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

Signes

DES VILLES ET DES ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

édito

Prendre le pouls des usagers de la route pour mieux comprendre leurs priorités

Il est difficile de tester la qualité d'un service public sans analyser le ressenti qu'en ont ses utilisateurs. Tel est le mérite de l'enquête menée par la FNTP en partenariat avec BVA à laquelle nous nous faisons écho dans ce numéro. Une "prise de pouls" de grande ampleur dont les conclusions mises en perspective par le président de la FNTP, Patrick Bernasconi, sont riches d'enseignements.

Les attentes exprimées par nos concitoyens rappellent notamment combien la sécurité des infrastructures, la performance des équipements de la route, l'efficacité de leur entretien figurent parmi les destinations prioritaires qu'ils souhaiteraient donner à leurs impôts.

Et malgré l'excellence du travail mené par la France pour se doter d'un dispositif réglementaire privilégiant la qualité pour son réseau, force est de constater, avec l'étude EuroRAP, qu'il reste encore beaucoup à faire pour que la sécurité soit concrètement au rendez-vous sur TOUS les réseaux.

Tous les adhérents du SER investissent quotidiennement pour mettre à disposition des produits et des prestations en prise directe avec les attentes légitimes des Français. Le SER lui-même met, au service des acteurs de la route, information, expertise technique et connaissance de la réglementation pour les aider à répondre à ces aspirations des automobilistes. Gageons que ces attentes exprimées soient entendues pour pouvoir, dès lors, exiger de nos concitoyens un comportement irréprochable sur une route elle-même irréprochable.

Jean-Marc Dieulefet - Président du SER

« RÉPONDRE À LA FORTE ATTENTE DES FRANÇAIS POUR LA MODERNISATION ET L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT. »

Interview de Patrick Bernasconi
Président de la FNTP

Signes : Dans quel contexte s'inscrit l'enquête que la FNTP a commandée à BVA ?
Patrick Bernasconi : Après deux années de baisse de leur activité, les Travaux Publics traversent 2010 dans un contexte dégradé, marqué par des incertitudes sur les finances publiques et des inquiétudes liées à la détérioration des marges des entreprises. C'est dans ce contexte que la FNTP a confié à BVA la réalisation d'un sondage visant à cerner les besoins et attentes de la population de chaque région en matière d'équipements publics, pour développer un argumentaire auprès des élus locaux en faveur de l'investissement en infrastructures.

/// Voir la suite de notre interview exclusive en pages 2 et 3.

Interview de Patrick Bernasconi
Président de la FNTP

« RÉPONDRE À LA FORTE ATTENTE DES FRANÇAIS POUR LA MODERNISATION ET L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT. »

/// Suite de la page 1

Signes : Quels sont les grands enseignements que votre Fédération en retient ?
Patrick Bernasconi : Ce sondage a démontré qu'il y avait une forte attente des Français en matière d'équipements publics. Ils sont en effet 74 % à penser que les élus doivent développer et entretenir des équipements publics de qualité même si cela nécessite des investissements coûteux et seulement 26 % à penser que les élus doivent limiter les investissements dans les équipements publics au minimum nécessaire. C'est donc encourageant pour notre profession.
Plus spécifiquement, cette étude révèle de fortes attentes de la population pour la modernisation et l'entretien des infrastructures de transport, notamment le réseau routier et la voirie. En ce qui concerne les routes, les usagers sont pénalisés par la congestion des entrées d'agglomération au cours de leurs déplacements quotidiens et notamment les déplacements domicile-travail. L'insatisfaction liée à l'état de la voirie s'explique par les problèmes de sécurité que rencontrent les usagers dans leurs déplacements quotidiens.

Signes : En quoi les résultats vont-ils influencer la stratégie et le discours de la FNTP ?
Patrick Bernasconi : La forte demande des Français en équipements publics qui ressort de l'enquête montre que la France, contrairement à une idée reçue, n'est pas suréquipée et que dans de nombreux domaines, les investissements sont nécessaires. Qu'il s'agisse de l'entretien de notre patrimoine d'infrastructures, du renforcement des réseaux électriques, de l'entretien de la voirie, de la mise en sécurité des réseaux routiers, du désenclavement de certaines zones du territoire, les sujets ne manquent pas. C'est pourquoi la FNTP continuera de militer auprès des pouvoirs publics et des élus en faveur de l'investissement dans les infrastructures, des investissements utiles et porteurs d'emplois non délocalisables.

