d'un point de vue financier comme environnemental en limitant l'épuisement des ressources naturelles. C'est l'exemple par excellence d'économie circulaire puisque l'on valorise environ 95 % du matériau du site en ajoutant seulement 5 % de liant !

L'utilisation de liants hydrauliques, qui permet d'améliorer significativement les propriétés mécaniques des sols traités en support de chaussées, peut aussi induire des réductions d'épaisseurs des couches de chaussées et optimiser encore plus l'impact environnemental global de l'ouvrage, tout en améliorant sa durabilité.

Aujourd'hui parmi les matériaux valorisables en techniques routières qu'ils soient traités au liant hydraulique en sous-couches ou en matériaux stabilisés pour mobilités douces/actives ou en bétons pour voiries et aménagements, on peut noter : les sols, les granulats issus de la déconstruction, les sédiments, les mâchefers d'incinération d'ordures ménagères, les résidus coquilliers de la conchyliculture, les laitiers sidérurgiques, les sables de fonderie, les agrégats d'enrobés… Autant d'opportunités pour, d'une part limiter la production et le stockage de déchets, et d'autre part réduire l'épuisement des ressources naturelles !

**Aléas climatiques : les infrastructures routières sont fortement sollicitées. Quelles sont les solutions ?**

Les ouvrages réalisés pour assurer le transport des personnes et des marchandises se doivent d'être durables. En effet, l'empreinte écologique mais également financière des travaux de construction est significative, ainsi que la gêne occasionnée par les entretiens ou réparations à répétition. Il est donc logique de favoriser une gestion que l'on qualifiera de « responsable » des réseaux, avec le bon matériau au bon endroit, préservant ainsi la pérennité des solutions mises en œuvre.

Garantir la durabilité des ouvrages exposés aux contraintes mécaniques liées au trafic et aux contraintes climatiques devient de plus en plus difficile. En effet, en raison du dérèglement climatique ou plus simplement l'évolution du climat, nous faisons face de plus en plus régulièrement à des sollicitations extrêmes, que ce soit, par exemple, au niveau des températures élevées comme au niveau d'épisodes pluvieux intenses.

Les infrastructures routières telles que nous les construisons depuis des décennies ne sont plus adaptées. Une des voies à envisager est de recourir plus souvent aux solutions à base de liants hydrauliques ou de ciments permettant de fabriquer des matériaux qui, par nature :

- ne sont pas sensibles aux variations de température : l'utilisation de béton en couche de roulement est, par exemple, la solution pour éviter l'orniérage ou l'usure prématurée des zones fortement sollicitées (giratoires, arrêts et voies bus…). Avec le développement des transports en commun à haut niveau de service et la densification des zones marchandes et industrielles, ces solutions deviennent incontournables.

- résistent à l'eau : le béton améliore ses performances lorsqu'il est « hydraté », en effet sa résistance augmente par la création continue d'hydrates cimentaires, gages d'une amélioration continue des performances. Nous pouvons ainsi envisager sereinement le développement de couches de surface durables drainantes en béton, intégrant une gestion des eaux ainsi drainées dans des sous-couches type « réservoir » ou vers des exutoires spécifiques. Dans ce cas, le dimensionnement mécanique des infrastructures ne suffit plus, il faut y associer un dimensionnement hydraulique.

Autre exemple : le traitement des sols aux liants hydrauliques pour la réalisation de plateformes support de chaussées, permet aussi de rendre ces dernières moins sensibles à l'eau et donc d'améliorer significativement leur résilience et leur durabilité lorsque les couches supérieures ne les protègent plus des infiltrations d'eau (lors des inondations notamment). Historiquement, on concevait des chaussées étanches en surface pour protéger les couches inférieures dont les propriétés mécaniques se détérioraient lorsque l'eau les pénètrait. Concevoir des chaussées avec des plateformes plus résistantes et donc traitées aux liants hydrauliques, est une solution pour améliorer la durabilité globale de la chaussée.

# Tout le monde emprunte la « route » !

Entretien avec
**Jean-Pierre PASERI**,
Président de Routes
de France

**Outre sa carrière professionnelle au sein d'entreprises de construction routière pendant plus de 35 ans, notamment en qualité de Directeur Général France puis Europe dans un grand groupe de la construction, Jean-Pierre Paseri est un acteur actif et engagé de la représentation syndicale professionnelle. Il a présidé le Syndicat Yvelinois des Travaux Publics, a fait partie du Bureau de Routes de France Île-de-France et de la Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP) Île-de-France, avant d'être élu Président de Routes de France, le 6 juillet 2023. Il entend aujourd'hui réaffirmer le rôle essentiel des routes.**

**Le 6 juillet 2023, vous avez été élu Président de Routes de France, succédant ainsi à Bernard Sala. Quelles sont les priorités de votre mandat ?**

Dans le contexte actuel où l'infrastructure routière est délaissée au profit d'investissements massifs vers le ferroviaire - réseau ferré national ou transports urbains collectifs ferrés - je souhaite sensibiliser nos décideurs publics sur l'importance de préserver et de maintenir notre réseau routier. La mobilité doit se concevoir comme un ensemble de solutions adaptées aux territoires et aux usages, les modes de transport sont complémentaires, en sacrifier un met tout le système en péril et le rend inefficace.

Par ailleurs, depuis le début des années 90, nos entreprises sont engagées dans une démarche volontariste de préservation des ressources naturelles et d'amélioration de la performance énergétique de nos industries. Elles ont également mené une politique d'innovation d'envergure qui leur permet de maîtriser des solutions techniques nettement moins carbonées, adaptées aux différentes intensités de trafics et aux différents usages.

De cette culture découle une feuille de route ambitieuse et responsable en cohérence avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France et ceux de la Commission Européenne et son paquet « FIT for 55 ».

Nous portons cette feuille de route auprès de nos clients, au cœur des territoires avec l'ensemble de nos Routes de France territoriaux.

**Vous avez ainsi déclaré que «la route a toute sa place dans les déplacements multi-modaux en France». Pourquoi les routes sont-elles essentielles, selon vous ?**

Tout d'abord, rappelons que la Route est le support de mobilité privilégié par les Français.

Ce constat est aisément compréhensible et largement partagé pour les zones rurales où la route est vitale. Elle est très souvent l'unique infrastructure de mobilité permettant aux habitants l'accès aux services publics et favorisant le lien social.

C'est aussi vrai pour les zones urbaines, un exemple plus on s'éloigne de l'hypercentre, plus le recours à la route est nécessaire pour accéder aux plateformes multimodales.

Par ailleurs, les mobilités actives utilisent la route. Les véhicules partagés utilisent la route. Les cars express et les bus utilisent la route. Tout le monde emprunte la « route » au sens large !

Enfin, s'agissant du FRET, plus de 85 % du transport des marchandises passe par la route et toutes les études montrent que la route restera largement majoritaire dans les prochaines décennies.

**Quels sont les axes envisagés afin de réaffirmer le rôle essentiel des routes ?**

Restons pragmatiques et regardons les faits :
En 2023, 85 % du transport des personnes et des marchandises passent par la route, c'est factuel. Dans un schéma national, la route est le maillon essentiel de la chaîne de la mobilité.

Dans un schéma local, la route est la solution, si ce n'est la seule solution, pour lutter contre la fracture territoriale et pour permettre le développement économique des territoires. Une étude menée par la Fédération Nationale des Travaux Publics montre que 50 % des émissions de CO2 proviennent de l'usage des infrastructures et 3,5 % proviennent de leur construction.

Des efforts colossaux sont déployés pour décarboner les usages, on peut citer notamment les aides à la motorisation électrique mais aussi les mobilités partagées, il est impératif d'adapter les infrastructures routières pour que ces évolutions soient adoptées par les usagers.

Les entreprises de Routes de France seront au rendez-vous pour décarboner la construction et la maintenance de ces routes version 2030 et 2050.

**Faut-il opposer rail et route ou bien, au contraire, faire en sorte que ces moyens de déplacement soient complémentaires ? Comment y parvenir ?**

Il ne faut surtout pas opposer les modes ; chaque mode a son utilité et son domaine de perti-nence ! Il faut rester pragmatique.

Si nous prenons l'exemple de la logistique, on sait que le fret ferroviaire est adapté à un usage particulier : la massification du transport de marchandises entre un point A vers un point B avec une fréquence régulière.

À l'inverse, plus on est sur des flux démassifiés, plus il est difficile d'avoir recours au ferroviaire et la route devient le seul moyen qui permet de faire une desserte fine dans les territoires.

**La Cour des Comptes a mis le doigts récemment sur la gestion dépassée du réseau routier, malgré un budget annuel de 14 milliards d'euros dédié à son entretien. Comment la France peut-elle rattraper son retard ?**

En ce qui concerne les entreprises de construction routière adhérentes à Routes de France, le Chiffre d'affaires correspondant à l'entretien du réseau routier représente environ 7 milliards d'euros.

On constate au fil du temps une tendance baissière de long terme en matière de maintenance notamment du fait de la non prise en compte de l'inflation, l'entretien est de plus en plus une variable d'ajustement, en fonction de la situation financière du donneur d'ordre et de choix politiques.

La maintenance de la route et l'adaptation de nouvelles infrastructures routières est une priorité nationale faute de quoi nous devrons en assumer les conséquences environnementales et financières dans quelques années.

Nous devons avoir une gestion patrimoniale de notre infrastructure routière. Cela implique d'avoir un état des lieux précis sur l'état du réseau, de diagnostiquer celui-ci, de définir une politique pluriannuelle de travaux de maintenance intégrant la bonne technique pour un usage donné et de s'y tenir.

Je rappelle que les études menées par Routes de France et l'IDRRIM, reprises dans le rapport de la Cour des Comptes, montrent qu'un entretien régulier sur une infrastructure prolonge sa du-rée de vie, limite les coûts globaux de maintenance ou de reconstruction, réduit l'empreinte car-bone et améliore la sécurité.

