

PME & REGIONS DIFFUSION INTERNE

en direct

Un vigneron de la région (Bas-Rhin), a racheté le domaine du Prieuré d'Amilhaac, à Servian : 34 hectares de vignes en indication géographique protégée (IGP). Le groupe alsacien est le premier viticulteur privé de France.



Un vigneron de la région (Bas-Rhin), a racheté le domaine du Prieuré d'Amilhaac, à Servian : 34 hectares de vignes en indication géographique protégée (IGP). Le groupe alsacien est le premier viticulteur privé de France.

en re : Romeo et Jeep. Les trois entités reprises emploient en tout 37 salariés et ont commercialisé 1.134 véhicules neufs et 49 % de véhicules d'occasion, pour un chiffre d'affaires cumulé de 13,5 millions d'euros. Avec cette opération, le groupe poursuit la densification de son réseau national, renforce son offre de véhicules neufs et d'occasion, et étoffe son portefeuille de marques, réparation comprise.

Limitation de vitesse à 80 km/h : le recensement des panneaux a commencé

- La nouvelle mesure de limitation, dont les modalités doivent être définies, entrera en vigueur le 1^{er} juillet.
- Les départements, qui gèrent 378.000 kilomètres de routes, tentent d'estimer le nombre de panneaux à remplacer.

SIGNALISATION

Monique Clémens et Emmanuel Guimard
— Correspondants à Besançon et Nantes

« Rouler moins vite, c'est sauver plus de vies. » A grand renfort de pages de publicité dans les quotidiens, la Sécurité routière a pris la parole ces derniers jours pour expliquer pourquoi, à compter du 1^{er} juillet, la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central sera limitée à 80 km/h.

En région, la mesure fait l'objet d'après débats, entre motards et associations d'automobilistes qui protestent et ceux qui défendent la baisse de la mortalité routière.

Pour les départements, premiers concernés, avec 378.000 kilomètres de routes en gestion, le temps presse sur les modalités de remplacement des panneaux. Si l'Assemblée des départements de France (ADF) « ne se prononce pas sur la pertinence de la mesure », elle estime que la décision aurait mérité davantage de concertation. Pour les élus départementaux, le bon point tient au fait que l'Etat s'est engagé à payer l'addition, estimée entre 5 et 10 millions d'euros pour les quelque 20.000 panneaux à changer, selon les chiffres avancés par le Syndicat des équipementiers de la route. Un syndicat qui déplore par ailleurs le manque de moyens mis dans les infrastructures dans les politiques de Sécurité routière. Le coût devra aussi couvrir les modifications des signalisations sur la chaussée, la longueur des lignes continues diminuant par exemple avec la vitesse.

Selon la nature de leur réseau et la proportion de routes nationales, départementales ou communales, les départements seront diversement concernés. En Loire-Atlantique, on estime à 250 le nombre de panneaux à remplacer, ce qui représenterait un coût de

50.000 euros. Ce faible nombre de panneaux tient au fait que, par définition, la sortie d'agglomération signifie implicitement l'entrée dans une zone à 90.

Interrogations sur les zones 70

Faudra-t-il implanter un panneau 80 en sortie de village pour bien signifier la nouvelle règle et améliorer la sécurité routière ? De même, il sera nécessaire de statuer sur les zones actuellement à 70. Les équipes de Loire-Atlantique sont déjà engagées sur une inspection des itinéraires pour arbitrer la vitesse future de ces tronçons. Car, depuis deux ans, ce département avait entrepris de sa propre initiative une baisse de la vitesse de 90 à 70 sur soixante portions de route où elle estimait une telle mesure nécessaire.