> « Contrairement à une idée reçue, la France n'est pas suréquipée et dans de nombreux domaines, les investissements sont nécessaires. »

Signes : Vous avez récemment affirmé que « si la situation économique actuelle perdure, le secteur des Travaux Publics pourrait perdre 30 000 emplois par an, soit 60 000 en 2010 et 2011 ». Qu'est-ce qui permettrait selon vous de redresser cette situation ?
Patrick Bernasconi : L'année 2010 se caractérise par beaucoup d'inquiétudes, d'expectative et un manque de visibilité. Les conditions d'une reprise durable ne sont pas encore

DEXIA **Capacités d'investissement des collectivités locales**

Une situation durablement tendue

Réalisée par la banque Dexia, acteur important de l'investissement public, une analyse des finances des collectivités territoriales françaises a été présentée au cours de l'assemblée générale du SER. En voici les principaux éléments…
Dans un contexte de crise économique et de décentralisation des compétences, le niveau de l'épargne des collectivités territoriales reste élevé, mais s'est détérioré en 2009 pour la deuxième année consécutive. Les collectivités les plus touchées sont de loin les départements qui voient leur épargne brute fondre de - 20,6 %, malgré la hausse sensible de la pression fiscale. Par ailleurs, les dépenses de fonctionnement restent sous contrainte en dépit de la baisse des intérêts payés. Autre élément significatif, les recettes restent sous tension depuis 2008 avec, par exemple, des droits de mutation qui ont subi une érosion de - 25,6 % en 2009 (- 9,4 % en 2008).

Trois quarts de l'investissement public réalisés par les collectivités
Ainsi, les dépenses d'investissement des collectivités ont été réduites de - 2,1% en 2008 et de - 2,7% en 2009. Ce sont ces mêmes collectivités locales qui, parmi les différents niveaux de l'administration publique, réalisent en France près des trois quarts de l'investissement public. 80 % des dépenses d'équipement des collectivités locales sont réalisées dans le secteur du Bâtiments et Travaux Publics. Par ailleurs, la dette des collectivités locales ne cesse de s'aggraver depuis 2003 pour atteindre 13 % du PIB en 2009.
Ainsi en 2010 et pour les années à venir, il semble qu'entre crise et réforme, la situation des finances publiques, et notamment des collectivités, soit durablement dégradée.

réunies, tant pour l'investissement local que privé. Dans ces conditions, les Travaux Publics pourraient enregistrer une baisse de l'activité en volume pouvant atteindre - 3 %.

Les entreprises de Travaux Publics sont confrontées à des difficultés de trésorerie, résultant de la conjoncture et amplifiées par les conséquences de l'application de la loi de modernisation de l'économie (LME). Afin de leur permettre de faire face à ces difficultés conjoncturelles et notamment d'éviter le déclenchement de procédures collectives, il conviendrait, comme cela est le cas dans la plupart des pays étrangers notamment en Europe, que l'avance obligatoirement prévue pour les marchés de l'État soit déplafonnée et étendue aux marchés des entreprises publiques et parapubliques (ErDF, RTE, GrDF, GRT gaz, SNCF, RFF, France Télécom, RATP…) et à ceux des collectivités territoriales.

« Le sondage BVA - FNTP a démontré qu'il y avait une forte attente des Français en matière d'équipements publics. »

74 % des Français pensent que les élus doivent développer et entretenir des équipements publics de qualité.

Par ailleurs, il est indispensable que les maîtres d'ouvrage prennent conscience des conséquences négatives que les négociations autorisées par les MAPA peuvent avoir sur la pérennité de certaines entreprises et, partant, sur l'emploi. Ce calcul économique à court terme doit être abandonné, il en va de l'existence même d'un bon nombre d'entreprises de Travaux Publics. Il faut que les maîtres d'ouvrages préfèrent les offres wles mieux-disantes.