**Quels sont les défis à relever aujourd'hui pour Routes de France ?**

Outre tout ce qui a déjà été exposé auparavant, trois défis majeurs se présentent à nous : Tout d'abord, poursuivre la décarbonation de nos travaux routiers et expliquer cette démarche ; Moderniser notre outil industriel pour le rendre pérenne et acceptable et enfin obtenir l'affectation de recettes spécifiques vers l'infrastructure routière pour en garantir l'entretien.

***À propos de Routes de France :***
*Premier Syndicat de Spécialité de la FNTP, Routes de France a réalisé 14,7 milliards d'euros de chiffre d'affaires en France en 2022, employant près de 90 000 personnes dans le monde. Les estimations montrent une légère augmentation de l'activité en 2023 pour atteindre près de 15 milliards d'Euros.*

# Décarbonation et accessibilité : un oxymore ?

Entretien avec **Jean COLDEFY**, Président du Think Tank de l'URF

La voiture pèse 16% des émissions de la France, et comme l'ensemble des transports de personnes et de marchandises, ses émissions sont identiques au niveau de 1990, alors qu'elles ont baissé globalement de 20% en France sur la période.

Pourquoi ? Ce n'est pas lié à une addiction à la voiture comme on le lit trop souvent. La voiture est un objet démocratique : 85% des ménages en disposent et les 15% qui n'en ont pas sont pour l'essentiel des urbains disposant d'alternatives. Son succès repose sur ses performances intrinsèques : Elle permet d'aller partout, à toute heure, à des vitesses élevées et des couts raisonnables. Les Français ont ainsi pu aller chercher plus loin ce qu'ils ne pouvaient trouver plus près notamment un travail et un logement.

Plus de 86% du parc est composé de citadines et voitures compactes , 85% des français achètent des voitures d'occasion et y consacrent une part faible de leur revenus (12%) : pour l'immense majorité des Français la voiture est devenue une commodité et n'est plus un objet de différentiation sociale.

Elle présente deux inconvénients majeurs : elle consomme beaucoup d'espace public en ville, ce qui explique le nouveau partage de la voirie au profit des transports en commun et du vélo déployé depuis le milieu des années 1980 ; elle est l'un des principaux postes d'émissions de GES du pays.

URF

La géographie de l'habitat et des emplois montre que ce sont les liens périurbains – agglomérations qui constituent l'essentiel des émissions de la voiture, 5% des émissions de la France, 25 fois plus que les déplacements intra-urbains. C'est donc sur ces liens qu'il faut demain déployer des transports publics efficaces pour éviter la saturation des villes par la voiture : 2/3 du trafic dans Paris n'est pas le fait de Parisiens.

Partout où l'espace public n'est pas une ressource rare, dans les zones rurales, c'est par la voiture électrique que nous pourrons assurer une accessibilité décarbonée. La difficulté est que l'offre actuelle de transports en commun entre le périurbain vers les agglomérations est trois fois inférieure à la demande et que la voiture électrique n'est pas encore démocratique. Il nous faut donc accélérer sur la transformation de l'usage de la route pour permettre à tous de se déplacer pour aller travailler, étudier, se nourrir, se soigner, se divertir, se rencontrer dans des délais et à des coûts raisonnables, en diminuant fortement les émissions de CO2 et en limitant l'impact sur l'espace public en ville et les fonds publics.

Pour le fret la situation est encore plus difficile, puisque l'offre de camions électriques est émergente et que l'offre ferroviaire est très peu en adéquation avec la demande de transports de marchandises. Là aussi c'est par une approche plus agnostique se focalisant sur les objectifs et non sur les moyens (le rail quoiqu'il en coute) que l'on pourra conjuguer le meilleur des deux mondes camions et trains, comme en témoigne la forte croissance du transport combiné. La mobilité n'est pas une nuisance mais une capacité.

Le risque c'est de résumer une société à ses émissions de GES, alors que les enjeux sociaux, économiques et industriels sont tout aussi importants à prendre en compte afin de rendre désirable la transition écologique.

*Le think tank de l'URF rassemble des universitaires et des experts des différents domaines de la mobilité et réfléchissent comment résoudre l'équation du carbone, de l'équité, de l'efficience des fonds investis et enfin de la réindustrialisation.*

LA VOIX DU
PARLEMENT
LE MAGAZINE DES ÉLUS ET DÉCIDEURS DE LA NATION.

ABONNEZ-VOUS
et recevez chaque mois votre magazine

COUPON D'ABONNEMENT PAGE 83

# En route vers un Avenir Durable

**En tant que gardiens du bien-être de nos concitoyens et de la préservation de notre environnement, il apparaît important aux parlementaires et élus de la République française de comprendre les enjeux environnementaux associés à notre patrimoine routier national.**

Le patrimoine routier français, avec ses kilomètres d'autoroutes, de routes nationales et départementales, est un pilier essentiel de notre économie et de notre société. Cependant, son impact environnemental est de plus en plus scruté à l'aune des défis climatiques actuels. Selon les données du Ministère de la Transition écologique et solidaire, le secteur des transports représente environ un quart des émissions de gaz à effet de serre en France, dont une part significative est imputable au trafic routier. Face à cette réalité, l'évaluation des enjeux environnementaux du patrimoine routier français est devenue une priorité pour l'action publique.

## Les Enjeux Environnementaux du Patrimoine Routier Français

Le patrimoine routier français est confronté à plusieurs défis environnementaux majeurs. Tout d'abord, la question des émissions de CO2 et de la pollution atmosphérique associée au trafic routier demeure un sujet préoccupant. Selon les dernières statistiques du Ministère de la Transition écologique et solidaire, les émissions de CO2 liées aux transports ont augmenté de 0,9 % en 2020, principalement en raison de l'accroissement du trafic routier.

En outre, la préservation de la biodiversité est un enjeu crucial. La construction et l'entretien des routes peuvent entraîner la fragmentation des habitats naturels, menaçant la diversité biologique et la survie de nombreuses espèces.

Selon une étude de l'Agence française pour la biodiversité, près de 20 % des espèces animales et végétales sont directement impactées par les infrastructures de transport terrestre en France.

Face à ces défis, des diagnostics précis ont été établis pour évaluer l'impact environnemental du patrimoine routier français. Le rapport annuel sur l'état du réseau routier national, publié par le Ministère de la Transition écologique et solidaire, met en lumière les zones sensibles où la pollution atmosphérique dépasse les seuils réglementaires.

Parallèlement, les données recueillies par l'Observatoire de la biodiversité révèlent les corridors écologiques perturbés par les infrastructures routières.

Dans ce contexte, plusieurs initiatives ont été lancées pour améliorer la durabilité du patrimoine routier. Le plan «Autoroutes pour la biodiversité», lancé en 2019, vise à restaurer et à préserver les écosystèmes le long des autoroutes françaises.

De même, le déploiement de véhicules électriques et de bornes de recharge sur les aires d'autoroute contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Pour répondre aux enjeux environnementaux du patrimoine routier français, des perspectives et évolutions sont nécessaires. La transition vers des modes de transport plus durables, tels que le covoiturage, le vélo et les transports en commun, est essentielle pour réduire l'empreinte carbone du secteur routier.

Le développement des véhicules propres apparaît également essentiel. Cette filière constitue en effet un enjeu industriel majeur pour le secteur automobile. Leur essor est permis aujourd'hui également par les mesures incitatives pour l'achat d'un véhicule à faibles émissions ainsi que la nouvelle réglementation européenne s'appliquant aux constructeurs automobiles.

Par ailleurs, l'innovation technologique joue un rôle crucial dans l'amélioration de la durabilité du patrimoine routier. Le développement de revêtements routiers absorbant le CO2, ainsi que l'intégration de capteurs pour surveiller la qualité de l'air, ouvrent de nouvelles perspectives pour une gestion plus efficace et écologique des infrastructures routières.

L'engagement des leaders politiques est crucial dans la prise de mesures concrètes pour faire face aux enjeux environnementaux du patrimoine routier français.

Florence Guillaume, Déléguée interministérielle à la sécurité routière, met en avant la nécessité d'une approche globale et coordonnée : *«La transition écologique ne peut se faire de manière isolée. Nous avons besoin d'une vision intégrée qui prenne en compte les aspects environnementaux, sociaux et économiques. C'est en unissant nos forces que nous pourrons construire un avenir durable pour nos routes et nos territoires.»*

Dans cette perspective, des initiatives telles que le Pacte pour la Transition, lancé par plusieurs collectivités et associations, visent à mobiliser l'ensemble de la société autour de la transition écologique.

Florence Guillaume met également en avant le rôle crucial des parlementaires dans l'élaboration de politiques publiques ambitieuses : *«Le Parlement a un rôle central à jouer dans la transition écologique. Nous devons légiférer pour encourager les pratiques vertueuses et décourager les comportements néfastes pour l'environnement. C'est une responsabilité que nous devons assumer pleinement.»*

Ces engagements paraissent essentiels pour faire progresser la cause de la durabilité du patrimoine routier français. En travaillant ensemble, en concertation avec les acteurs locaux et la société civile, il sera ainsi possible de bâtir un avenir où les routes sont non seulement des vecteurs de mobilité, mais aussi des leviers de préservation de l'environnement et de développement durable.

# RÉINVENTER LES MOBILITÉS : INNOVATIONS PIONNIÈRES & MOBILISATION

# La Loi 3DS : Un Impact Majeur sur le Réseau Routier National Français

**Texte législatif d'envergure adopté en France en 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), plus communément appelée Loi 3DS (Développement Durable, Démocratie et Solidarité), poursuit l'objectif de repenser les politiques de transports et de mobilité en favorisant une transition vers des modes de déplacement plus durables et respectueux de l'environnement. Une loi qui a des impacts significatifs sur le réseau routier national français.**

La Loi 3DS apporte des changements substantiels tant sur le plan des infrastructures que sur celui de la gestion du trafic et de la sécurité routière. L'une des mesures phares de cette loi est la promotion des transports en commun et des modes de déplacement doux tels que le vélo et la marche à pied.

