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

Signes

DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

"LES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE PARTICIPENT DE LA FONCTION SÉCURITAIRE DONNÉE À LA ROUTE".

Interview **Cécile Petit,**
Déléguée interministérielle à la sécurité routière

Pourquoi avoir choisi le « Partage de la route » comme thématique centrale de cette nouvelle édition de la semaine de la sécurité routière ?

Cécile Petit : Malgré l'amélioration générale de la sécurité sur les routes depuis cinq ans, le bilan concernant les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) reste lourd, particulièrement en milieu urbain. En 2006, sur les 4 709 personnes qui ont perdu la vie dans un accident de la circulation, 535 étaient piétons, 181 cyclistes, 317 cyclomotoristes et 769 motocyclistes.

Les conflits d'usage de l'espace de circulation sont le plus souvent à l'origine de ces accidents. Le milieu urbain est particulièrement concerné avec près de 70 % des accidents corporels. C'est un espace « redoutable » pour les catégories d'usagers vulnérables que sont notamment les piétons et les deux-roues motorisés. Par méconnaissance ou déni de la différence entre catégories d'usagers, mais aussi par complaisance vis-à-vis de la règle, trop de personnes mettent en danger leur propre vie et celle des autres.

C'est pourquoi, les pouvoirs publics ont mis l'accent, cette année, sur l'importance d'un partage harmonieux et responsable de l'espace de circulation entre les différents usagers de la route.

Supprimer les conflits d'usage de l'espace de circulation

« Partager la route, c'est se mettre à chaque instant à la place des autres », tel est le message que nous souhaitons que chacun s'approprie.

Signes : Comment cette thématique a-t-elle été déclinée durant la semaine ?

Cécile Petit : Ce message de sensibilisation a été porté, durant toute la semaine et au-delà, par l'ensemble des acteurs locaux et leurs partenaires à travers plus de 3 000 actions : animations « grand public » dans les centres-ville et les centres commerciaux, échanges autour du thème de la semaine au sein de forums d'initiatives locales (FIL) organisés dans plus de la moitié des départements, etc.

Les usagers les plus vulnérables sont particulièrement concernés par un grand nombre d'animations : journées de perfectionnement, simulations d'accidents, pistes d'éducation routière, rallyes pédestres sécurisés...

Les forces de l'ordre, très mobilisées durant la semaine, ont proposé, en accord avec le procureur de la République, à des automobilistes contrôlés en infraction des alternatives pédagogiques à la >>> suite page 2

Edito

Personnes vulnérables, cyclistes, deux-roues, mais aussi multiplication des transports en commun, plus que jamais la route s'impose comme un espace plus équilibré, mieux partagé, à la disposition de tous ses usagers, motorisés ou non. Cette ambition au cœur de la dernière Semaine de la sécurité routière doit être tout autant le fruit d'une responsabilisation des automobilistes que d'une meilleure sectorisation des espaces. Avec pour objectif une meilleure compréhension de leur attribution, permanente, temporaire ou alternée, réservée ou généraliste. Autant d'affectations que seuls les équipements de la route peuvent favoriser et rendre plus lisibles, plus pratiques, plus sécurisantes. Avec pour conséquences des gains en termes de sécurité routière mais aussi en termes de régulation de trafic dont on sait combien elle est simultanément synonyme de fluidité et de sécurité. Il est à ce titre significatif que les Rencontres de la sécurité routière 2007 organisées par Hervé Mariton, député de la Drôme et rapporteur spécial du budget des Transports, consacrent une partie de ses débats sur les perspectives ouvertes pour des infrastructures par les routes « intelligentes ».

Significatif puisque les premiers équipements bénéficiant du très nouveau marquage CE délivré cet automne par l'ASQUER, sont les panneaux à messages variables dont l'utilisation doit demain aller beaucoup plus loin que de donner des temps de parcours ou signaler un accident. Pour permettre de délivrer aux utilisateurs l'ensemble des informations leur permettant de mieux partager cet espace de liberté qu'est la route. Une liberté qui ne peut équitablement exister que si elle est partagée.

