LA LETTRE D'INFORMATION DU SYNDICAT DES EQUIPEMENTS DE LA ROUTE

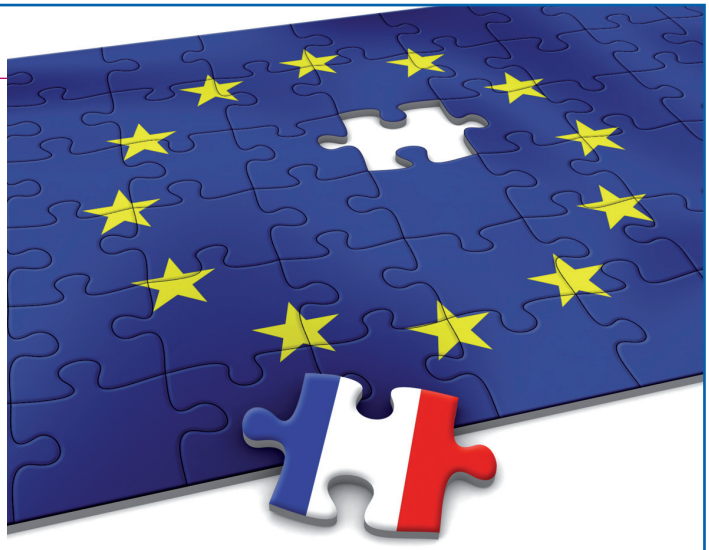
Signes

DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

Edito

"PLUS QUE JAMAIS L'EUROPE DOIT GUIDER LES RÉFLEXIONS SUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE"



La dernière édition d'Interroute l'a bien montré, l'Europe est le terrain de réflexion privilégié de tous les acteurs de la route. Nul ne peut plus raisonner désormais en gestionnaire d'un réseau local tant il est vrai que les problématiques de trafic, de performances des produits, de normalisation impliquent d'intégrer la dimension européenne.
Ici pour tenir compte des comportements d'un usager dont la réglementation du pays d'origine diffère de la nôtre et qu'il convient d'aider à respecter notre législation.
Là pour se repérer dans une offre de produits aux performances très disparates et ce, même si le produit envisagé affiche le respect d'une norme européenne.
Ici, enfin et justement, pour respecter une réglementation de plus en plus complexe où les critères de choix ne peuvent plus se faire sous l'emprise de la seule considération économique. Au risque de ne pas apporter sur l'ensemble des routes hexagonales un niveau de service en phase avec la volonté nationale d'amélioration de la sécurité routière.

Nombreux sont les adhérents du SER appartenant aujourd'hui à des groupes internationaux très habitués à gérer ces problématiques dépassant le cadre national. C'est la raison pour laquelle nous initions avec ce nouveau numéro, une information qui intègre très concrètement cette dimension européenne afin de favoriser à tous les niveaux d'action une réflexion qui permette à chacun de faire le point. Et tout d'abord sur la très récente directive de la Commission européenne sur les infrastructures routières. Mais aussi avec Jean Panhaleux, directeur adjoint à la DSCR et Yves Robichon, président de l'ASQUER qui rappellent, tous deux, combien cet enjeu européen doit être au centre de toute recherche de performance de la sécurité routière.

Mais au-delà de cette information que nous espérons plus que jamais utile à tous, permettez-moi aussi en ce premier numéro de l'année, de vous souhaiter, au nom de tous les adhérents du SER, une année riche de sens et de progrès personnels et professionnels.

Jean-Marc Dieulefet - Président du SER

Interview

JEAN PANHALEUX
DIRECTEUR ADJOINT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

"LA DURABILITÉ DES PERFORMANCES DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE EST UN OBJECTIF D'INNOVATION PRIORITAIRE POUR LES GESTIONNAIRES DE RÉSEAU"

Signes : La modification du comportement des usagers de la route a fortement contribué à l'amélioration de la sécurité routière ces dernières années. En quoi les équipements de la route ont-ils accompagné cette tendance ?

Jean Panhaleux : En tout premier lieu, il faut rappeler que si le comportement des usagers a si considérablement évolué, nous le devons principalement à l'impact d'un équipement de la route : le radar fixe. Mais cet impact est venu apporter une pierre supplémentaire à une évolution générale qui a concerné les trois facteurs d'amélioration de

>>> suite page 4

NOUVELLE DIRECTIVE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

VERS UNE EUROPE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Le 5 octobre dernier, la Commission européenne a publié un ensemble de mesures visant à harmoniser des pratiques de gestion sûres sur les grands réseaux routiers. Un dispositif qui entend se fonder sur les meilleures approches européennes plutôt que sur de nouvelles normes techniques. Le point sur la question...