Pour encourager l'utilisation de ces alternatives, des investissements massifs ont été réalisés dans le développement des infrastructures cyclables et piétonnes, ainsi que dans l'amélioration des réseaux de transports en commun. Cette orientation a contribué à réduire la pression sur le réseau routier national en incitant une partie de la population à opter pour des modes de déplacement moins polluants et moins encombrants.

Parallèlement, la Loi 3DS a également renforcé les dispositifs visant à réguler le trafic routier et à améliorer la sécurité sur les routes. Des mesures de limitation de vitesse, de contrôle des émissions polluantes et de régulation des flux de circulation ont été mises en place afin de réduire les accidents et de limiter les nuisances environnementales. Ces actions ont eu un impact direct sur le réseau routier national en modifiant les habitudes de conduite et en incitant à une utilisation plus responsable des véhicules motorisés.

Un autre aspect crucial de la Loi 3DS est la promotion de la mobilité partagée et de l'autopartage. En encourageant le recours à des services de covoiturage et à des véhicules en libre-service, cette législation a contribué à réduire le nombre de véhicules individuels sur les routes, ce qui a eu un effet positif sur la fluidité du trafic et sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. De plus, ces initiatives ont permis de libérer de l'espace sur le réseau routier national en favorisant une utilisation plus efficace des véhicules disponibles.

Cependant, la mise en œuvre de la Loi 3DS n'a pas été exempte de défis. Certains secteurs, notamment ceux liés au transport de marchandises, ont dû s'adapter aux nouvelles réglementations et aux contraintes imposées par la transition vers des modes de déplacement plus durables.

Des investissements supplémentaires ont été nécessaires pour moderniser les infrastructures de transport et pour soutenir la transition vers des flottes de véhicules plus respectueuses de l'environnement.

Dans son article 38, la Loi 3DS ouvre la voie au transfert des autoroutes, des routes ou des portions de voies non concédées relevant du domaine routier national aux départements, et à certaines métropoles, comme celle de Lyon, sur leur demande.

Au terme de ce processus, 16 départements et 3 métropoles se voient ainsi transférer un linéaire cumulé de près de 1 360 kilomètres du réseau routier national. Deux décrets, en date du 12 juin 2023 et 29 décembre 2022 ont d'ores et déjà précisé les modalités de calcul de la compensation financière dans la perspective de ces transferts.

L'impact de la Loi 3DS sur le réseau routier est profond. Cette législation contribue à renforcer la sécurité routière et encourage la mobilité partagée. La réussite de cette transition nécessite pour autant une collaboration continue entre les pouvoirs publics, les entreprises et la société civile afin de relever les défis et de saisir les opportunités offertes par ce nouveau paradigme de mobilité.

# Expérience : Premiers tests des « routes électriques »

Entretien avec
**Louis du Pasquier**,
Directeur des mobilités décarbonées chez VINCI Autoroutes

**Pouvez-vous nous présenter l'opération « Charge as you drive » ?**

Ce projet vise à tester sur une autoroute ouverte à la circulation, en conditions réelles (sur l'autoroute A10 en Île de France), deux technologies de recharge dynamique (ou Electric Road Systems, ERS) : le rail et l'induction.

Ces technologies sont très intéressantes car elles permettent de réduire la taille des batteries des véhicules électriques et de supprimer les contraintes liées à la recharge lors de longs trajets : c'est particulièrement utile pour les poids lourds électriques mais ces deux technologies sont également compatibles avec tous types de véhicules électriques (voitures, véhicules utilitaires, bus, cars…). Ce projet, lauréat d'un appel à projet de BPI France dans le cadre de France 2030, est mené par un consortium piloté par VINCI Autoroutes et comprenant les sociétés VINCI Construction, Electreon, Hutchinson, Elonroad, et l'Université Gustave Eiffel, avec la participation du CEREMA. Le projet a démarré en septembre 2023 pour une durée de 3 ans, et commencera par des essais sur piste fermé à Nantes avant un déploiement sur l'A10.

**Les premiers retours d'expérience sont-ils encourageants ?**

Les technologies de recharge dynamique sont déjà à un niveau de maturité technologique et industriel élevé, alors même qu'elles sont très méconnues du grand public comme des décideurs : en effet les caténaires sont déjà déployées sur des autoroutes notamment en Allemagne, le rail et l'induction ont déjà été testés sur des routes ouvertes à la circulation, notamment en Suède, un des pays pionniers de l'ERS, mais pas encore sur autoroute.

Les deux partenaires du consortium que sont Electreon pour l'induction et Elonroad pour le rail ont déjà testé leur technologie sur des routes ouvertes à la circulation, ils ont donc un retour d'expérience important et prometteur, l'objectif du projet Charge As You Drive étant de déployer ces technologies sur autoroute dans des conditions réelles, dernière étape avant un déploiement commercial sur les principaux axes de trafic poids lourds européen. Il y a encore plusieurs verrous techniques et industriels à lever, c'est là tout l'objectif de ce projet d'innovation !

**Selon vos estimations, 15 millions de véhicules électriques seront en circulation en France en 2035. Comment les aires d'autoroutes vont-elles devoir s'adapter ?**

Le véhicule électrique à batterie est en effet en train de s'imposer massivement pour les voitures, avec début 2024 1 millions de voitures 100% électriques en circulation, et les estimations des constructeurs visent en effet un parc de l'ordre de 13 à 15 millions de voitures électriques en 2035 soit environ 40-45% du parc total.

Ces véhicules se rechargeront essentiellement la nuit ou la journée au domicile, en voirie ou sur les lieux de travail, mais pour de grands déplacements par exemple lors des départs en vacances il faudra les recharger sur les aires de service des autoroutes, avec une recharge de 20 à 30 minutes lors d'une pause toutes les 2h.

C'est pour permettre cette mobilité électrique longue distance que VINCI Autoroutes a déployé plus de 1600 points de recharge rapides et ultra rapides (puissance supérieure à 150 kW) sur les 180 aires de service de son réseau autoroutier.

Cela permet de répondre à la demande des prochaines années, mais en 2035 nous estimons qu'il faudra 7 fois plus de points de recharge qu'aujourd'hui sur nos aires : 60 à 70 points de recharge sur nos aires en moyenne pour 9 MW de raccordement, les plus grosses aires allant jusqu'à 180 points de recharge et 25 MW de raccordement.

À l'échelle de la France, il faudrait de l'ordre de 25 000 bornes de recharges sur les autoroutes à cet horizon, contre 3 ou 4 000 à l'heure actuelle.

Pour les poids lourds, l'électrique va également croitre de façon massive, sous la pression des normes européennes pesant sur les constructeurs, ces derniers ayant annoncé qu'en 2030 un poids lourd sur deux neuf sera électrique, et les prévisions portent sur un parc de poids lourds électriques de 20 à 30% en 2035.

Ces poids lourds auront également besoin de se recharger hors de leurs dépôts lorsqu'ils parcourent de longues distances, ce qui nécessitera l'installation de stations de recharge adaptées aux besoins des poids lourds le long des grands axes et aux abords des zones logistiques.

Nous avons mené une étude avec ENEDIS, TotalEnergies et 6 constructeurs de PL européens qui démontre qu'en 2035, il sera nécessaire d'installer 10 000 points de recharge pour les pauses longues des poids lourds électriques, et 2 200 points de recharge pour les pauses courtes (bornes de 800 kW environ).

Ces déploiements représentent des enjeux majeurs de planification et d'anticipation, pour les réseaux électriques, mais également pour l'aménagement des aires de service qui vont radicalement se transformer dans la décennie à venir.

Les pouvoirs publics doivent s'en saisir urgemment, des solutions existent et les industriels du secteur sont prêts à réaliser ces grands investissements, indispensables pour la lutte contre le changement climatique : rappelons que le secteur des transports représente 30% des émissions nationales dont 95% proviennent de la circulation routière, et que c'est le seul secteur dont les émissions ont augmenté depuis les années 1990.

Quelle pourrait être alors la place de l'ERS dans ce paysage ? L'ERS est une solution complémentaire : il s'agit simplement d'une autre technique de recharge, mais ce sont les mêmes véhicules électriques qui l'utiliseraient (modulo un rétrofit plutôt simple pour installer des bobines à induction ou des patins sous les véhicules électriques).

L'ERS pourrait apparaitre comme une solution complémentaire à déployer lors de la décennie 2030, pour limiter la taille des batteries des véhicules et donc leur coût et garantir la souveraineté de la France et réduire d'avantage sa dépendance au lithium et à la production de batteries, qui restera majoritairement chinoise dans les 10 ans qui viennent.

**Le déploiement des ERS (Electric Road System) est-il pour bientôt ? Est-ce qu'un premier calendrier de déploiement existe ?**

L'objectif de notre projet est qu'à son terme, la technologie ERS soit prête à être déployée de manière industrielle : si les pouvoirs publics le décident, il serait possible de mettre en service en France un premier tronçon commercial d'ERS au début de la décennie 2030, pour étendre ensuite en étoile ce réseau sur les principaux corridors.

Rappelons que le ministère des transports, dans un rapport de 2021, proposait de déployer environ 9 000 km d'ERS sur les principaux axes routiers en 2035, ce qui permettrait de réduire de près de 90% les émissions de CO2 par rapport à la situation actuelle pour le transport routier de marchandises.

**Avec quels autres acteurs réfléchissez-vous à ce sujet ?**

L'écosystème est vaste : outre les partenaires industriels, académiques et publics présents dans notre consortium, nous échangeons également avec les constructeurs de poids lourds, avec ENEDIS et RTE, ou encore avec d'autres pays européens très actifs sur l'ERS comme l'Allemagne et la Suède.

