

Infrastructures « Il faut aborder la route intelligente sous l'angle des usages »

Maintenance, fiscalité verte, innovation...

Le nouveau président de Routes de France analyse les défis du secteur.

Bernard Sala, président de Routes de France.

M Vous avez été élu le 9 janvier à la tête de Routes de France. Le niveau d'activité et la répartition des travaux dans l'Hexagone vous satisfont-ils ?

Sur l'année 2019, les entreprises routières ont enregistré une croissance de 6 % en volume, ce qui représente une activité de 14,5 Mds €. Nous prévoyons une stabilisation en 2020, d'autant que l'évolution des prises d'affaires a tendance à se tasser. Un mouvement classique lors d'une année électorale. Si le niveau d'activité reste correct comparé aux années de crise de 2014 et 2015, il masque de fortes disparités. L'Ile-de-France devrait ainsi bénéficier en 2020 du lancement des travaux de surface liés au Grand Paris Express tandis que dans les Hauts-de-France ou le Sud-Ouest, par exemple, les carnets de commandes peinent à se remplir.

M Le lancement du quatrième appel à projets sur les transports en commun en site propre (TCSP) ne pourrait-il pas atténuer ces différences régionales ?

C'est en tout cas une bonne nouvelle, bien que la date précise de lancement ne soit toujours pas connue. Nous avons proposé au secrétaire d'Etat chargé des transports Jean-Baptiste Djebbari d'élargir le champ de cet appel à projets, pour aller au-delà des seuls transports en commun et englober l'ensemble des mobilités, y compris douces, dans une réflexion de façade à façade. Il faut penser en termes d'aménagement, d'intermodalité, d'amélioration et d'apport de valeur. Les projets de TCSP ont toujours modifié positivement le milieu urbain et sont souvent des réussites en termes d'aménagement et d'image, tant pour les collectivités locales que pour les entreprises qui réalisent les travaux.

M L'année 2020 sera aussi marquée par la première étape de suppression de l'avantage fiscal sur le gazole non routier (GNR). Quel regard portez-vous sur cette évolution ?

Nous adhérons à cette mesure, au moins dans son objectif initial qui vise à réduire notre impact environnemental. Cependant, elle ne sera pas simple à mettre en œuvre. Le surcoût non négligeable - estimé à environ 3 % de l'activité - sera forcément répercuté dans les offres des entreprises. Dès lors, à budget équivalent, le volume de projets et donc l'activité finiront par baisser. Au-delà du prix, se pose la question du rythme de mise en œuvre. Même si le calendrier a été revu par les pouvoirs publics, il nous paraît encore trop court. Deux ans à peine, c'est insoutenable, surtout au regard de la vitesse de développement d'une offre alternative, type hybride ou diesel, par les fabricants de matériels. Pour l'heure, elle reste quasi inexistante, si ce n'est sur les machines les plus compactes.

M Les difficultés d'approvisionnement en bitume rencontrées en 2018 et 2019 sont-elles derrière vous ?

La vigilance reste de mise. Nous faisons face à des problématiques de disponibilité de la matière première, de provenance, de traçabilité et, de fait, à des questions de prix et de qualité des produits. Ces différents paramètres sont susceptibles d'affecter notre capacité à utiliser

« Correct, notre niveau d'activité masque des disparités régionales. »

ces produits, et de conduire à des modifications de formulations... La composante économique est aujourd'hui prise en compte au travers d'une réflexion sur les indices avec l'Insee, en concertation avec la

Fédération nationale des travaux publics. A ma connaissance, ce n'est pas encore le cas de la notion de qualité. Nous avons d'ailleurs alerté les maîtres d'ouvrage et les ministères de l'impact potentiel sur nos travaux.

M Au-delà de ces sujets d'actualité, quelles seront les actions prioritaires de votre mandat ?