Jean-Marc Dieulefet - Président du SER

>>> suite de la page 1

sanction (par exemple de les exempter de leur contravention en échange de leur participation à une opération de sensibilisation aux dangers de la route).
Placée sous le signe d'une large mobilisation des collectivités locales, cette semaine offre aussi l'occasion de réunir les élus et de signer de nouvelles chartes partenariales entre les associations de maires et les préfectures.
Le secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, et moi-même nous sommes déplacés pendant la 8e Semaine de la sécurité routière dans plusieurs départements (Haut-Rhin, Val-d'Oise, Isère, Charente-Maritime, Hauts-de-Seine), afin de participer à des actions déployées sur le terrain par les acteurs locaux, en particulier à destination des usagers les plus vulnérables.
Nous avons été vivement intéressés par une initiative menée à Royan. Il était proposé au public d'être passager d'un véhicule qu'il n'a jamais conduit (poids lourd, deux-roues motorisé, etc.) afin qu'il en appréhende les contraintes et qu'il prenne conscience de l'attention qu'il doit porter aux autres catégories d'usagers.

J'ai été aussi très impressionnée, lors du challenge annuel d'étudiants à Cergy-Pontoise sur le thème de la sécurité routière, par la reconstitution en conditions réelles, avec des cascadeurs professionnels, d'un accident entre un vélo et une voiture et entre une voiture à l'arrêt et une autre roulant à 50 km/h.

Signes : Votre campagne sur le respect de la règle fait appel au sens civique des utilisateurs de la route. Les conflits d'usage ne sont-ils pas liés aussi à une incompréhension de la règle ?

Cécile Petit : Beaucoup de nos concitoyens ont du mal à considérer comme dangereuses les petites transgressions à la règle qu'ils s'autorisent (vitesse légèrement supérieure à la vitesse autorisée, oubli du clignotant, absence du port du casque pour un motocycliste, etc.). Pourtant, la plupart des accidents sont la conséquence d'une petite complaisance avec la règle ; 9 accidents sur 10 ont pour origine une infraction au Code de la route.
C'est pourquoi, les pouvoirs publics lancent une vaste campagne nationale de communication sur le danger de cette « complaisance » afin d'appeler chaque usager de la route au strict respect de la règle. Cette campagne nous interpelle sur les « petites » libertés que nous prenons trop souvent avec le Code de la route. Elle rappelle aussi à chaque catégorie d'usagers que les règles sont là avant tout pour les protéger et que leur respect est le garant de leur sécurité et de celle des autres.
Ces messages ont été déclinés à travers deux films très réalistes de 30 secondes, diffusés sur les chaînes généralistes, qui mettent en scène respectivement un automobiliste et un conducteur de deux-roues motorisé qui s'accordent des « petites » libertés avec la règle. Dans les deux cas, la conséquence de cette attitude est fatale.
Trois visuels déclinés en affichage urbain et dans les 59 titres de la presse régionale complètent le dispositif de prévention. Ces visuels traitent là encore de conflits d'usage dont peuvent être responsables et/ou victimes les cyclistes, les conducteurs de scooters et les piétons.

Signes : Les équipements de la route ne permettent-ils pas, à votre sens, de répondre à l'évolution des modes de "consommation de la route" – développement des déplacements doux, augmentation du trafic deux roues, meilleure prise en compte des personnes vulnérables ?

Cécile Petit : Les équipements de la route aident, bien évidemment, le conducteur à respecter les règles. Ils participent, par leur présence, à la fonction sécuritaire donnée à la route, à sa lisibilité et sa fluidité.
Une démarche « code de la rue » a été engagée avec les associations d'usagers et les services de l'Etat. Dans ce cadre, les équipements de la route spécifiques au milieu urbain sont examinés afin d'assurer un meilleur partage de l'espace public entre tous les usagers. Il s'agit ainsi d'offrir une plus grande

Verbatim

> **Malgré l'amélioration générale de la sécurité sur les routes depuis cinq ans, le bilan concernant les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) reste lourd, particulièrement en milieu urbain.**

sécurité de déplacement à tous, et plus particulièrement aux plus vulnérables. Des propositions devraient être faites dans le cadre du prochain Comité interministériel de la sécurité routière.