Mais il y a plus faible encore. En Haute-Saône, département qui a expérimenté la limitation à 80 km/h



L'Etat s'est engagé à payer l'addition du remplacement de quelque 20.000 panneaux, estimée entre 5 et 10 millions d'euros. Photo Nicolas tuati/AFP

sur une portion très accidentogène de 15 kilomètres d'une route nationale qui a aussi fait l'objet d'un élargissement, le recensement a été vite fait : le nombre de panneaux à changer sera... de zéro ou peut-être deux ! « Dans notre département essentiellement rural, l'ensemble des deux fois deux-voies, qui occasionnent en fin de zone 110 un panneau de limitation à 90, et donc bientôt à 80, sont des routes nationales, donc chez nous ce sera l'Etat qui sera impacté par la mesure », explique Xavier Lejay, directeur adjoint du Conseil départemental.

En Vendée, seuls 85 panneaux sont à changer, pour un coût de 20.000 euros. Dans ce département, 73 % des 272 accidents enregistrés en 2013 l'ont été sur les routes concernées, mais seulement un tiers relèverait d'une vitesse excessive, soit autant que l'alcool. Quant au département de la Corrèze, pour protester, il a demandé à expérimenter les... 90 km/h. ■

Les industriels de la signalisation planchent sur la route de demain

Le remplacement de 20.000 panneaux de 90 km/h n'aura qu'un impact minime pour les fabricants. Ces derniers proposent une foule de solutions plus larges.

Pour les fabricants de panneaux routiers, le passage de 90 à 80 km/h n'aura qu'un impact limité en termes de production. Le volume est évalué à 20.000 panneaux sur la vingtaine de millions qui jalonnent routes et rues de France. Le prix d'un panneau, sortie d'usine, est en moyenne de 80 euros. La pose, en bord de route, avoisine 120 euros. C'est donc un volume d'affaires additionnel de 1,6 million d'euros que les fabricants auront à se partager. A titre de comparaison, Lacroix City, un des leaders du secteur avec Girod

et Signature, produit 500.000 panneaux par an dans son usine de Saint-Herblain, en périphérie nantaise, où il emploie 400 personnes.

Chez Signaux Girod, implanté à Morez (Jura) et qui emploie 830 personnes, on produit 12.000 panneaux par semaine. « Ce n'est donc pas une mesure qui va impacter fortement notre activité », confirme Claude Girod, son PDG. Pas de quoi non plus compenser la baisse des investissements routiers départementaux passés, selon le Syndicat des équipementiers de la route (SER), de 4,7 milliards d'euros en 2009 à 3,3 milliards en 2015. « Il y a d'autres problèmes, comme l'âge des panneaux », renchérit Eric de Pontbriand, dirigeant de Nadia Signalisation, à Cholet, qui estime que l'on fait durer les panneaux jusqu'à 19 ans, là où ils ne sont garantis que de 7 à 12 ans.

Julien Vick, délégué général du SER – qui réunit 70 entreprises représentant 85 % du marché français –, estime que de 40 à 50 % des 20 à 25 millions de panneaux sont non conformes et ont dépassé leur durée de vie. La méconnaissance de leur parc et la baisse des budgets alloués expliquent, selon lui, cette dégradation des équipements routiers par leurs gestionnaires, départements ou communes.

Route communicante

Face à cette morosité, pour survivre dans un marché saturé, les industriels tentent d'avoir un coup d'avance et planchent sur des solutions plus larges. Pour la route d'aujourd'hui, ils prônent en particulier un concept de « sécurité passive » avec, par exemple, des pieds de panneaux permettant d'absorber

les chocs (en se pliant ou en rompant, selon la vitesse) en cas de collision.

Le groupe Lacroix City évoque quant à lui, le concept de « route qui pardonne » pour décrire ce segment en croissance. Les Signaux Girod ont conçu un panneau dont le mât se désolidarise de l'ancrage en cas de choc. Le groupe jurassien a fait breveter un collier de fixation de panneau qui se fixe plus rapidement que la moyenne et a reçu un prix en matière de design pour son séparateur de voies, empilable, baptisé « Squal », qui ressemble à une tête de requin et sert, en cas de travaux sur une route, à dévier les véhicules.