« Une victoire pour les usagers de la route en Europe, qui sont les premières victimes de réseaux médiocrement planifiés, construits et entretenus ». C'est en ces termes que le président de la Fédération routière européenne (ERF), Aniceto Zarago, a salué l'annonce de cette directive par la Commission.

Un accident mortel sur trois

Programmé dès 2001, cet ensemble de mesures en faveur de la sécurité des routes est en effet l'ultime étape d'un processus qui est passé par la publication d'un rapport sur les bonnes pratiques en 2003 et par l'ouverture d'une consultation publique sur la question en 2006. Ces premières démarches avaient contribué à planter le décor en affirmant qu'un défaut dans l'infrastructure et/ou la conception des routes pouvait être mis en évidence dans un accident mortel sur trois. Autre élément de contexte non négligeable : la tendance générale dans les pays européens consiste à réduire les budgets alloués à l'infrastructure routière, alors que dans le même temps les usagers prêtent une plus grande attention à la qualité et au niveau de sécurité de leur réseau routier. Aussi, les administrations des routes doivent de plus en plus fournir des réseaux correspondant aux nouvelles conditions de sécurité, tout en ayant de sévères contraintes budgétaires. Au risque évidemment d'être poursuivies par les usagers ayant été blessés à l'occasion d'accidents de la circulation...

Ériger les meilleures pratiques en modèles

Face à ces éléments, plutôt qu'une harmonisation plus drastique qui aurait induit des coûts trop importants, la Commission a donc préféré pousser sur le devant de la scène les pratiques européennes les plus remarquables sur le plan sécuritaire. Concernant pour l'heure uniquement les autoroutes et les réseaux de circulation principaux, ces "modèles" constitueront autant de normes non obligatoires pour les voisins. Par cette directive, la Commission se donne donc pour ambition de favoriser l'émergence d'une gestion autonome et systématique des infrastructures routières autour de la question sécuritaire. Selon elle, il s'agit pour les Etats membres de rompre avec la logique de conception et d'entretien actuelle des routes qui prévaut depuis de nombreuses décennies et qui a montré ses limites en diluant les questions de sécurité parmi d'autres considérations (aménagement régional, durée de déplacement, coût de la construction...).

Des routes mal adaptées au trafic d'aujourd'hui

Jusqu'alors, les concepteurs supposaient souvent implicitement que la sécurité était obtenue simplement grâce à l'observation de normes prescrites d'alignement et de tracé. Or, aujourd'hui, de nombreuses caractéristiques des routes européennes ne sont plus conformes aux nouvelles exigences de sécurité notamment en raison de l'évolution considérable des conditions moyennes de circulation depuis la conception et la construction des principaux axes routiers. Ce nouveau système sera ainsi basé sur une analyse minutieuse des accidents, l'identification des conceptions à risques, des directives révisées et des programmes de formation, ainsi que sur la mise en œuvre de mesures correctives efficaces.

Quel devrait être l'impact de ces mesures ?

On estime que l'application de ces mesures à toutes les autoroutes et aux routes principales de l'Union européenne réduirait le nombre d'accidents mortels de 1 300 cas chaque année, soit 12 % des accidents mortels qui se produisent sur cette partie du réseau.
En regard de ce bénéfice, les augmentations de coûts seront marginales et souvent compensées à court terme si on considère la réduction du nombre d'accidents et le coût financier de chacun d'eux (notamment le coût des actions correctives sur le réseau).

Une estimation approximative des coûts de réalisation des évaluations de l'impact sur la sécurité routière peut être effectuée en considérant les coûts des évaluations analogues de l'impact sur l'environnement, c'est-à-dire moins de 0,5 % de l'investissement total d'un projet de construction.

Si des contrôles sont effectués régulièrement, les coûts à prévoir seraient de 600 à 1 000 euros par km d'autoroute, soit 3 à 5 millions d'euros pour un grand pays.