Mais le principal acteur décisionnaire de ces sujets sera l'Etat, en tant qu'aménageur du territoire, propriétaire du réseau routier national qui regroupe les principaux axes routiers et garant de la politique de décarbonation des transports.

# ATEC ITS France - 50 ans de réflexion autour de la mobilité

Entretien avec
**Martial Chevreuil**,
Président de l'ATEC ITS France

**À l'heure où l'objectif de la neutralité carbone est davantage accepté, nos modes de déplacement sont de plus en plus questionnés. Dans ce contexte, la mobilité intelligente semble être synonyme d'espoirs et de solutions. Entretien avec Martial CHEVREUIL Président de l'ATEC ITS France, association qui fédère les acteurs de la mobilité intelligente depuis plus de 50 ans.**

**L'ATEC ITS France a fêté ses 50 ans en 2023, pouvez-vous nous la présenter ?**

Bien sûr ; l'ATEC - pour Association pour le développement des techniques de Transport d'Environnement et de Circulation - a vu le jour en avril 1973. Si son activité s'est centrée dans un premier temps sur le trafic routier, elle s'est rapidement étendue à l'ensemble des modes de transport terrestre des biens et des personnes. En 2000, la mention ITS France a été ajoutée, l'intégrant ainsi au réseau européen des ITS nationaux. Aujourd'hui, le périmètre de notre expertise englobe également les (r)évolutions induites par le numérique.

**Quelles sont vos principales missions et qui sont vos adhérents ?**

Les missions de l'association en faveur des adhérents sont les suivantes : Rassembler - Produire - Informer. Rassembler les acteurs de la mobilité intelligente afin de Produire de la connaissance et contribuer ainsi à l'expertise du savoir-faire français sur les ITS. Et par la suite, Informer les décideurs publics des propositions imaginées par les experts de notre réseau sur les enjeux majeurs liés aux nouvelles mobilités.

Pour ce faire, nous avons axé nos activités autour de trois piliers : notre 52 ème congrès annuel (le dernier ayant réuni près de 2000 visiteurs les 21 et 22 janvier 2025), les groupes de travail et la revue TEC.

La grande diversité de nos adhérents est l'une de nos caractéristiques, et je dirai même l'une de nos forces. En effet, nous comptons parmi nos membres des entreprises opérant dans différents secteurs (équipementiers, constructeurs automobiles, etc), mais également des startups, des organismes de formation et des personnes publiques (collectivités territoriales, services déconcentrés de l'Etat, ou encore autorité organisatrice de la mobilité).

**Qu'entend-t-on par « mobilité intelligente », et quels pourraient être les freins à son développement ?**

La mobilité intelligente peut être définie comme une mobilité rendue plus sûre, plus efficiente et répondant aux enjeux environnementaux et sociétaux grâce à des solutions et des services innovants. Son périmètre est donc variable, fluctuant au gré du contexte social et des avancées technologiques.

Le principal frein à son développement pourrait être le manque de cohérence entre les solutions développées par les différents acteurs, sur les différents territoires.

Si nos 50 années d'existence nous ont bien démontré quelque chose, c'est qu'il n'existe pas une seule et unique solution permettant de rendre la mobilité accessible à tous et toutes, et ce de manière respectueuse de l'environnement, sûre et efficace.

Pour parvenir à cet objectif, il convient de mutualiser les ressources et les retours d'expériences de chacun, afin de construire ensemble cette mobilité de demain.

L'autre frein à noter est celui du mille-feuille administratif ; les acteurs privés comme publics peuvent rencontrer des difficultés lorsqu'il s'agit d'identifier l'échelon compétent.

**L'association est engagée dans le programme Mobilité Intelligente & transitions, co-construit avec le ministère des Transports et de l'économie. 5 groupes de travail ont été créés, comment fonctionnent-ils et quelles en sont les thématiques ?**

En 2016, le Ministère de la transition écologique a mandaté l'ATEC dans le but de faire rayonner à l'international l'expertise de la France en matière de mobilité.

Pour répondre à cette demande, nous avons créé différents groupes de travail , dont quatre sont encore actifs. Ils analysent et décortiquent respectivement la logistique urbaine, la mise en place de MaaS, les données de mobilité, et le déploiement de véhicules automatisés et connectés.

En 2024, les travaux sur la décarbonation de la mobilité ont également été relancés, après 3 ans de pause. Nous prévoyons également de lancer un groupe de travail sur la résilience des systèmes de mobilité.

Si chaque groupe dispose d'un fonctionnement qui lui est propre, ils suivent tous le même schéma : leurs membres se réunissent de manière mensuelle ou trimestrielle, et ce jusqu'à ce que leurs réflexions puissent aboutir à un certain nombre de préconisations.

Ces dernières sont alors compilées et explicitées dans un document de travail, soumis à consultation publique.

Ce document fera ensuite l'objet d'un séminaire où chacune des préconisations pourra être discutée et débattue. La première publication sera enfin enrichie des retours collectés, et le groupe pourra décider d'orienter ses réflexions sur un ou plusieurs axes en particulier.

**Quels sont les enjeux de l'exploitation du Big Data dans l'évolution des mobilités ?**

La production, le partage, l'usage de la donnée ainsi que les outils du numérique permettent de répondre aux besoins des acteurs de la mobilité (personnes et marchandises).

Le numérique, hier le Big Data et aujourd'hui l'IA, permettent aux acteurs publics de comprendre la demande de mobilité, et ce à la fois dans le temps et dans l'espace.

La donnée permet de construire des alternatives au véhicule individuel au plus près de la demande, et d'évaluer les impacts des solutions mises en œuvre.

L'État joue un rôle essentiel de définition du cadre d'action permettant l'accès à la donnée. Il soutient également l'innovation et peut mutualiser des efforts publics pour une plus grande efficacité, à l'instar de la plateforme de données transport.data.gouv.fr.

Les exploitants des services de mobilité ont la charge de fournir aux AOM et usagers des solutions les plus efficientes possible pour répondre à la demande de mobilité. Le numérique est l'outil clef permettant d'optimiser les services de mobilité et piloter finement les infrastructures.

**Quels sont les principales propositions qui ont émergé du groupe de travail Données et Mobilités ?**

Le groupe de travail « Données de Mobilité », dont la création remonte à 2017, a construit ses travaux autour des verbes "comprendre, faciliter et optimiser", qui sont les trois apports des solutions numériques aux mobilités des biens et des personnes.

Celles-ci permettent de réduire les émissions de CO2, limiter la congestion et la consommation des espaces publics urbains par la voiture et maximiser l'usage des fonds publics.

Ce groupe de travail a publié une série de livrables, dont le dernier datant de 2023. Parmi les actions préconisées, nous pouvons notamment citer :

► Nécessité d'investir massivement dans la création et la mise en qualité des données de mobilité pour accélérer le déploiement de projets de mobilité numérique dans les territoires, soyons francs les investissements actuels sont dans l'épaisseur du trait des comptes transport de la nation.

► Importance d'une gouvernance des données par les acteurs de la mobilité, pilotée par les AOM et associant opérateurs et usagers ;

► Mise en place d'une structure partenariale visant à être un centre de compétences et un lieu de capitalisation, dans une logique d'efficience de l'action publique, et de diffusion des bonnes pratiques dans tout l'écosystème de la mobilité numérique.

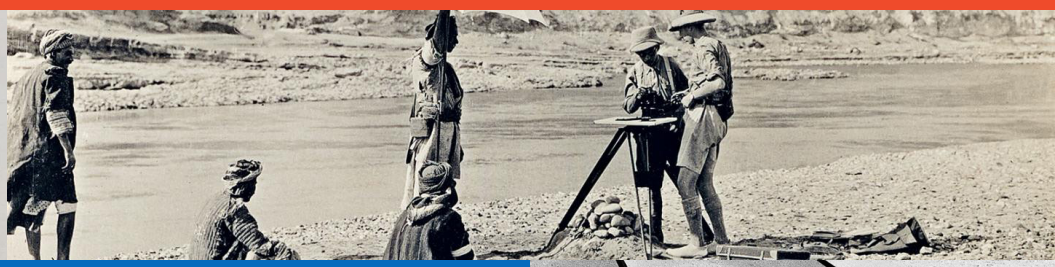
► Etablissement de règles claires sur l'articulation entre partage de données de mobilité et valorisation des investissements dans la création d'actifs immatériels et notamment les bases de données ;

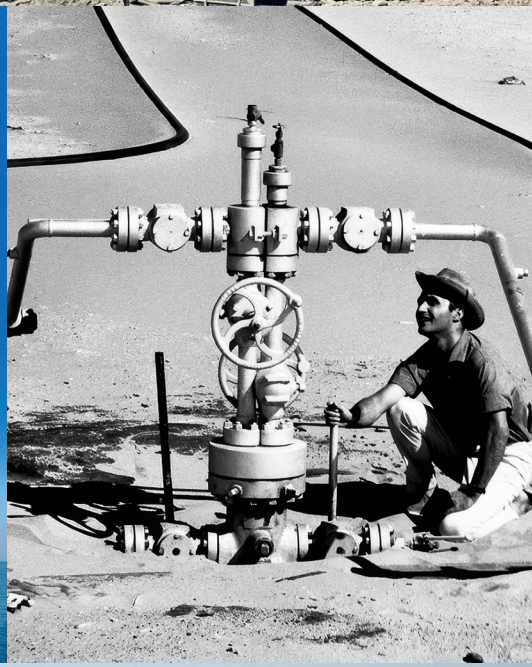
► Besoin de règles juridiques claires sur le partage des données ainsi que sur l'usage des données personnelles : au-delà de leur protection, elles doivent pouvoir être utilisées et partagées à bon escient dans l'intérêt des usagers.