« La réponse sur les questions de sécurité ne peut pas être unique », estime Vincent Bedouin, qui préconise une prise en compte globale

pour une régulation dynamique des voies et de la vitesse. Cela implique la mesure des événements tels que la météo, la pollution, l'état du trafic, la luminosité, les chantiers, mais aussi le partage de la voirie avec les vélos, les piétons...

Ces avancées technologiques préfigurent déjà le véhicule autonome, qui aura besoin de signalisation verticale et horizontale fiable et redondante. « Il faut qu'on trouve notre place dans un environnement qui est en train de changer. La question est de savoir quand le véhicule autonome remplacera la voiture d'aujourd'hui. Certains parlent d'une cohabitation de trente ans », confie Claude Girod. Route communicante, capteurs, balises de navigation... les industriels se préparent pour être du voyage demain. — M. Cl. et E. Gui.

Lacroix City : du sanglier au véhicule autonome

Le fabricant nantais de panneaux explore une multitude de pistes connectées liant le véhicule à l'infrastructure.

Le capteur sera bientôt le roi de la route pour Lacroix City, qui développe des briques technologiques pour la détection des vélos, le déclenchement de l'éclairage sur leur passage, la mise en œuvre de signalisations qui flashent ou de lasers bleus au sol aux abords des écoles à l'approche de piétons ou de véhicules.

Les capteurs seraient incorporés dans les lampadaires ou dans les panneaux. « Et beaucoup d'autres usages nouveaux vont apparaître »,

estime Vincent Bedouin, qui imagine, par exemple, des feux passant au vert à l'approche de l'ambulance connectée.

Voiture autonome

On est là dans le V2X, ou le « Véhicule-to-X », connectant la voiture à l'infrastructure que le groupe développe via sa filiale Neavia, et bientôt dans le V2V ou « Véhicule-to-Véhicule », la voiture autonome.

En prenant récemment une participation chez l'électronicien Firstronic (Michigan), Lacroix City entend être partie prenante des expérimentations menées aux Etats-Unis en la matière. Plus prosaïquement, la société a aussi mené des expérimentations, en Savoie,



Lacroix incorpore des capteurs dans les panneaux. Photo Lacroix

sur la détection par capteurs du passage des animaux sauvages, tels les sangliers, en lien avec des organisations de chasseurs. « Le nombre d'accidents a été divisé par 7 », indique Vincent Bedouin. — E. Gui.

WP Signalisation exploite les vertus du plastique

La filiale spécialisée dans les panneaux routiers du plasturgiste Worldplas adapte ses panneaux communicants à la nouvelle réglementation.

Pour WP Signalisation, la filiale spécialisée dans les panneaux routiers du plasturgiste Worldplas – 30 salariés à Besançon (Doubs) –, la nouvelle réglementation est une bonne occasion de se positionner. Deux ans après sa création, alors qu'elle dispose d'une gamme complète de produits en thermoplastique injecté, certains équipés de LED et de panneaux solaires, WP Signalisation met en avant son panneau lumineux programmable conçu

pour sécuriser les sorties d'école. « L'idée est de l'adapter pour qu'il clignote en cas de dépassement de vitesse », explique Aude Candas, responsable commerciale.

Ces panneaux à dos fermé dont le matériau, à mémoire de forme, absorbe les chocs et permet d'accueillir des puces RFID ou un code QR – sans effet cage de Faraday, contrairement aux panneaux métal – peuvent être couplés à un smartphone pour être programmés, ou à un détecteur de mouvement pour être déclenchés. « La rétro s'habitue si le panneau clignote de façon permanente, notre système offre une utilisation opportune », poursuit Aude Candas.

Après la ville de Besançon, la pre-



Panneau lumineux programmable de WP Signalisation.

mière à expérimenter ces panneaux pouvant embarquer des contenus numériques, Monaco, l'aéroport de Yaoundé et la Côte d'Ivoire ont suivi, et des contacts sont en cours avec Istanbul. — M. Cl.