Une évaluation systématique

Réaliste, cette conception de la gestion de la sécurité des routes repose également sur un ratio bénéfice/coût : sur quelles parties du réseau peut-on apporter les plus grandes améliorations en regard des coûts induits ? De là, sur un axe routier, l'identification des tronçons à haut risque constitue la première étape nécessaire pour cibler une action sur les portions de routes où un grand nombre d'accidents mortels et graves surviennent ou peuvent être prévisibles. Des programmes d'évaluation prévoient donc aussi bien d'identifier des schémas d'accidents sur des points noirs bien spécifiques afin de mener des actions correctives en profondeur que d'analyser les questions de sécurité à grande échelle sur des itinéraires en entier. Spécifiquement, les procédures concernées par la directive comprennent plusieurs niveaux d'évaluation en amont et en aval des constructions pour les projets en cours comme pour les routes déjà en circulation (voir encadré).

Par l'établissement d'une telle directive, la Commission européenne vient donc de franchir un cap important dans l'élaboration d'une uniformisation, sinon des types d'infrastructures routières, au moins de leur niveau de sécurité pour les usagers. Une démarche pragmatique qui devrait permettre aux meilleures solutions offertes par les professionnels de la route de se distinguer peu à peu à l'échelle européenne. Pour le plus grand bénéfice des usagers...

Verbatim

« Une victoire pour les usagers de la route en Europe, qui sont les premières victimes de réseaux médiocrement planifiés, construits et entretenus »

Aniceto Zarago, président de la Fédération routière européenne (ERF)

Evaluations Audits Contrôles

Les trois niveaux de vigilance de la directive européenne

Les évaluations de l'impact sur la sécurité

Elles démontrent à un niveau stratégique les implications que différentes variantes de planification d'un projet auront sur la sécurité routière avant l'approbation de ce projet. Les évaluations de l'impact sur la sécurité routière ont lieu à un stade précoce de la planification, afin que leurs résultats aient une influence sur la suite du processus de planification. Ces évaluations seront effectuées aussi pour toutes les mesures en matière de politique de transport ayant une influence sur la sécurité routière, par exemple l'infrastructure, les investissements, la normalisation, l'établissement des prix...

Les audits de la sécurité routière

Ils fournissent les outils et le savoir-faire technique permettant de déterminer les points faibles d'un système de sécurité et de s'assurer de ce fait qu'aucune exigence en la matière n'a été sous-estimée avant l'ouverture d'une route à la circulation.

Les contrôles de sécurité

Ils doivent avoir lieu périodiquement pour déterminer les défaillances de la sécurité et y remédier dans certains endroits n'ayant pas forcément enregistré un grand nombre d'accidents. Ces contrôles constitueront la base de l'analyse des risques et permettront d'indiquer les endroits où des accidents sont susceptibles de se produire et quelles sont les actions correctives appropriées. Ces contrôles permettront également de comparer des tronçons de routes et de classifier les mesures correctives selon le ratio efficacité/coût.

"LA DURABILITÉ DES PERFORMANCES DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE EST UN OBJECTIF PRIORITAIRE POUR LES GESTIONNAIRES DE RÉSEAU"

>>> suite de la page 1

la sécurité routière : le véhicule, l'automobiliste et les infrastructures. Pour ces dernières, les radars ne sont pas les seuls équipements qui ont contribué à ce changement de comportement.
En favorisant la lisibilité, c'est-à-dire la perception qu'ont les automobilistes de la route, les équipements de la route influent très directement sur leurs comportements, positifs ou négatifs. La pertinence et la qualité des performances des produits sont donc au cœur du dispositif. En cela la démarche qui permet d'offrir l'occasion aux usagers d'alerter le ministre sur les dysfonctionnements recensés par eux ou les idées à proposer va être intensifiée.
Ainsi l'approche permise par le site Internet "ditesleauministre.equipement.gouv.fr", mis en œuvre il y a deux ans va être relayée et développée par la mise en place des commissions départementales qui auront pour mission de recueillir le regard des usagers sur leur environnement le plus direct et ainsi de les impliquer davantage sur le comportement à tenir sur la route.

Signes : Si encore un accident sur deux met en cause les infrastructures, quelles sont, à votre sens, les pistes d'amélioration possibles dans ce domaine ?

Jean Panhaleux: Les accidents où les infrastructures sont en cause sont de deux ordres. Le premier relève de ce que j'appellerais une "infrastructure qui piège l'automobiliste" par exemple parce que le virage est plus dangereux qu'il ne le croit. Le deuxième est le cas où l'infrastructure aggrave les conséquences de l'accident.