Signes : Quelles actions engager en matière d'infrastructures pour prolonger le recensement des points noirs demandé par Monsieur Borloo suite à l'accident de car de cet été ?

Cécile Petit : Le recensement des points dangereux que vous évoquez concernait les sections du réseau routier national à forte pente, dangereuses pour les poids lourds.
Dans le cas de travaux ou d'aménagements neufs, la France a mis en œuvre, depuis 2001, le Contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR). Pour aller plus loin, la Direction générale des routes, en liaison avec mes services, a demandé au Service d'études techniques des routes et autoroutes (Setra) de mettre au point une méthodologie simple de diagnostic de sécurité par itinéraire, dans le cadre des missions de surveillance courante des réseaux effectuées par des personnels non experts. Cette méthode, plus simple que la démarche « Sécurité des usagers sur les routes existantes » (SURE), a vocation à être appliquée, à fréquence régulière, sur chaque itinéraire du réseau routier de notre pays. Les équipements de sécurité et la signalisation défectueux ou insuffisants seront notamment recensés. L'Association des départements de France et l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) ont enrichi ces travaux grâce à leur propre retour d'expérience dont les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre bénéficieront.

Cette démarche s'inscrit dans l'esprit du projet de directive européenne sur la sécurité des infrastructures routières en cours de discussion à Bruxelles.

QUELLES INFRASTRUCTURES POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE LA ROUTE ?

Partager la route : une belle idée ou une réalité tangible ?
Comment protéger les différentes catégories d'usagers et les inciter à se respecter mutuellement ?
Quelles solutions apporter aux conflits d'usage de l'espace de circulation qui sont souvent à l'origine des accidents ?
Autant de questions au cœur de la 8e édition de la Semaine de la sécurité routière qui vient de s'achever.
Autant de questions auxquelles les équipements de la route apportent des réponses concrètes.

Créé en 2000, ce rendez-vous annuel permet de sensibiliser un nombre croissant de citoyens à la problématique du risque routier. Absolument nécessaire lorsqu'on sait que si la réduction du nombre de tués (-10,5 % par rapport au mois d'août 2006) est encourageante, la progression significative des accidents corporels (+3,9 %) et du nombre de blessés (+5,8 %) souligne l'ampleur des efforts qu'il reste à consentir pour aboutir à des routes plus sûres.

Le thème du partage de la route proposé à la réflexion cette année fait véritablement sens puisque c'est pour les usagers de deux-roues motorisés (motocyclistes et cyclomotoristes) et pour les usagers vulnérables en milieu urbain (cyclistes et piétons) que le bilan des accidents de la route de ces cinq dernières années est le moins favorable. Pour mieux les protéger et faire en sorte qu'aucune catégorie d'usagers ne puisse s'approprier l'espace de circulation au détriment des autres, l'amélioration des aménagements de voirie apparaît primordiale.

Les utilisateurs professionnels de la route (chauffeurs routiers, taxis, livreurs) comme les usagers de la route vulnérables expérimentent chaque jour l'importance d'une sectorisation des zones occupées par chacun, sectorisation prioritairement assurée par une signalisation claire, lisible et adaptée au trafic. Ils constatent tous les jours que le partage de l'espace urbain passe nécessairement par des infrastructures adaptées.
Jean-Louis Borloo, ministre de l'Ecologie chargé des Transports, s'est inscrit dans cette préoccupation en rappelant la priorité qui devait être désormais donnée à l'infrastructure et aux équipements de la route lors de ses déclarations qui ont suivi l'accident du car polonais de Laffrey le 22 juillet 2007. Les analyses systémiques des accidents de la route ne démontrent-elles pas, en effet, que la mauvaise qualité ou l'insuffisance des infrastructures intervient encore dans 40 % des accidents mortels ?