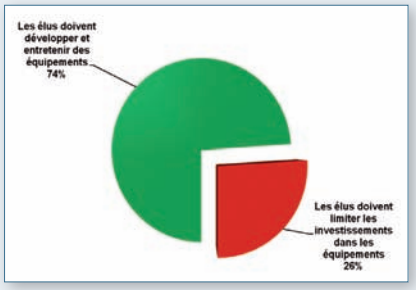
Sondage BVA - FNTP

CE QUE PENSENT LES FRANÇAIS DE LEURS ROUTES

Les routes et la voirie ont subi récemment une dégradation significative de leur état et elles devraient constituer une priorité pour les investissements publics. Voici l'un des nombreux enseignements tirés de l'enquête réalisée au mois de février dernier par l'institut BVA à la demande de la Fédération nationale des travaux publics (FNTP). Revue de détail.

Parmi les alternatives suivantes veuillez cocher celle qui correspond le mieux à votre opinion ?

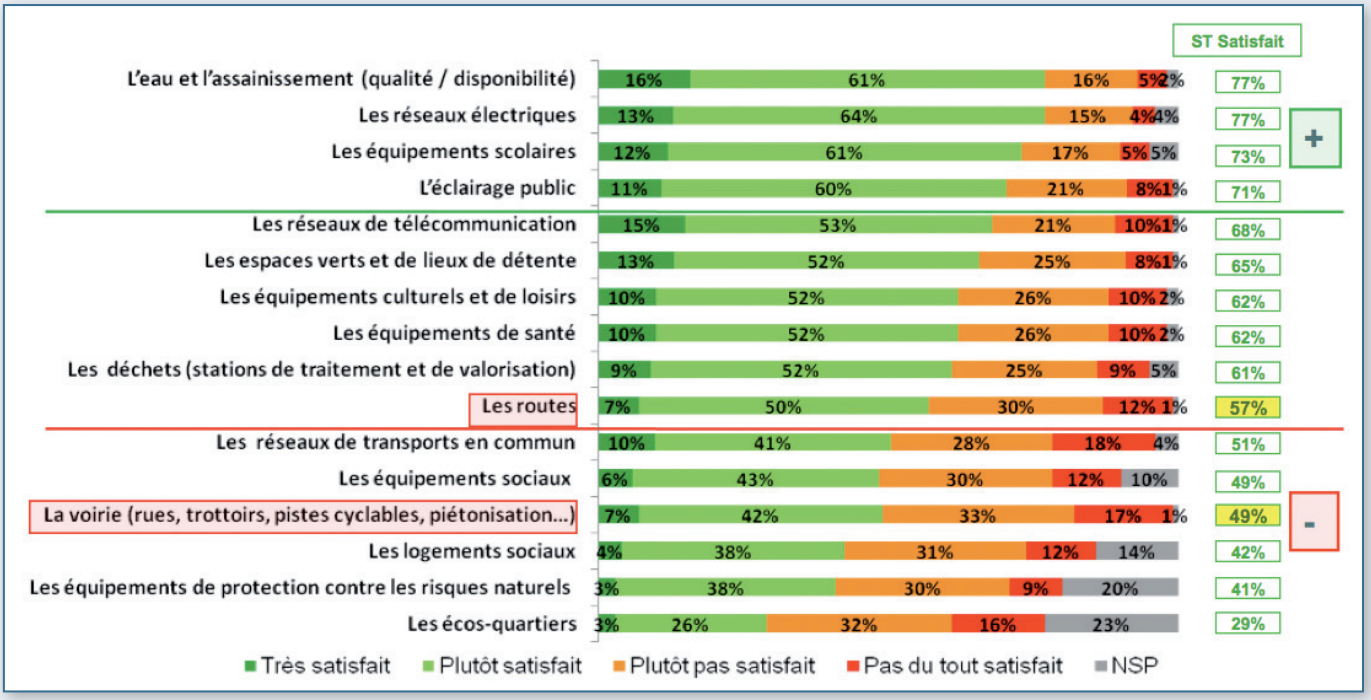
Près de 3 Français sur 4 expriment une forte attente en matière d'équipements publics.



—>> Sondage BVA - FNTP - CE QUE PENSENT LES FRANÇAIS DE LEURS ROUTES

Quel est votre niveau de satisfaction vis-à-vis des aménagements ou équipements publics suivants, à l'endroit où vous vivez ?

Que cela soit sur le plan qualitatif ou quantitatif, seuls 57 % des Français semblent satisfaits des aménagements routiers et ils ne sont que 49 % à se dire satisfaits de la voirie en général (rues, trottoirs, pistes cyclables, piétonisation…). Ces résultats semblent bien médiocres au regard de ceux obtenus par d'autres grands postes de l'investissement public (réseaux, éclairage public, équipements scolaires, de loisirs ou de santé…). Ainsi, si l'on considère également le faible score obtenu par les réseaux de transports en commun, les trois types d'aménagements ou d'équipements liés aux déplacements font figurent de parents pauvres aux yeux des Français.