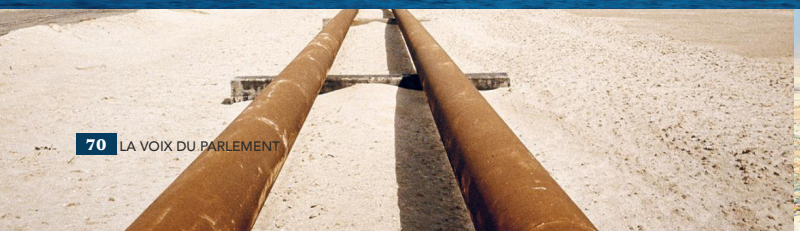
TotalEnergies

# « Pionniers depuis 100 ans » TotalEnergies toujours plus innovant

2024 a été une année charnière pour TotalEnergies qui fête ses 100 ans tout en investissant des moyens conséquents pour la transition énergétique. En plaçant l'innovation au cœur de sa stratégie, TotalEnergies se donne les moyens d'une ambition forte : être l'acteur de référence de l'accompagnement des nouvelles mobilités. Isabelle Patrier, Directrice France de TotalEnergies détaille la feuille de route.







Entretien avec
**Isabelle Patrier**,
Directrice France de
TotalEnergies

**En 2035, le parc automobile va considérablement évoluer puisque le Parlement européen a voté la fin des ventes de véhicules thermiques en Europe au profit du développement de véhicules zéro carbone. La recharge des véhicules électriques va devenir un véritable sujet quotidien pour les automobilistes. Quelles solutions allez-vous déployer ?**

Nous suivons une seule ligne de conduite: être là pour nos clients partout où ils en ont besoin. Sur les autoroutes bien sûr, mais également dans les zones urbaines ou péri-urbaines, via des sites de recharge haute puissance. En France, nous avons en cela un avantage certain grâce à notre réseau de stations-service et nous opérons d'ailleurs le premier réseau de recharge haute puissance sur autoroute, avec 40 % de parts de marché.

Nous devons aussi être présents dans les villes, principalement celles de plus de 100 000 habitants qui mettent en place des Zones à Faibles Émissions (ZFE). C'est déjà le cas à Paris, Aix-Marseille ou à Lille.

Nous opérons ainsi près de 20 000 points de recharge sur tout le territoire et nous accompagnons les municipalités et les métropoles dans le développement d'infrastructures de recharge.

**TotalEnergies a également dépassé le cap des 1000 bornes de recharge haute puissance installées en France fin 2023. En quoi ce jalon est-il significatif ?**

Le cap des 1000 bornes illustre l'engagement de TotalEnergies à accompagner les Français dans leur transition vers la mobilité électrique. Avec près de 200 déjà stations déjà équipées en bornes hautes puissance, nous avons confirmé notre position d'acteur leader du secteur en France. La recharge haute puissance permet aux véhicules électriques de recharger environ 80 % de la batterie en 20 minutes. De quoi faire un Paris-Lyon avec un seul arrêt ! Nous avons également à cœur de rendre l'expérience de recharge aussi confortable que possible.

C'est pourquoi nos "hubs de recharge" haute puissance disposent tous d'espaces d'attente conviviaux, avec accès à des sanitaires, une offre de restauration ou encore du Wifi. Et puis, il y a cette nouveauté que nous avons lancé en février et pendant les vacances scolaires : l'accueil par des 'bornistes' qui seront là pour assister nos clients conducteurs de véhicules électriques et les guider pendant leur recharge.

C'est une manière pour nous de personnaliser encore davantage l'expérience client et de montrer que, chez TotalEnergies, l'innovation et le service client vont de pair pour accompagner au mieux la transition énergétique.

**La décarbonation des 3200 kms d'autoroutes françaises pourrait permettre d'économiser 30 millions de tonnes de CO2 en 20 ans grâce notamment, à l'électrification des flottes de poids lourds. Pouvez-vous nous détailler comment TotalEnergies accompagne les transporteurs ?**

Pour favoriser la décarbonation du transport routier à grande échelle, il est primordial de développer des infrastructures et de proposer aux opérateurs de transport des solutions bas carbone mais surtout adaptées à chaque usage !

La mobilité électrique, par exemple, est particulièrement adaptée aux besoins de nos clients lors des livraisons urbaines et régionales. Ce sont des flottes qui font entre 100 et 400 kilomètres par jour et cela correspond parfaitement à l'autonomie actuelle des poids lourds électriques.

Nous avons ainsi construit une offre sur mesure de recharge en dépôt pour accompagner nos clients dans la gestion de leur flotte électrique au quotidien. Au-delà de l'électrique, nous pensons que l'hydrogène aura aussi toute sa place, notamment pour le transport routier longue distance.

Nous avons récemment annoncé avec notre partenaire Air Liquide, une coentreprise pour déployer un réseau de stations dédiées aux poids lourds en Europe. L'hydrogène permet en effet un ravitaillement rapide - 15 minutes environ - et une grande autonomie - autour de 800 kms, tout en préservant la capacité de chargement des véhicules.

Nous avons un objectif ambitieux mais réaliste : développer plus de 100 stations hydrogène pour poids lourds dans la décennie à venir en Europe, pour proposer aux constructeurs de véhicules et aux opérateurs un réseau suffisamment dense. Et bien sûr, nous continuons à proposer à nos clients des stations avec du GNV/BioGNV.

**Plus largement sur la transition énergétique, que fait TotalEnergies et notamment en France ?**

TotalEnergies a pour ambition d'atteindre la neutralité carbone en 2050, ensemble avec la société et d'être dans le top 5 des producteurs d'électricité renouvelable dans le monde en 2030. Nous allons donc naturellement poursuivre notre accélération dans les énergies bas carbone, tout en répondant aux besoins quotidiens de nos clients, partout dans nos territoires.

En France, entre 2020 et 2024, nous avons investi plus de 6 milliards d'euros, dont la moitié pour la transition énergétique. En 2023, nous avons ainsi augmenté de plus de 20 % nos investissements dans les renouvelables dont près de 400 millions € directement investis dans l'Hexagone.

Cela fait de TotalEnergies le 1er investisseur français dans les renouvelables et nous exploitons déjà plus de 620 centrales éoliennes, solaires, hydrauliques et du stockage par batteries. TotalEnergies est également un acteur incontournable du biogaz en France. Nous valorisons les déchets organiques de plus 1000 exploitations agricoles et nous avons mis en service la plus grande unité de méthanisation du pays.

L'engagement de TotalEnergies en France va au-delà de ses seules contributions économiques. Notre Compagnie a également un fort impact social et sociétal dont nous sommes fiers. Nous investissons en faveur de la transition énergétique et de l'outil industriel, mais nous soutenons également de nombreuses initiatives dans les territoires en faveur de l'intérêt général.

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE : DES SOLUTIONS INNOVANTES

# Sécurité routière : des solutions innovantes : la région, acteur clé de la sécurité routière

Entretien avec
**Christophe Naeglen**,
Conseiller régional de la Région Grand Est

**Moyens humains et matériels, radars, vidéoprotection… Quand il s'agit d'améliorer l'expérience et la sécurtité des usagers, les élus sont amenés à faire des choix stratégiques. Christophe Naeglen, Conseiller régional de la Région Grand Est dévoile les priorités et les solutions adoptées.**

**Quelles actions la Région Grand Est a-t-elle mis en œuvre pour assurer et renforcer la sécurité dans les TER ?**

En matière de sécurité dans les transports, la Région apparait aujourd'hui comme un acteur clé. Afin d'améliorer la sécurisation du réseau TER Fluo et de lutter contre le sentiment d'insécurité dans les transports, la Région Grand Est a souhaité, dès avril 2021, expérimenter une nouvelle coopération avec les services de Gendarmerie.

Il s'agit de mobiliser des patrouilles de réservistes opérationnels de la Gendarmerie nationale pour renforcer la sécurité dans les trains et les gares (situés en zone de compétence gendarmerie), de façon coordonnée et en complémentarité avec la Sûreté Ferroviaire (SuGe), et le dispositif de la police nationale affecté à la sécurisation du réseau ferré (Service National de la Police Ferroviaire – Brigade des Chemins de Fer zonale).

Dans les faits, chaque patrouille, composée de 3 militaires réservistes dont 1 gendarme, assure une présence sécurisante et dissuasive et est en mesure de réagir et d'intervenir sur tout événement dans les gares et trains du réseau TER.

Après une première expérimentation qui s'est déroulée d'avril 2021 à juin 2022, nous avons décidé de conforter cette démarche par une convention triennale de collaboration entre la Région Grand est, SNCF Voyageurs, SNCF Sureté Ferroviaire et la Gendarmerie nationale.

Sur la première année 1 747 trains ont été ainsi accompagnés, 296 patrouilles effectuées en engageant 859 réservistes dont 363 gendarmes. Les retours des usagers sont positifs : outre le sentiment de sécurité apporté par le renforcement de la présence humaine des gendarmes, cette démarche contribue à la baisse de la délinquance constatée en milieu ferroviaire, avec notamment une diminution de 8,5% des atteintes aux personnes, dont les violences sexuelles.

Sur le plan de la coordination, un comité de pilotage composé des représentants de la Région Grand Est, de la Gendarmerie Nationale, de SNCF Voyageurs et de la Sureté Ferroviaire, se réunit chaque mois pour faire le bilan des actions menées, actualiser les périmètres d'intervention dans un esprit de constante adaptation au contexte, et rechercher des solutions aux situations rencontrées afin de permettre la poursuite de l'action dans les meilleures conditions possibles.

### Comment la Région Grand Est agit en matière de lutte contre le harcèlement des femmes dans les transports ?

Selon les chiffres du Ministère de l'Intérieur[1], les femmes victimes de harcèlement représentent 2 voyageurs sur 3 dans les transports collectifs en France. Prévenir, lutter et accompagner est notre responsabilité et doit être une priorité au quotidien.