Détermination des espaces par marquage au sol, feux et signaux lumineux, signalisation des intersections et des priorités : les équipements de la route sont au cœur même de la problématique de partage de l'espace de circulation entre les différentes catégories d'usagers. Si les feux jouent un rôle fondamental aux intersections, notamment les signaux tricolores pour cycles ou pour bus, la signalisation horizontale et verticale est, elle aussi, en première ligne pour délimiter les voies réservées ou interdites à certains véhicules. De même, le recours aux dispositifs de retenue, encore largement sous-utilisés en ville et dans les zones périurbaines, constitue un axe de réflexion, tant il est vrai qu'ils constituent un rempart efficace contre les obstacles latéraux si nombreux en ville.

Cette nouvelle édition de la Semaine de la sécurité routière, par la diversité de ses animations, a sensibilisé les élus sur l'importance de ces enjeux et rappelé aux usagers qu'ils ne sont jamais seuls, et au-delà, comme le symbolise de façon très judicieuse la campagne d'affichage, qu'ils sont tour à tour automobilistes, piétons, cyclistes, tous usagers à titre divers du même espace à partager.

INFORMATIONS LOCALES : QUELLE SIGNALISATION ADOPTER ?

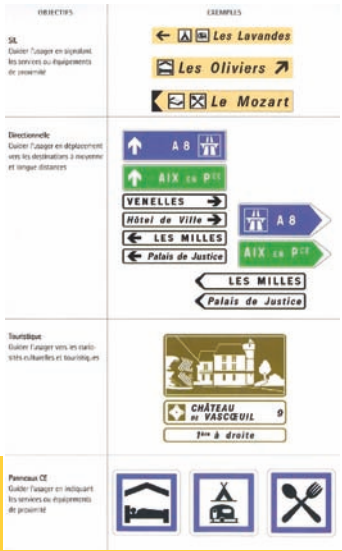
Trop d'information tue l'information. Un précepte d'autant plus important à intégrer lorsque la sécurité de ceux à qui est destinée l'information, est en jeu. Le guide technique sur la signalisation d'information locale, récemment publié par le CERTU en partenariat avec la DSCR et les CETE, a pour mérite de clarifier la donne. Et de donner des pistes pratiques très utiles pour que l'ensemble des informations dont l'usager de la route a besoin dans ses déplacements soit structuré pour son confort et sa sécurité.

Depuis 30 ans, les conditions et les modes de déplacement des usagers de la route ont évolué et la demande en termes de services s'est transformée. Ainsi, a-t-on assisté, ces dernières années, à une prolifération souvent désorganisée sur le domaine public de micro signalisation et de signalisation de proximité, en tout genre, certains panneaux détournant même de leur usage les équipements réglementaires.

Ces pratiques ont un impact sur l'environnement visuel qui, au-delà de considérations esthétiques, influe très directement sur la sécurité routière.
Encombré d'une multitude d'indications, le champ visuel de l'automobiliste peut faire passer au deuxième plan des panneaux de prescription ou de signaux de danger primordiaux.
C'est donc pour permettre aux gestionnaires de voirie de répondre de manière efficace aux besoins des usagers qu'une nouvelle catégorie de signalisation d'information locale (SIL) est aujourd'hui proposée.

En attendant que cette signalisation soit inscrite dans un cadre réglementaire, le CERTU, en partenariat avec la DSCR et des CETE, a voulu publier ce véritable support technique, pratique et méthodologique.
Une publication qui apporte un éclairage sur les dispositions réglementaires qui font aujourd'hui référence (arrêté du 24 novembre 1967 modifié et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière).

