

Les principales conclusions de l'étude comparative internationale menée sur 20 pays

<https://www.fntp.fr/presse/conferences-de-presse/infrastructures-routieres-et-nouvelles-mobilites>

Routes de France, la Fédération Européenne de la Route (ERF) et la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTTP), en collaboration avec la Fédération de l'Industrie européenne de la Construction (FIEC) et la Confederation of International Contractors' Associations (CICA) ont lancé une étude comparative internationale en mars 2019. Cette étude porte sur 20 pays* dans le monde. Elle dresse un état des lieux, avant la crise liée à la pandémie de Covid-19, des nouveaux usages de mobilité et de leur impact sur les infrastructures routières et leurs équipements.

Les principaux enseignements

- **Une intégration disparate des nouvelles mobilités en Europe**

Si l'Europe du Nord semble plus mature dans l'intégration des nouvelles mobilités électriques, la situation est plus nuancée pour la mobilité autonome et connectée. Certains états (particulièrement les pays scandinaves, germaniques, et le Royaume-Uni) s'illustrent par des législations d'expérimentations ouvertes sur les véhicules autonomes, des stratégies et plans nationaux ambitieux, avec le soutien des industries automobiles et des start-ups.

Les pays du Sud sont plus prudents sur les cas d'usage et les niveaux d'autonomie, avec des cadres législatifs plus restreints pour déployer le potentiel de ces mobilités. Dans le domaine de la mobilité urbaine, les grandes villes et les gouvernements mettent l'accent sur les mobilités douces, se traduisant par des initiatives de redéfinition de l'espace urbain. L'infrastructure routière sert de régulation et de cadre d'un partage pour la cohabitation des nouveaux modes. **Dans l'ensemble, l'intégration des mobilités électriques, connectées et autonomes passe surtout par l'adaptation des équipements de la route.**

- **Un rôle très différent de la puissance publique**

En Amérique du Nord, les acteurs privés, en particulier les GAFA, jouent un rôle primordial. Ils s'adressent directement aux usagers en proposant, par exemple, une offre intégrée avec de nouveaux services de transport. La structure fédérale de ces pays montre, par ailleurs, le poids de certains états fédérés comme moteurs de ces nouvelles mobilités. En Asie, les nouvelles mobilités se développent à travers une forte volonté politique des autorités publiques, appuyée par une solide structure étatique et une imbrication certaine avec les industriels nationaux. C'est particulièrement le cas en Chine et en Corée du Sud. A l'échelle de l'Union européenne, il faut noter la mise en place de partenariats entre les états européens et les constructeurs, afin de développer et soutenir une industrie européenne dans la mobilité électrique.

Les modèles économiques restent à trouver.

Dans l'ensemble des pays, à l'exemption par exemple de la Corée du Sud, les autorités publiques veulent garder la maîtrise de l'usage et de l'exploitation des données

- **Une approche hétérogène de la place de l'infrastructure routière dans le développement des nouvelles mobilités**

En Europe, la tendance est de parvenir à un système plus équilibré entre des équipements de connectivité embarqués et les équipements externes, notamment en matière de sécurité du véhicule autonome. Dans le domaine de la mobilité décarbonée, les enjeux du développement des véhicules à faible émissions sont liés au déploiement des bornes et des stations de recharge (notamment à énergie hydrogène). Si les choix gouvernementaux ou industriels agissent en faveur d'une mobilité décarbonée, **l'infrastructure routière, en tant que telle, n'est pas encore considérée comme un élément essentiel au développement de la mobilité électrique malgré des perspectives dans les dispositifs de conduction et d'induction.**

Sur le continent américain (Canada, Etats-Unis), les autorités sont concentrées sur les enjeux de sécurité routière dans le cadre de la conduite autonome. La mise à niveau des réseaux routiers répond plus à des logiques patrimoniales et d'accessibilité que de connectivité.

Ce n'est pas le cas des pays asiatiques, qui mettent l'accent sur la connectivité des infrastructures. Les équipements de la route (marquage, signalisation, unités de bords de routes, caméras) sont privilégiés par rapport à la chaussée.

- **Les attentes diverses des usagers vis-à-vis de l'infrastructure routière**

En Asie, en ce qui concerne la conduite autonome, les attentes portent notamment sur la prise en charge, par l'infrastructure routière, de services (communication véhicule/véhicule ou véhicule/infrastructure), et sur l'utilisation des données trafic vers l'utilisateur.

En Amérique du Nord, où le mode routier est dominant pour les transports terrestres, les usagers demandent une infrastructure agile, support de différents modes en milieu urbain. En Amérique Latine, la priorité porte davantage sur l'entretien du réseau existant, et la réalisation des liaisons manquantes d'aménagement du territoire. Pour l'ensemble des pays étudiés en Europe, les priorités sont axées sur la sécurité routière, la limitation de la congestion et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

** Pays étudiés : États-Unis, Canada, Mexique, Chili, Argentine, Chine, Corée du Sud, Japon, Portugal, Espagne, France, Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Autriche, Norvège, Suède, Finlande, Afrique du Sud*

Les principaux enseignements pour le développement des nouvelles mobilités en Europe

- *Le rôle des infrastructures routières est encore globalement sous-estimé*

La place des infrastructures routières est essentielle pour le développement de la mobilité connectée, autonome et décarbonée. Elles occupent une place centrale pour le développement des nouvelles mobilités permettant la transition écologique et énergétique, priorité de l'Union européenne (Green Deal). Ce rôle est bien pris en compte dans de nombreux pays pour les mobilités légères ou actives.

- *L'entretien et l'adaptation des infrastructures routières, conditions préalables au développement des nouvelles mobilités*

L'entretien et l'adaptation des infrastructures routières existantes sont primordiales pour favoriser l'essor des nouvelles mobilités. Des niveaux d'investissements publics importants sont nécessaires

Pour plus d'informations / contacts :

La **Fédération routière européenne (ERF)** représente les intérêts de l'infrastructure routière auprès de l'Union européenne.

Contact : Simon Gianordoli / s.gianordoli@erf.be / +33 6 41 27 84 34

Routes de France, regroupe les entreprises françaises de construction, d'aménagement et de maintenance des infrastructures routières.

Contact : Jean-Baptiste de Prémare / jean-baptiste.depremare@routesdefrance.com / +33 6 29 90 94 66

La **Fédération Nationale des Travaux Publics** regroupe (FNTP), par l'intermédiaire de ses 12 Fédérations Régionales, 8 000 entreprises exerçant une activité de travaux publics et représente 300 000 salariés.

Contact : Nicolas Gaubert / gaubertn@fntp.fr / +33 6 32 76 58 55

La **Fédération de l'industrie européenne de la construction (FIEC)**, rassemble 32 fédérations nationales de la construction dans 28 pays européens.

Contact : Karl Thies / k.thies@fie.eu / +32 2 514 55 35

La **CICA (Confederation of International Contractors' Associations)** représente les intérêts du secteur de la construction au niveau mondial.

Contact : Amélie Schäfer / a.schafer@cica.net / +33 6 33 59 19 90