C'est pourquoi la Région Grand Est a mis en place en mars 2023 un comité de pilotage associant l'ensemble des parties prenantes : SNCF, Région, Etat (forces de l'ordre). Des campagnes de sensibilisation sont ainsi menées tout au long de l'année au sein de trois gares expérimentales du Grand Est, à Charleville-Mézières (08), Forbach (57) et Saint-Louis (68) et sur les lignes TER en partance de ces dernières.

L'objectif est d'aller au contact des usagers pour les informer et les sensibiliser à la question du harcèlement des femmes dans les transports, et de diffuser des messages de prévention. Deux séquences ont déjà été réalisées (le 27 juin 2023 et le 19 octobre 2023) et une prochaine sera programmée au cours du premier trimestre 2024.

En outre, la Région a décidé de mener des marches exploratoires dans les 3 villes « test » associant les usagères des transports, afin d'identifier les facteurs d'insécurité.

Par groupe de 6 à 8 femmes volontaires accompagnées par des personnels de la Région, ces marches permettent de libérer l'espace de parole en suivant un parcours client en gare et dans les trains. Les candidates sont recrutées par le biais d'une campagne de communication et peuvent s'inscrire en ligne.

Une restitution des observations sera faite dans le cadre d'un groupe de travail qui associera les représentants des Villes, de SNCF Voyageurs et Gare&Connexion, de l'Etat et des acteurs du territoire concerné.

### Quelles actions sont menées à destination des scolaires ?

Un groupe de travail a été initié sur le volet de la sensibilisation et la prévention auprès des 200 000 élèves utilisant quotidiennement les transports régionaux pour rejoindre leur établissement scolaire.

L'objectif est d'identifier les actions déjà portées en ce sens dans nos organisations respectives (Région, ANATEEP, Education Nationale, Gendarmerie, etc.) et de les mettre en synergie pour amplifier la prévention sur tout notre territoire.

Des actions sont d'ores et déjà programmées en partenariat avec l'Education Nationale et SNCF, parmi lesquelles le concours « Non au harcèlement » qui a été lancé à la rentrée scolaire 2024/2025.

Les lycéens devront réaliser une vidéo pour expliquer ce qu'est le harcèlement. Le car ou le train pourront être des lieux de tournage privilégiés. L'idée est de montrer que le harcèlement à l'école continue bien au-delà de ses murs.

### Un soutien à la vidéoprotection

La Région Grand Est a voté en juillet 2021, un dispositif de soutien aux usages numériques et notamment à la vidéoprotection. Il vise à accompagner les collectivités qui souhaitent créer ou renforcer un système de vidéoprotection de l'espace public, en particulier là où la Région dispose elle-même d'infrastructures, telles que les gares ou les lignes routières interurbaines et scolaires, mais aussi les lycées ou les 2 réseaux régionaux de fibre optique (Rosace et Losange) qui ont régulièrement connu des actes de malveillance.

En juillet 2023, le dispositif a été focalisé sur l'utilisation de la fibre optique pour connecter les caméras, afin d'être en cohérence avec les recommandations de l'ANSSI (agence nationale de la sécurité des systèmes d'information).

Le soutien régional porte sur les dépenses d'investissement à hauteur de 50% pour une création (30% pour une extension), en complément des autres sources de cofinancement.

En parallèle, la fibre optique régionale trouve également toute sa pertinence dans le cadre du projet TSUR (territoire de sûreté urbaine et rurale) afin de lutter contre la délinquance itinérante (vols, trafic de stupéfiants, etc.) constatée à la convergence de 3 départements (Marne secteur Vitry-le-François, Haute-Marne secteur Saint-Dizier, Meuse secteur Bar-le-Duc). 70 caméras seront déployées spécifiquement le long des axes routiers, afin d'assurer un maillage en complément des équipements déjà installés à l'intérieur des communes.

[1] *https://arretonslesviolences.gouv.fr/*

# Vidéoprotection au service de la sécurité : l'expérimentation pionnière au coeur de la Communauté de Communes des Hauts de Flandre

Entretien avec
**André Figoureux**,
Président de la Communauté de Communes des Hauts de Flandre (CCHF)

**Le déploiement d'un réseau de vidéoprotection d'une ampleur inédite sur un territoire soulève de nombreuses questions, tant en termes de cadre juridique que d'enjeu de sécurité publique. Retour sur l'expérience en cours avec Monsieur André FIGOUREUX, Président de la Communauté de Communes des Hauts de Flandre (CCHF).**

**108 caméras ont été installées sur des axes routiers stratégiques du territoire des Hauts de Flandre. S'agissait-il d'un souhait de la gendarmerie et si oui, pourquoi ?**

Ce projet est à l'initiative de la Gendarmerie Nationale. Celle-ci a étudié les principales voies d'accès aux communes du territoire, où se déroulent la plupart des infractions, afin de bien sélectionner les endroits à protéger. Le déploiement est aujourd'hui porté par la CCHF.

Ce système poursuit différents objectifs :
- ► prévenir les atteintes aux personnes et aux biens,
- ► sécuriser les bâtiments et espaces publics
- ► prévention du trafic de stupéfiants
- ► faciliter la résolution des enquêtes judiciaires en identifiant les auteurs d'infractions

Le visionnage est accessible aux seules personnes dûment habilitées par les services de la Préfecture ou de par les textes réglementaires, pour une remise des images aux forces de l'ordre, sur présentation d'une réquisition judiciaire.

Le stockage des images et l'exploitation du système de vidéoprotection se fait au siège de la CCHF à Bergues, dans une salle spécialisée et sécurisée. L'infrastructure serveurs déployée pour ce projet est dédiée à l'enregistrement et à l'exploitation des images issues des caméras de vidéoprotection installées sur le territoire.

**Quelles sont les finalités de traitement des images issues de la vidéoprotection ?**

Le dispositif de vidéoprotection est installé sur les axes routiers identifiés par les services de Gendarmerie comme étant les plus sujets aux infractions.

Le dispositif a un rôle préventif mais peut également être utilisé à des fins d'enquêtes et de recherches. Les enregistrements vidéos peuvent être utilisés comme preuves lors d'enquêtes judiciaires pour identifier les auteurs d'infractions et faciliter les poursuites judiciaires.

**Comment les usagers ont-ils été informés de leur implantation ?**

L'information aux usagers est réalisée via notre journal communautaire et la presse locale dans lesquels un article a été publié lors du démarrage des travaux d'implantation des premières caméras. Une page spécifique est disponible sur le site Internet de la CCHF (https://www.cchf.fr/articles/la-videoprotection-sur-le-territoire-de-la-cchf) sur laquelle les usagers peuvent consulter l'arrêté préfectoral et obtenir plus de détails sur les finalités du traitement, les modalités de suppression des images ou leurs droits sur les images enregistrées.

Enfin, les entrées de territoire et chaque site vidéoprotégé est équipé en amont d'une signalétique spécifique rappelant que la zone est équipée d'un système de vidéoprotection. Sur les panneaux sont rappelées les règles en vigueur et les droits des usagers.

**Ces caméras ont-elles un effet dissuasif que vous auriez pu mesurer ?**

À ce jour le recul n'est pas encore suffisant pour pouvoir en tirer des enseignements mais l'effet dissuasif est bien évidemment un des enjeux recherchés.

**Est-il prévu d'étendre leur présence sur le territoire ? Sur quels critères ?**

La collaboration étroite entre les services de la Gendarmerie et de la CCHF sur ce dossier se poursuit et si l'extension du système devait être étudiée, elle le serait au regard d'un besoin nouveau que les services de la Gendarmerie identifieraient.

En revanche, l'infrastructure d'enregistrement et d'exploitation des images déployée a été dimensionnée pour pouvoir accueillir les images issues des systèmes de vidéoprotection des communes de la CCHF.

Ce service communautaire doit permettre à chaque commune de notre territoire de s'affranchir des contraintes techniques et sécuritaires imposées par la législation, celles-ci étant prises en charge par les services de la Communauté de Communes des Hauts-de-Flandre.

# Les hautes technologies au service de la sécurité routière

**Créée en 2004, L'Association Nationale de la Vidéoprotection (AN2V) est une association loi 1901 qui apporte une expertise unique au plan national sur les sujets liés à la vidéoprotection. Dominique LEGRAND, son fondateur, nous explique comment la technologie peut permettre d'anticiper et d'apporter les réponses les mieux adaptées à des enjeux de sécurité au cœur de l'actualité.**

Entretien avec
**Dominique LEGRAND**,
Président d'AN2V - Association Nationale de la Vidéoprotection

**En 2024, votre association a fêté ses 20 ans d'existence. Pouvez-vous revenir sur son histoire et ses missions ?**

L'idée d'origine était de créer un think tank pour réfléchir aux questions de sécurité et de sûreté électronique dans un même lieu et de créer un réseau entre les offreurs, les demandeurs et les administrations. Par « offreurs » on entend ceux qui vendent (cabinets conseil, constructeurs matériels, logiciels, intégrateurs…).

Les demandeurs sont des acheteurs, achat public (hôpitaux, université, SNCF, RATP), privé (CAC 40, grandes enseignes : Supermarchés, banques, …), l'ensemble de ceux qui achètent et déploient les dispositifs.

Enfin les administrations comme l'État, les collectivités, ou d'autres administrations (Ministère de l'Intérieur, CNIL, fédérations partenaires, et toutes les forces de sécurité intérieures comme la Gendarmerie, la Police Nationale et les douanes) constituent le 3ème pilier de ceux qui utilisent ces dispositifs pour la sécurité des biens.

En 2004, il n'existait pas de lieu pour réfléchir à ces sujets. La technologie portait essentiellement sur les caméras (d'où la notion de Vidéosurveillance qui a depuis évolué vers la Vidéoprotection).