Ce distinguo est utile car, s'il est avéré que la vigilance est de mise sur les obstacles latéraux qui relèvent de la seconde catégorie, je crois qu'il est utile de rappeler l'importance pour les gestionnaires de voirie de procéder à une analyse fine de leur réseau, même sur les itinéraires où il n'y a pas d'accidents répertoriés.
Cet œil critique doit s'imposer au-delà des problématiques bien connues des obstacles latéraux.

La méthodologie de la gestion des équipements de la route doit favoriser une lisibilité optimale, quelles que soient les conditions climatiques ou géographiques.

Signes : Démarche Sûre, effet de la décentralisation sur les politiques à mettre en œuvre localement, réflexion sur le rôle des équipements de la route, la sécurité routière est consommatrice d'innovations. Quels sont les principaux axes d'amélioration en cours et ceux sur lesquels on doit accentuer la recherche ?

Jean Panhaleux: Le travail mené pour faire évoluer le comportement des usagers ne doit pas, en effet, faire passer au deuxième plan la réflexion sur la sécurité des infrastructures. En cela tout ce qui permet de vérifier et de comprendre l'origine de chaque accident me paraît fondamental. En cela la Démarche Sûre me semble un excellent pilote dont tous les gestionnaires peuvent s'inspirer pour améliorer les infrastructures dont ils ont la responsabilité. Je suis ainsi convaincu qu'il est primordial d'adopter des méthodologies de gestion des équipements de la route qui s'inspirent des démarches qualité.
Et j'entends par là, une démarche qualité de la sécurité des infrastructures avec des méthodes qui soient effectivement formalisées. Nous serons en effet de plus en plus amenés, au nom de la transparence, à démontrer la pertinence et la validité de nos démarches d'amélioration pour que le service de la route soit efficace.
Le projet SARI que nous avons initié avec de nombreux partenaires dont le SER, et qui vise à repérer les endroits particuliers susceptibles de présenter des ruptures d'itinéraires, pour des raisons géographiques ou météorologiques, est emblématique de cette volonté de service que nous devons aux usagers. En offrant des informations sur les conditions d'utilisation de la route, soit en amont soit même par des procédés embarqués dans le véhicule, nous innovons, me semble-t-il, de façon claire et efficace.

Mais au-delà de ces innovations technologiques, je crois que l'une des attentes les plus fortes des gestionnaires est de disposer de produits dont les performances restent le plus longtemps pérennes. Tout ce qui permet d'augmenter la durée de vie de ces performances, quelles que soient les conditions d'utilisation, va dans le sens d'une meilleure visibilité et d'une meilleure lisibilité. C'est d'ailleurs une préoccupation fortement affirmée de la France au sein des instances européennes afin que la performance et sa constance soient au centre des débats de l'harmonisation.

MARQUAGE "CE" : « LES MAÎTRES D'OUVRAGE DOIVENT SE MONTRER VIGILANTS »

Signes : Quels sont les dossiers et les obligations des maîtres d'ouvrage face à la normalisation française et aux nouvelles normes européennes ?

Yves Robichon : La France s'est dotée, depuis plus d'une quinzaine d'années, d'une réglementation d'usage assez complète dans le domaine des équipements de la route pour répondre à la diversité des produits et de leurs règles d'emploi. Une grande partie de cette réglementation s'est traduite dans la normalisation avec le marquage NF délivré par l'ASQUER, mandatée par AFAQ-AFNOR Certification.

Dans ces conditions, le maître d'ouvrage n'a pas réellement de questions à se poser puisque l'utilisation de produits marqués NF est obligatoire sur le réseau routier français, quelle qu'en soit la domanialité. De plus, cette marque atteste que le produit présente les performances requises.

Ce système, certes très centralisateur, a l'avantage d'être simple et de garantir un niveau de performances adapté à la sécurité et au confort des usagers ou des riverains.
Le marquage CE, mis en œuvre pour assurer la libre circulation des biens au sein de l'Espace économique européen (EEE), relève d'une logique différente. Ce marquage atteste en effet que le produit dispose de performances selon un processus défini, mais ne garantit pas qu'elles soient suffisantes pour une utilisation sur le réseau routier français, comme c'est actuellement le cas pour les équipements de la route marqués NF.