Nous poursuivrons le travail impulsé par Pierre Calvin [à la tête de Routes de France de 2017 à début 2020, NDLR] qui a fixé un cap en changeant le nom de notre organisation, en mettant l'accent sur le service que doit apporter l'infrastructure et en s'adressant à toutes les mobilités. Cette vision doit désormais se décliner en plans d'actions, notamment dans le domaine de la maintenance. Ce sujet est fondamental pour le développement des mobilités, au même titre que la réduction de notre empreinte environnementale. Je dirais même que c'est un prérequis, car si nous ne maintenons pas de manière plus efficace nos infrastructures, leur transformation et leur modernisation pourraient être compromises. Nous devons nous montrer à la hauteur de cette exigence, malgré les contraintes pesant sur les finances publiques. Faire plus efficient à financement constant, tel est l'objectif. Pour y parvenir, il nous faudra mieux cibler les interventions en développant les systèmes d'auscultation et des modèles prédictifs.

Bernard Sala a été élu président de Routes de France le 9 janvier 2020, en remplacement de Pierre Calvin.



BRENO LEVY / MONITEUR MATERIEL

M Le développement de contrats globaux de performance peut-il également faire progresser la maintenance des infrastructures routières ?

Sans aucun doute, puisque ce type de marché conduirait nos entreprises à proposer des solutions plus prédictives pour garantir l'atteinte des performances. L'entreprise est responsable de l'ouvrage dans sa globalité, ce qui est plutôt vertueux, tandis que le maître d'ouvrage a une meilleure connaissance de l'infrastructure dont il disposera au terme du contrat, sans avoir à gérer les frais intermédiaires. En effet, je pense que si les entreprises avaient plus de latitude, par le biais de contrats globaux de performance ou par un recours plus large aux variantes dans les marchés, nous pourrions faire mieux à budget constant, tout en trouvant un équilibre économique.

M Comment, dans ce contexte, développer la route intelligente ?

Il ne faut pas la réduire à une infrastructure instrumentée, ni limiter l'innovation à l'aspect technologique. Nous devons plutôt l'aborder sous l'angle des usages. Il s'agit avant tout de trouver la meilleure solution en fonction de l'impact environnemental, lors de sa construction comme lors de son exploitation, en respectant les coûts et l'exigence de nos clients. Au-delà, la première qualité que la route intelligente doit développer, c'est sa capacité à servir de lieu d'échanges, à partager l'espace, à intégrer l'intermodalité. La seconde sera de gagner en « plasticité » afin d'être modifiable dans le temps et l'espace pour s'adapter aux différents usages du quotidien. La troisième tient dans sa capacité à communiquer. Mais

ce travail est aussi dévolu aux entreprises adhérentes du Syndicat des équipements routiers, qui sont naturellement à même de délivrer de l'information et d'en recevoir.

M En vue du déploiement des véhicules connectés et autonomes notamment, votre fédération s'est rapprochée des constructeurs automobiles. Sur quels sujets devez-vous plus particulièrement vous pencher ?

Avec la Plateforme automobile [qui rassemble la filière automobile en France, NDLR] et les constructeurs, le travail portera surtout sur la définition de leurs besoins d'information provenant de l'infrastructure, la normalisation des données de la route et toutes celles comprises par le véhicule. L'interopérabilité est un aspect essentiel à prendre en compte.

M Le développement de ces véhicules dépend donc, selon vous, de l'évolution des infrastructures ?

L'ouvrage est un accélérateur de l'usage des voitures autonomes, mais il peut aussi en être un frein. D'un point de vue technologique, les véhicules autonomes pourront se développer sans l'infrastructure. Il sera possible de les faire rouler sur des circuits, ou sans doute sur des voies dédiées. Concevoir ces voies représente d'ailleurs une opportunité que les constructeurs routiers doivent saisir. Mais lorsqu'il s'agira de le faire sur route ouverte, l'interface entre le véhicule et l'infrastructure sera absolument nécessaire. Si l'ouvrage est incapable de communiquer sur son état, il sera en effet difficile de les faire circuler en toute sécurité.

● Propos recueillis par Jessica Ibelaidene et Jérémy Bellanger