**Face à la complexité d'un sujet aussi transversal, quelle approche méthodologique avez-vous développée ?**

Pour appréhender les problématiques dans leur diversité et leurs spécificités respectives, l'AN2V s'appuie sur 6 grands types de question stratégiques :

**1.** Stratégique : Pourquoi place-t-on une alarme ou une clé ? Quelle est la menace ?

**2.** Organisationnelle : Pourquoi ? Comment ? Ex. : h24 ? Pendant les JO ?

**3.** Technologique : attention à ne pas les placer en premier : ces réponses interviennent en solution d'une problématique et pas le contraire !

**4.** Juridique : s'assurer de ce qu'on a le droit de faire (c'est là où l'on vérifie la cohérence avec la législation en cours ou à venir)

**5.** Financière : investissement : aides et subventions (Départements, État, Europe) et fonctionnement : dégradations éventuelles, maintenance, coût humain (non subventionné et récurrent : mensuel ? Annuel ?).

**6.** Éthique : qui remet tout dans l'ordre, si le citoyen est contre (ex. la reconnaissance faciale reste non autorisée juridiquement en systématique dans l'espace public en France alors que c'est largement utilisé en Asie, même si on l'utilise en moyenne 200 fois/j. sur son smartphone pour le déverrouiller). Le Règlement Général Protection de la Donnée (RGPD) interdit ce type de dispositif dans l'espace public.

**Comment ces réflexions permettent-elles d'améliorer la vidéoprotection à l'échelle nationale ?**

Les 8èmes Universités AN2V de la sécurité  avaient pour thème la résilience, un sujet clé.

Il s'agit de la capacité collective à réagir au mieux aux chocs de toute nature. Formulé par l'État, le Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN) a monté un Service national de la Résilience (SNR) : risque cyber, menace terroriste, tremblement de terre, inondations, incendies, COVID, …).

Les 6 critères cités précédemment nous permettent de disposer d'outils d'évaluation ou pistes de travail sur un sujet à un instant T. L'objectif est de faire le point sur l'ensemble de cette matrice pour savoir si les technologies sont prêtes et déterminer les axes d'amélioration le cas échéant pour anticiper les futurs chocs.

**Comment organiser la convergence des moyens avec ces enjeux ?**

Le volet prévention permet d'anticiper les problématiques. Nous déployons une vision à 360° à travers notre outil Avant/Pendant/Après, pour identifier les solutions technologiques adaptées.

**Avant :** en prévention afin d'anticiper les problématiques. Par exemple faire en sorte qu'il n'y ait pas de grands incendies, c'est avoir un impact indirect sur quelque chose qui n'aura jamais lieu : un non-incendie n'a pas de coût ! On évite ainsi de mobiliser 10 canadairs et des centaines d'hommes, on sauve l'école maternelle de l'incendie…

**Pendant :** en temps réel, ici et maintenant, qu'est-ce qu'on sait faire au mieux pour optimiser les temps de réponse et minimiser l'impact ? Cela peut être l'envoi de SMS par exemple.

Ce que souhaite le citoyen, c'est être protégé sur ses biens et sa personne en temps réel.

Cela implique d'améliorer la réactivité des interventions. Sur les grands incendies, le temps est notre ennemi. On a des satellites, on saurait améliorer des choses : faire converger les moyens avec de nouvelles idées.

On structure en permanence nos débats, sous la forme d'un « 1-2-3-4 » :
**1.** Je **détecte** une anormalité,
**2.** Je la **transmets** au bon endroit,
**3.** Je **comprends** la gravité de ce que je reçois, je lance l'intervention (les pompiers, les forces de l'ordre…),
**4.** J'**interviens** au bon endroit et avec des moyens proportionnés.
La technologie joue un rôle fondamental pour la vitesse et la pertinence de la réponse.

**Après :** on utilise les technologies implantées, pour récupérer des images afin d'interpeller les délinquants, ou d'aider à les confondre, ce qui permet de réaliser une vidéo-élucidation.

**Quelles sont les perspectives ouvertes par le développement des technologies ?**

Avec l'IA, on peut comprendre un événement de manière ultra rapide. Il a été demandé que soit légiférée l'IA pour les JO (loi JOP). La détection précoce des mouvements de foule en serait par exemple grandement facilitée.

Nous aimerions que ces nouveaux textes d'encadrements juridiques arrivent plus vite et que le dispositif en temps réel « 1-2-3-4 » soit mieux exploité.

C'est là qu'interviennent les parlementaires. Il faut que la CNIL puisse faire appliquer des lois à périmètres parfaitement décrits. Est-ce qu'on avance assez vite ?

Nous sommes en 2025 et on se freine dans l'efficacité. À chaque fois qu'on annonce un incendie, une alerte enlèvement, un attentat… on se dit qu'avec les moyens technologiques qui existent, on pourrait faire nettement mieux. En clair, il faut que les lois évoluent.

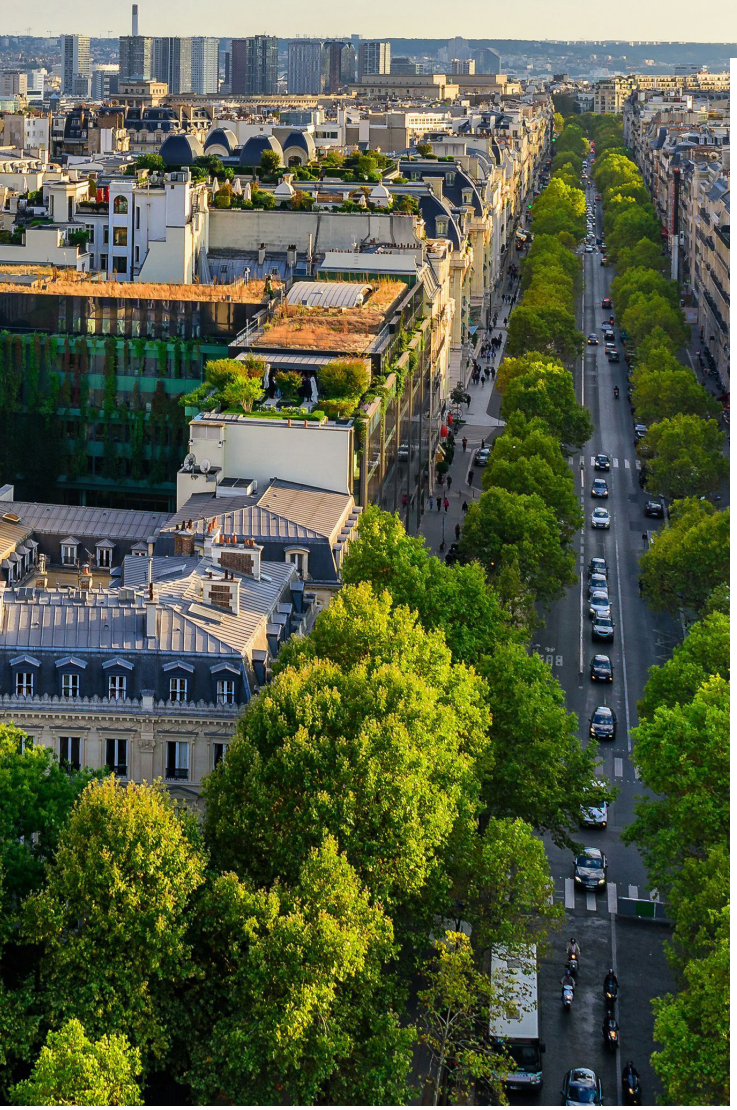
**Comment assurer la sécurité des citoyens tout en respectant les libertés individuelles ?**

Si je suis plus efficace, je protège mieux mes concitoyens. Il faut trouver un équilibre et déterminer les cas particuliers dans un cadre juridique respectueux des libertés individuelles.

PPour les JOP, la reconnaissance faciale n'a pas été autorisée pour procéder à des identifications dans l'espace public, alors que la menace terroriste n'avait jamais été aussi élevée. La surveillance algorithmique y a cependant été permise.

Il est important de pouvoir réfléchir en amont des évènements et en lien avec l'actualité à certains modes dérogatoires, sous certaines conditions, les caméras devraient pouvoir rechercher une plaque, ou un visage en cas d'enlèvement ou d'alerte terroriste…

Ces problématiques sont abordées dans nos groupes de travail. Des réunions trimestrielles thématiques permettent d'éveiller l'esprit sur des nouvelles solutions. Développer l'aspect prédictif et la prévention est fondamental. Nos 150 membres AN2V offrent des solutions, c'est un réservoir considérable d'expertise.



**Comment assurer la sécurité des citoyens tout en respectant les libertés individuelles ?**

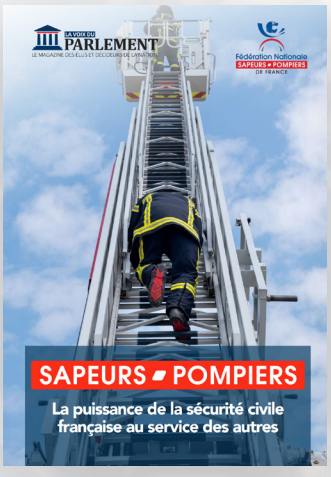
L'article 42 de la loi de sécurité globale préservant les libertés permet de mutualiser le dispositif par l'ensemble des petites communes rurales à l'échelle départementale. Depuis 2021, cette disposition permet d'améliorer la sécurité des petites communes.

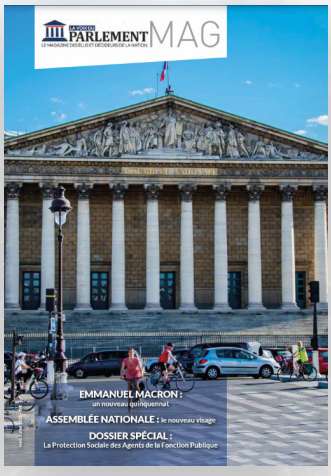
Cela implique un vrai travail de pédagogie pour que les usagers comprennent quels bénéfices ils peuvent en tirer dans leur quotidien. Incendies, cambriolage, vols sur les parkings (en nette recrudescence), du déneigement au trafic de stupéfiants, la caméra est un capteur, il ne faut pas la diaboliser.