C'est pourquoi l'Etat français (DSCR) complète le marquage CE par une réglementation nationale des équipements de la route (RNER) précisant les niveaux de performance requis pour un usage sur le réseau routier français.

Le maître d'ouvrage, à l'avenir, devra donc être plus vigilant. Il devra disposer de l'attestation de conformité qui accompagne obligatoirement chaque produit marqué CE, établie par un organisme certificateur, et comparer les performances du produit aux exigences de la RNER.
Il pourra cependant comme c'est actuellement le cas, définir dans le cahier des charges de sa commande des exigences particulières sur des caractéristiques non couvertes par le marquage CE, à la condition, bien sûr, qu'elles ne constituent pas une entrave à la libre circulation des biens. Ce peut être, par exemple, la couleur de supports de signalisation ou l'interdiction de recourir à certains produits polluants ou nocifs pour la santé

Un tiers des marques délivrées concerne des produits étrangers

Signes : L'ASQUER est un organisme français. A-t-il vocation à étendre ses prestations au-delà des frontières ?

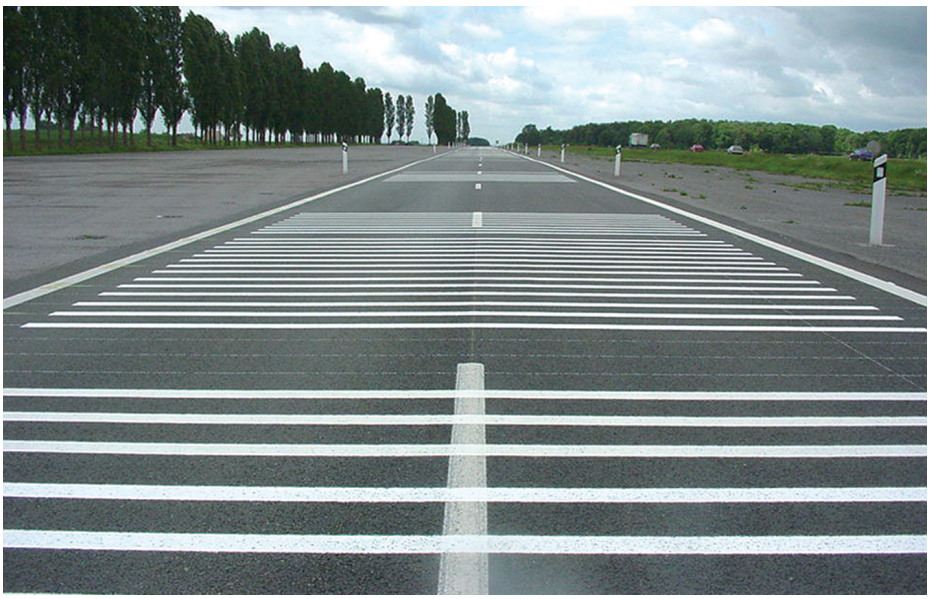
Yves Robichon : L'ASQUER est mandatée par AFAQ-AFNOR certification pour le marquage NF des équipements de la route. Cette marque ne concerne, en principe, que les équipements mis en œuvre sur le réseau routier français, mais nos clients ne sont pas seulement des fabricants français : un tiers environ des certificats que nous délivrons concerne des produits fabriqués hors de France, voire même hors de l'Espace économique européen (EEE), afin qu'ils puissent être utilisés en France.

Au fur et à mesure de la mise en œuvre du marquage CE, l'ASQUER sera notifiée par l'Etat français comme organisme certificateur dans son champ de compétences. La marque CE étant valable sur l'ensemble de l'EEE, l'ASQUER sera en concurrence directe avec des organismes certificateurs notifiés par leur Etat. Comme c'est actuellement le cas pour le marquage NF, l'ASQUER pourra bien entendu attribuer la marque CE à des produits fabriqués à l'étranger.

L'ASQUER aura la pleine responsabilité de la délivrance de la marque et devra donc apprécier la validité des essais présentés par les fabricants.

L'arrivée du marquage CE ne constitue donc pas, pour l'ASQUER, une entrée dans le champ international, mais représente, avec sa notification par l'Etat français, un élargissement de ses compétences et de ses responsabilités à l'ensemble de l'Espace économique européen, en concurrence avec les organismes étrangers notifiés.

Le site de certification des marquages de l'ASQUER sur la RN 2 : une spécificité française qui permet de tester les produits en conditions réelles d'utilisation.