L'ouvrage explique comment signaler la plupart des équipements et services locaux et les principales règles de positionnement et de composition de ces panneaux de signalisation dits d'information locale. Il réunit des recommandations utiles pour distinguer ce qui doit être signalé et avec quels types de signalisation.
Un ouvrage de référence donc qui permet de répondre à toutes les questions sur l'information locale en attendant une réglementation qui ne saurait tarder.
Pour tous renseignements : www.certu.fr



La SIL : mode d'emploi

L'objectif de l'information locale est clairement de garantir la sécurité, de préserver la spécificité de la signalisation routière, renforcer la protection du cadre de vie en améliorant la qualité de l'environnement et en valorisant le patrimoine culturel et touristique ainsi que les principaux services et équipements mis à la disposition des habitants.

Le guide rappelle qu'il est primordial de :
- hiérarchiser les services et les équipements à signaler,
- unifier le graphisme pour une meilleure lisibilité,
- assurer la signalisation sans mettre en cause la sécurité des usagers motorisés ou non.

La SIL est applicable en agglomération et hors agglomération mais interdite sur autoroute et route à chaussées séparées. Elle doit être différente de la signalisation directionnelle courante et réservée aux services et équipements d'intérêt local utiles aux usagers.

Elle doit donc s'intégrer dans la signalisation routière en veillant à :
- ce que son implantation sur le domaine public routier soit autorisée,
- ce qu'elle respecte les règles fondamentales de la signalisation de direction (homogénéité, lisibilité, visibilité et continuité).

PARTAGE DE LA ROUTE

VÉLO EN VILLE CHERCHE VOIRIE VIABLE

Le 3 août 2007, soit à peine plus d'une quinzaine après le lancement de l'opération Vélib', la mairie de Paris annonçait déjà un million de locations dans la capitale. Alors que le système doit encore s'adapter à l'affluence, Bertrand Delanoë songe déjà à l'étendre en banlieue. Or ce nouveau développement du vélo en ville représente un enjeu véritable de sécurité routière et nécessite des aménagements de voirie appropriés.

Le succès de ce concept de mise à disposition d'un parc de vélos en location répond aux exigences nouvelles des Français en matière d'écologie et de développement durable. En effet, on constate aujourd'hui qu'après une période de déclin constant depuis le milieu des années 60, l'usage de la bicyclette en ville progresse à nouveau.
Selon les études réalisées par différents instituts de sondage, le vélo urbain disposerait d'un fort potentiel de développement et pourrait se substituer à environ 15% des déplacements actuels en voiture particulière. Mais cela ne pourra se faire qu'avec la réalisation des aménagements de voirie nécessaires. Et il n'y a pas que les pistes cyclables. Décideurs et aménageurs disposent d'une palette importante de moyens pour améliorer la circulation des cyclistes : zones 30, bandes cyclables, itinéraires vélos en double sens, couloirs mixtes, sas à vélos dans les carrefours à feux, passerelles piétons-cyclistes, etc.

Un déploiement prévu par la loi

L'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 stipule qu'« à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ». La lettre même de la loi prévoyait l'accélération du développement de ce mode de transport en stipulant que le déploiement des aménagements serait étroitement lié aux contraintes évolutives de la circulation. En conséquence, dans les années à venir, la conception d'aménagements de voirie et de dispositifs de stationnement favorisant l'usage quotidien du vélo se devra d'inventer de nouveaux services et produits permettant de systématiser cette nouvelle approche de la ville.

Accompagner cet engouement pour la petite reine est donc un des enjeux majeurs que les gestionnaires des réseaux doivent relever. Les entreprises du SER ont d'ores et déjà mis au point un certain nombre d'innovations qui montrent chaque jour davantage leur utilité. Gilets rétro-réfléchissants pour la nuit, signalisation directionnelle adaptée aux vélos, matérialisation au sol des bandes et pistes cyclables mais aussi des sas et espaces réservés aux cyclistes devant les feux de signalisation ; autant d'équipements essentiels qui simplifient la vie d'utilisateurs qui, pour beaucoup, ont redécouvert ce mode de transport sans toujours réapprendre de nouveaux réflexes sécurité.
Puisque les citadins aspirent majoritairement à une ville moins polluée, plus conviviale, plus tranquille, à l'échelle des vélos et non plus des voitures, la redistribution de l'espace public ne se fera plus, ne se fait déjà plus sans intégrer cette nouvelle donne « cyclistes ». Et si Vélib' est un incontestable succès, il n'est pas certain que le concept ne doive pas encore évoluer pour sécuriser encore cette utilisation en forte progression. La systématisation des voies réservées, l'adaptation d'équipements existants, la distribution/location de vêtements à bandes réfléchissantes, constituent autant de pistes de réflexion que les promoteurs d'une ville cyclable devront imaginer avec le soutien actif des industriels.