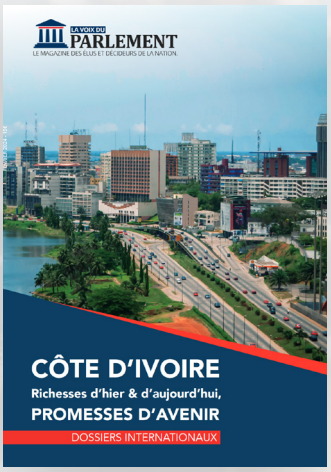
La vidéoprotection et les outils technologiques doivent aider à l'efficacité de tous nos services publics. Depuis l'incendie du tunnel du Mont Blanc, les citoyens comprennent l'intérêt de la présence plusieurs centaines de caméras alors que sur les Champs-Élysées cela reste toujours suspect, alors que les faits délictueux sont réguliers.

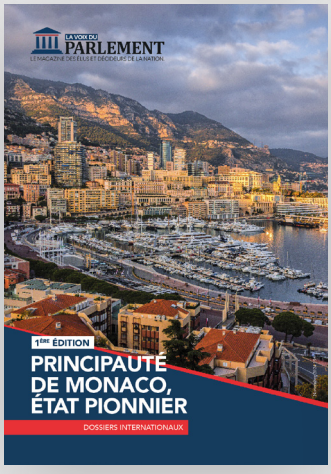
Il faut partir de la perception : faire preuve de transparence et apporter des explications sur ce qui est réellement effectué (et pas ce que montre la télévision !). La devise : « Dire ce que l'on fait, et faire ce que l'on dit ! ».

# QUELQUES PARUTIONS



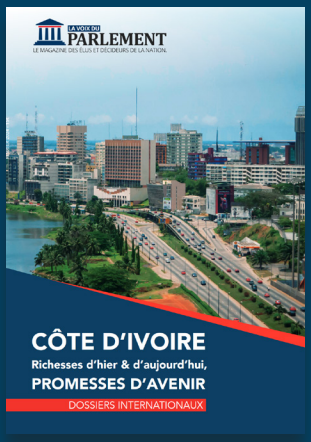





LA VOIX DU PARLEMENT

LE MAGAZINE DES ÉLUS ET DÉCIDEURS DE LA NATION.



Retrouvez notre actualité et tous nos numéros sur

lavoixduparlement.fr

# JE M'ABONNE

À La Voix Du Parlement pour une durée d'un an ( hors-séries inclus) en remplissant ce bon à retourner à : La voix du Parlement, 111 Avenue Victor Hugo - 75016 Paris accompagné d'un règlement par chèque bancaire ou postal de 180€ à l'ordre de La Voix Du Parlement

Mr / Mme / Nom - Prénom : .....

Organisme / Société : .....

Adresse postale : .....

Tél : ..... E-mail : .....

## NOUS REMERCIONS VIVEMENT LES ANNONCEURS PARTENAIRES DE CETTE PUBLICATION

CEREMA - NEXT ROAD - JCB SAS - TOTAL ENERGIES SE
FRANCE CIMENT - U.R.F. UNION ROUTIÈRE DE FRANCE

## COMITÉ DE RÉDACTION

**RÉDACTION ET RELATIONS PUBLIQUES**
- M. **Alain BENISTI**, Directeur de la publication
- Mme **Isabelle RICHARD**, Rédactrice en chef
- Mr **Samir HAMLADJI**, Rédacteur en chef adjoint
- Mme **Régine LAÏK**, Directrice des Relations Publiques & de la Communication
- M. **Jacques DERNBACH**, Responsable des relations extérieures
- Mme **Dominique BEL-ANGE**, Secrétaire de Rédaction

Édition, conception, publicité :

NGP Environnement 111 avenue Victor Hugo - 75016 Paris
Tél. : 09 72 57 08 92 - E-mail : : direction@direction@ngpe.fr
Siret 901 888 3130 0011 Ape : 7410Z

Rédaction et interviews réalisées par Isabelle RICHARD - Magali DELIVET
Crédits photos : AdobeStock | Freepik | Getty Image | 123rf | Shutterstock |
Design/PAO : Agence Headshot

Toute reproduction, représentation ou présentation, même partielle, est soumise à l'autorisation écrite de l'éditeur. La responsabilité de l'éditeur ne saurait être engagée pour les éventuelles erreurs ou omissions contenues dans cet ouvrage. Les annonceurs sont seuls responsables du contenu de leur annonce.

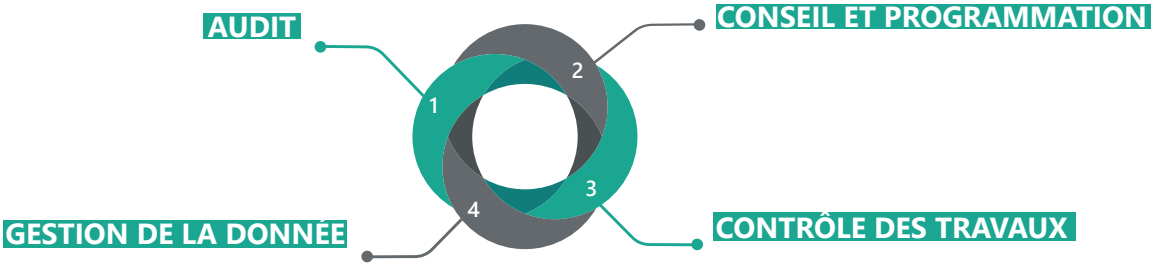
Dépot légal à parution - Copyright NGPE 2024

Ne jetez pas cet ouvrage avec les déchets ménagers.
www.consignesdetri.fr

Notre partenaire imprimeur adhère à la charte Imprim'vert. IMPRIM'VERT®
Cette brochure est imprimée sur papiers issus de forêts gérées durablement.

NextRoad

## Les 4 étapes d'une démarche vertueuse de votre patrimoine routier




Pour chacune de ces étapes, nous avons participé à la rédaction de fiches **pédagogiques**. Pour mettre **notre expertise à la portée de toutes les collectivités**.

Nous avons également rédigé un livre blanc illustratif pour présenter les bénéfices de la démarche de gestion.

Demandez-les ! **communication@nextroad.com**

## ILLUSTRATIONS

**CAS 1**

*Une commune de 8000 habitants prévoyait des travaux de grande envergure incluant une excavation complète et une déviation des réseaux, un chantier coûteux et contraignant préconisés par l'entreprise travaux. Après une phase d'audit, NextRoad a proposé une solution plus légère, avec une reprise de seulement 15 cm de profondeur, au lieu des 65 cm initialement envisagés.*

- **Réduction du temps des travaux et donc des perturbations pour les habitants**
- **Coût de la mission NextRoad : moins de 10 000 € pour une économie de près de 100 000 € sur les travaux**
- **Niveau de service garanti pour les 20 prochaines années**

**CAS 2**

*Pour le compte d'une communauté de communes, nous avons produit une planification pluriannuelle (sur 5 ans) des travaux à réaliser, tenant compte de l'état du réseau, des budgets à allouer et du niveau de service attendu.*

- **Une planification optimisée générant des économies significatives pour la collectivité**
- **Capacité de la collectivité à anticiper et à prévoir, plutôt que de subir son entretien routier**
- **Une communication plus sereine auprès des usagers et des services**

**CAS 3**

*Sur l'ensemble du territoire, NextRoad contrôle quelques centaines de chantiers par an. 1 chantier contrôlé sur 6 présente une non-conformité susceptible de réduire fortement la durée de vie des travaux. Le contrôle extérieur dont le coût est négligeable au regard du coût de ces travaux (moins de 1%) permet donc de garantir leur durée de vie et d'éviter de dépenser inutilement.*

- **Durée de vie prolongée x2**
- **Baisse significative des budgets d'entretien**

1 euro dépensé en expertise routière (Audit, Conseil et Programmation, Contrôle) c'est à terme 10 euros économisés en travaux.

**www.nextroad.com**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

## LES SYNTHÈSES

# COMPRENDRE LES ENJEUX CLÉS DES TERRITOIRES AVEC LE CEREMA

### Recul du trait de côte d'ici à 2100

Face à l'érosion côtière et à la montée du niveau de la mer, l'adaptation des territoires littoraux au changement climatique constitue un enjeu majeur pour les régions côtières. Ce document permet d'évaluer les enjeux à 2028 et de proposer des scénarios à 2050 et 2100 pour soutenir une réflexion collective d'adaptation des territoires littoraux, notamment dans le cadre du nouveau Plan national d'adaptation au changement climatique.

### Consommation foncière

La prise de conscience récente des rôles des sols a conduit à l'adoption de la loi « Climat et Résilience » d'août 2021, qui a entériné l'objectif national de « zéro artificialisation nette » ainsi qu'un seuil intermédiaire de réduction de 50 % de la consommation foncière d'ici à 2031 par rapport à la dernière décennie.
Ce document fait état de la mesure annuelle de la consommation des sols et des analyses des dynamiques foncières en cours.

### Etat des ponts communaux

Indispensables pour les territoires qu'ils relient, les ouvrages d'art deviennent aujourd'hui un enjeu de sécurité publique compte tenu d'un patrimoine vieillissant. Le rapport sénatorial de juin 2019, qui a fait suite à la tragédie du pont de Gênes, a souligné une méconnaissance du patrimoine communal. En réponse à cet enjeu, l'État a confié au Cerema depuis 2021 et jusqu'en 2025 un programme de recensement et de diagnostic spécifiquement dédié aux ouvrages communaux dont il est fait le bilan dans ce document.

**cerema.fr** contact@cerema.fr @Cerema @Ceremacom