LA HAUTE PERFORMANCE EN EUROPE :

QUAND LE LUXEMBOURG FAIT SIENNE UNE EXPÉRIMENTATION D'UN MARQUAGE TOUS TEMPS

La performance des produits de marquage est au cœur de la réflexion des gestionnaires de routes européens. Une volonté d'optimisation qui ne peut faire l'économie d'une attention particulière sur une mise en œuvre des produits qui associe contrôle-qualité et professionnalisation des équipes. Jean-Marie Sauber, responsable du marquage de Diekirch au Luxembourg, déploie depuis plus de dix ans une démarche globale de haute performance qui fait aujourd'hui référence dans son pays. Analyse !

C'est dès la fin de la dernière guerre mondiale que le Luxembourg envisage de marquer ses routes pour la première fois en commençant par des lignes de peinture blanche uniquement dans les virages. L'évolution du trafic et la volonté d'apporter plus de sécurité ont amené les gestionnaires des routes à tester au début des années 60, les premiers marquages bénéficiant d'un saupoudrage de billes. « L'investissement dans différentes machines pour réaliser ces marquages nous a conduits à réaliser de plus en plus de kilomètres de routes marquées », explique Jean-Marie Sauber. L'augmentation des capacités des machines a permis de passer d'un rapport peinture/billes de 5/1 à 4/1 puis de 3/1. « Mais les problèmes persistaient », reconnaît-il. « D'une part, l'augmentation de la quantité de billes en saupoudrage n'avait que peu d'impact sur les performances. Comme s'il n'y avait pas de réelle adéquation entre la peinture et les billes. Nous avons en effet fait le constat que la qualité des peintures variait d'une année sur l'autre, d'où un arrachement prématuré. Le deuxième problème, majeur à notre sens, était que par temps de pluie, les marquages étaient invisibles, les automobilistes ne discernant plus les marquages recouverts d'un film d'eau. Nous avons donc travaillé sur les performances des marquages appliqués et décidé alors d'opter pour de grosses billes en saupoudrage et de la peinture solvantée en 1990. Les valeurs de rétroréflexion mesurées par un réflectomètre LTL 2000, satisfaisantes dans un premier temps furent très décevantes au bout de 3 à 4 semaines. »

En 1995, il est alors décidé de tester un système de deux composants peinture/billes qui très vite donne toute satisfaction mais qui exige d'être soumis à un appel d'offres.

Un travail de persuasion qui s'est appuyé sur une démarche globale mettant en valeur le travail de contrôle des résultats, de pertinence du couple produit, et de formation/implication des hommes.

« Nous avons dû convaincre des avantages des deux composants en mettant en avant le triple avantage que nous avions pu expérimenter pendant deux ans : financier, technique et humain », explique Jean-Marie Sauber.

« D'un point de vue financier, le coût annuel d'un marquage classique s'est avéré le même que celui réalisé en deux composants avec de grosses billes. Sauf que ce dernier bénéficie d'une durée de vie d'environ quatre ans. Alors que quand nous appliquions des peintures solvantées nous devions repasser tous les ans. D'un point de vue technique, par ailleurs, nous obtenons des niveaux de performances très élevés et ce, quelles que soient les conditions climatiques.

Enfin, d'un point de vue humain, ce système de produit exige de travailler à vitesse plus réduite donc plus sécurisée et avec un produit sans solvant donc moins nocif pour les hommes et pour l'environnement. »

Mais au-delà de cet aspect santé, les responsables de l'atelier central de Diekirch ont cherché à impliquer l'ensemble du personnel dans ce processus de qualité et d'innovation continue. A titre d'exemple, Jean-Marie Sauber met en exergue l'évolution apportée par ses équipes aux machines avec notamment le développement d'un système de dosage électronique qui a depuis été reproduit par le fabricant de machines !

La mise en synergie des 3 composantes essentielles de la haute performance — qualité des produits, pertinence et régularité de l'application et contrôle permanent des résultats — a conduit l'administration luxembourgeoise à opter pour une soumission publique unique du 2 composants et du couple peinture/billes.

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Lionel Couche, Alain Figuls, Jacques Gedeau, Jean-Max Gillet, Dominique Mondé.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception/Réalisation : All Write 01 53 59 83 83. Imprimerie BM
Syndicat des équipements de la route : 152, rue de Picpus - 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71 - Site : www.ser-info.com