Le saviez-vous ?

Plus de 9 Français sur 10 souhaitent la création d'aménagements cyclables

- Dans l'espace urbain, plus de la moitié des déplacements en voiture se font sur une distance de moins de 5 km avec une vitesse moyenne de 13 km/h, ce qui correspond à la vitesse moyenne des cyclistes en ville.

- Sur une distance de 300 m à 6 km, le vélo est le mode le plus rapide en ville dense.
- Parmi les solutions pour améliorer la circulation en centre-ville, pour 95% du grand public et 94% des maires, « faciliter la circulation des vélos » est la première des mesures à mettre en œuvre.

Sources : Enquête Sofres pour Ademe, Certu, Gart, UTP, 2001. Etude Marc Gilles pour Ademe, Gart, Predit, 2000.

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR LE MARQUAGE CE DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Entretien avec Yves Robichon, président de l'ASQUER et Gérard Dechaumet, Délégué général

Le 11 octobre dernier l'ASQUER attribuait les premiers certificats de marquage CE à 4 entreprises ayant préparé leurs dossiers de longue date. L'occasion pour son président, Yves Robichon et le délégué général de l'Association pour la qualification des équipements de la route de faire le point sur ce marquage.

Les premiers certificats ont été attribués aux entreprises Lacroix, Signature, Optifib et SES, pour leur PMV par Yves Robichon, Président de l'ASQUER (à droite).

Qu'est-ce que le marquage CE ? Qu'apporte-t-il ? En quoi est-il ou non une garantie de qualité ? Est-il susceptible de s'imposer comme une référence de qualité ?

L'apposition du marquage CE sur un produit atteste qu'il est conforme à la directive Produits de construction, donc à la partie harmonisée de la norme européenne ou à un agrément technique européen.

Il sert essentiellement à la mise sur le marché des produits et s'adresse principalement aux autorités responsables de la surveillance du marché.

Ce n'est pas une marque ou un label de qualité et il se distingue très nettement des marques de qualité telle que la marque NF Equipement de la route.

De ce fait, le marquage CE a pour objectif essentiel la libre circulation des produits à l'intérieur de l'EEE (Espace conomique européen) et ne saurait présenter des garanties de qualité.

Dans la pratique, un certificat de conformité CE délivré par un organisme notifié tel que l'ASQUER, indique que les produits concernés par ce document, fabriqués par telle usine, sont conformes à la norme européenne les concernant et, en annexe, indique les performances minimales ou classes de performance du produit ainsi que les caractéristiques utiles pour le décrire. Ces spécifications apparaissent dans l'annexe Z de la norme.

Une autorisation de mise sur le marché dans l'espace économique européen

Quelles sont les différences entre la marque NF et le marquage CE ?

Par ce qui précède, on aura déjà compris que les différences sont importantes et qu'il importe que les acheteurs fassent bien la distinction entre ces deux certifications.

La marque NF est une marque nationale, propriété de l'AFNOR, qui qualifie des produits par rapport à des normes françaises.

De plus, elle revêt un aspect réglementaire puisqu'elle est obligatoire pour les équipements de la route mis en place sur les voies ouvertes à la circulation routière.

Le marquage CE est, en quelque sorte, un permis de mise sur le marché du produit et, pour être mis en place sur le territoire français, il doit présenter les performances requises dans l'arrêté RNER (Règlementation nationale des équipements de la route).

C'est dire que tout produit certifié CE n'est pas forcément applicable en France et l'acheteur devra être vigilant pour être conforme à la réglementation française.

Ce sera également le cas pour d'autres pays ainsi que le permet la directive.

La marque NF Equipement de la route continue-t-elle d'exister ? Quelles différences pour la marque NF par rapport à la situation antérieure à l'apparition du marquage CE ?

Le marquage CE est limité aux produits pouvant être incorporés de façon permanente dans des ouvrages de construction.

De ce fait, tous les produits à usage temporaire (certains panneaux de signalisation, produits de marquage, etc.) ne seront pas concernés par le marquage CE et continueront d'être certifiés NF.

Par contre, pour les produits non temporaires, il est vrai que, au fur et à mesure de la publication des normes européennes, la certification NF sera remplacée par le marqua-

ge CE comme il se doit réglementairement.
Par contre, dans certains cas, la certification NF pourra venir en complément du marquage CE, soit sous forme réglementaire dès lors qu'elle ne constitue pas une entrave par rapport au marquage CE, soit sous forme volontaire si elle répond à une nécessité de qualité supplémentaire.
Il est possible que, après la mise en place du marquage CE et une période d'utilisation de cette marque, des besoins de qualité complémentaires soient exprimés par les acheteurs ou les industriels, ce qui nécessitera la mise en place d'une certification NF additionnelle.

Les exigences sont-elles les mêmes sur tous les réseaux européens ?

La directive de la Construction s'impose à tous les pays de l'EEE (Espace sconomique européen) qui possèdent souvent leurs propres marques et doivent se conformer à cette directive sans mettre d'obstacle réglementaire pouvant limiter la libre circulation des produits.

Qu'apporte l'attribution du certificat de conformité de marquage CE pour les produits des sociétés Lacroix, SES, Signature et Optifib ?

Ces quatre sociétés ont la possibilité de vendre leurs PMV certifiés dans l'EEE dès lors qu'ils ont les performances requises par la réglementation de l'Etat concerné, si elle existe.
Par exemple, en France, compte tenu de l'arrêté RNER du 28 juin 2006 paru au JO du 2 août 2006, un PMV français ou étranger sera acceptable sous deux conditions :
- son constructeur devra présenter une déclaration de conformité faisant apparaître un certain nombre d'éléments dont l'identité de l'organisme certificateur obligatoirement européen,
- ses performances indiquées dans ce document doivent être supérieures ou égales à celles imposées dans l'arrêté RNER.

Tous les produits sont-ils certifiables ?

A l'exclusion des produits à usage temporaire, tous les produits de construction sont certifiables dès lors qu'ils font l'objet d'un mandat adressé par la Commission européenne aux instances de normalisation.

Accréditation COFRAC obtenue par l'ASQUER pour la certification NF des produits d'équipement de la route

ASSOCIATION POUR LA QUALIFICATION ASQUER DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

cofrac CERTIFICATION DE PRODUITS INDUSTRIELS

ACCREDITATION N° 5-0052 PORTÉE DISPONIBLE SUR WWW.COFRAC.FR

- Qu'est-ce que l'accréditation COFRAC ?
L'accréditation COFRAC valide le fait qu'un organisme exécute ses missions conformément à une norme. Pour l'ASQUER, le COFRAC a estimé que la certification NF des produits d'équipements de la route était traitée conformément à la norme NF EN 45011 dont le titre est :
« Critères généraux concernant les organismes de certification procédant à la certification des produits ».

- A quels critères de qualité l'ASQUER devait-elle répondre pour obtenir l'accréditation COFRAC ?
Les exigences de la norme NF EN 45011 concernent principalement :
- la structure de l'organisme de certification,
- le système qualité de l'organisme,
- la procédure de demande de certification.

Elle insiste particulièrement sur le respect de principes importants tels que l'impartialité, l'indépendance, l'équité, la confidentialité.

- Qu'est-ce que la notification par l'Etat d'un organisme certificateur pour une famille de produits ? A quoi sert-elle ?
Prise par arrêté ministériel, la notification permet à l'organisme notifié d'instruire les dossiers de demande des candidats au marquage CE et lui donne toute légitimité pour délivrer l'attestation de conformité.

- En quoi l'accréditation COFRAC de l'ASQUER représente-t-elle un avantage pour les maîtres d'œuvre ?
Le certificat de conformité que devra établir le titulaire du marquage CE mentionne obligatoirement les coordonnées de l'organisme notifié qui a établi l'attestation de conformité.

L'accréditation COFRAC est la preuve que le dossier correspondant a été traité suivant les critères de qualité précédemment cités.
Pour les maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage, c'est une preuve de qualité dans l'attribution du marquage CE et de la marque NF Equipement de la route.

INNOVATION EQUIPEMENT DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

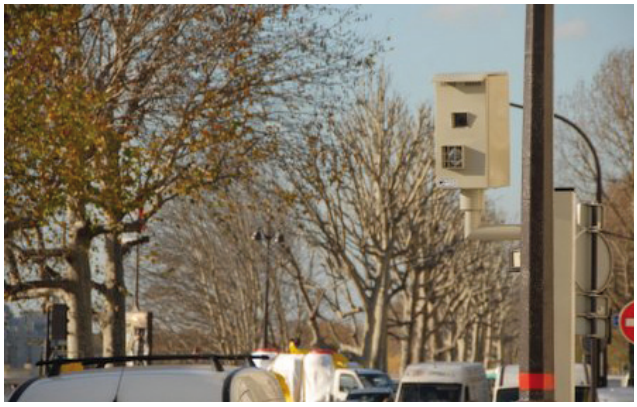
LE DERNIER REMPART CONTRE LE FRANCHISSEMENT DES FEUX ROUGES

Expérimenté devant la préfecture de police de Paris, le radar antifranchissement de feux rouges a comptabilisé une moyenne de 200 infractions jour en 2007 ! Un chiffre qui prouve l'incroyable incivilité des automobilistes et qui justifie que le Gouvernement ait décidé d'homologuer des équipements qui reprennent à leur compte l'efficacité des radars fixes de limitation de vitesse sur le comportement des automobilistes. Explication.

En prise directe avec la campagne de sensibilisation menée par la DSCR cet automne avec ses affiches « Vous êtes juste passés à l'orange, il passera juste sa vie à l'hôpital », l'expérimentation décidée par le Gouvernement cherche à s'attaquer définitivement aux automobilistes brûlant les feux rouges. La quantité d'infractions constatées par cette première expérimentation à Paris n'est malheureusement pas propre à la capitale et il devenait urgent de définir un dispositif qui soit homologué par le ministère de l'Environnement sous l'égide du ministère de la Justice.

L'innovation des entreprises atout de la réactivité des pouvoirs publics

Car tel est l'objectif clair du Gouvernement : apporter sur un plateau à toutes les collectivités locales un équipement qui puisse leur permettre de démultiplier sur leur réseau cette véritable innovation de sécurité routière.



Devant l'urgence qu'impose cette recrudescence du non-respect des feux rouges, la procédure d'expérimentation cherche à aller vite. Un premier appel d'offres technique a été mené afin de retenir plusieurs entreprises qui auront à cœur de proposer différentes alternatives.
50 radars seront expérimentés sur toute la France afin que dès 2009, des produits soient homologués et puissent être inscrits dans les appels d'offres d'équipement de sécurité routière des collectivités locales.

Un encouragement clair pour celles-ci à se doter de ces dispositifs indispensables à la lutte contre une insécurité routière d'autant plus intolérable qu'elle est très concrètement le fait de l'incivilité.
Un encouragement qui pourrait être dopé par la redistribution, aux collectivités locales, d'une partie des recettes des amendes collectées à cette occasion si la législation française le prévoyait.

Faire respecter une règle de sécurité essentielle qui ne devrait supporter aucun écart.

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Alain Figuls, Jacques Gedeau, Dominique Mondé, Guy Neuhaus, Jean-Luc Vincent.
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