Les Français estiment majoritairement que la construction de routes et l'entretien de la voirie devraient être des priorités.

Congrès Interoute : à vos agendas !

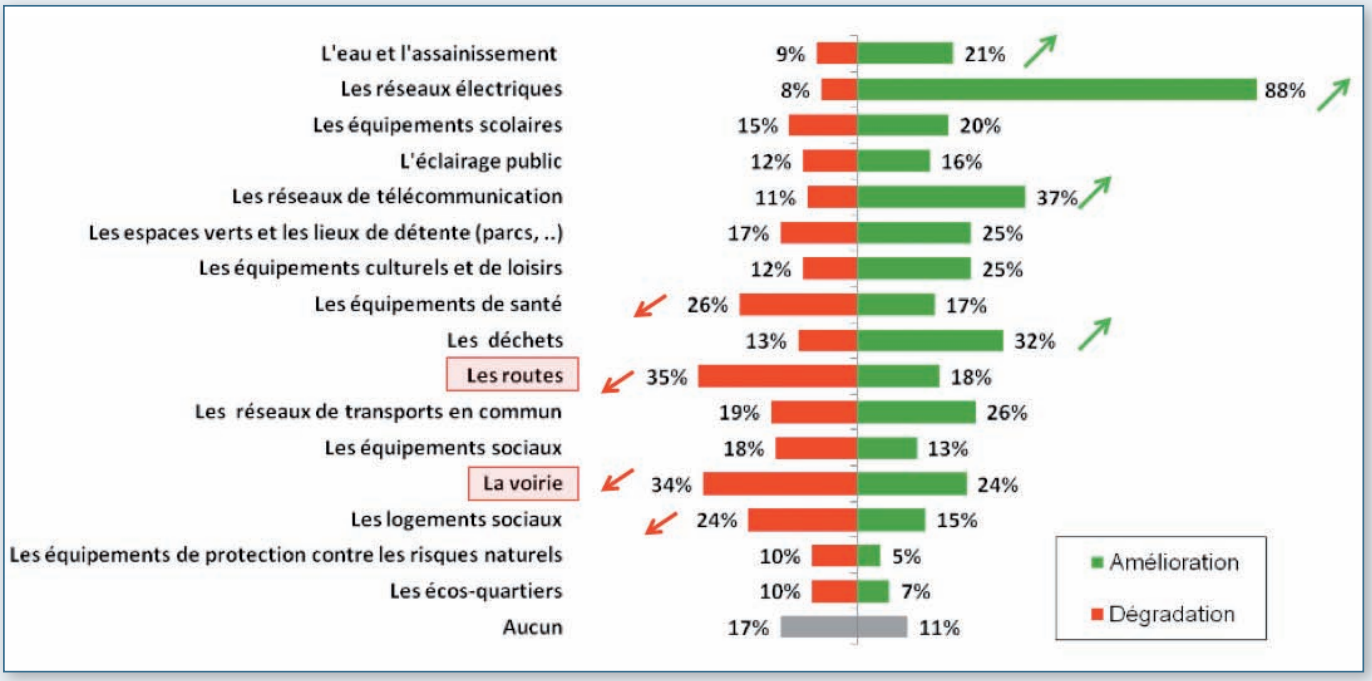
Le salon congrès Interoute et Ville, qui se tiendra cette année à Metz du 26 au 28 octobre prochain, constitue le rendez-vous incontournable pour tous les gestionnaires de réseaux et les professionnels réfléchissant au devenir des infrastructures routières et des transports en milieux urbain et interurbain. C'est dans ce cadre que sera organisé une conférence-débat sur le thème :

« CE : une marque pour le développement durable ? ».

Cette conférence qui se tiendra le mercredi 27 octobre de 9 h à 10 h 45 se donne pour objectif de répondre à toutes les questions d'ordre technique ou règlementaire que les maîtres d'ouvrage se posent sur les enjeux de qualité, de sécurité et de respect des règles qu'impose la sécurité routière. Ne tardez pas à vous inscrire à ce rendez-vous majeur sur le site du congrès : **www.interoute-ville.com**

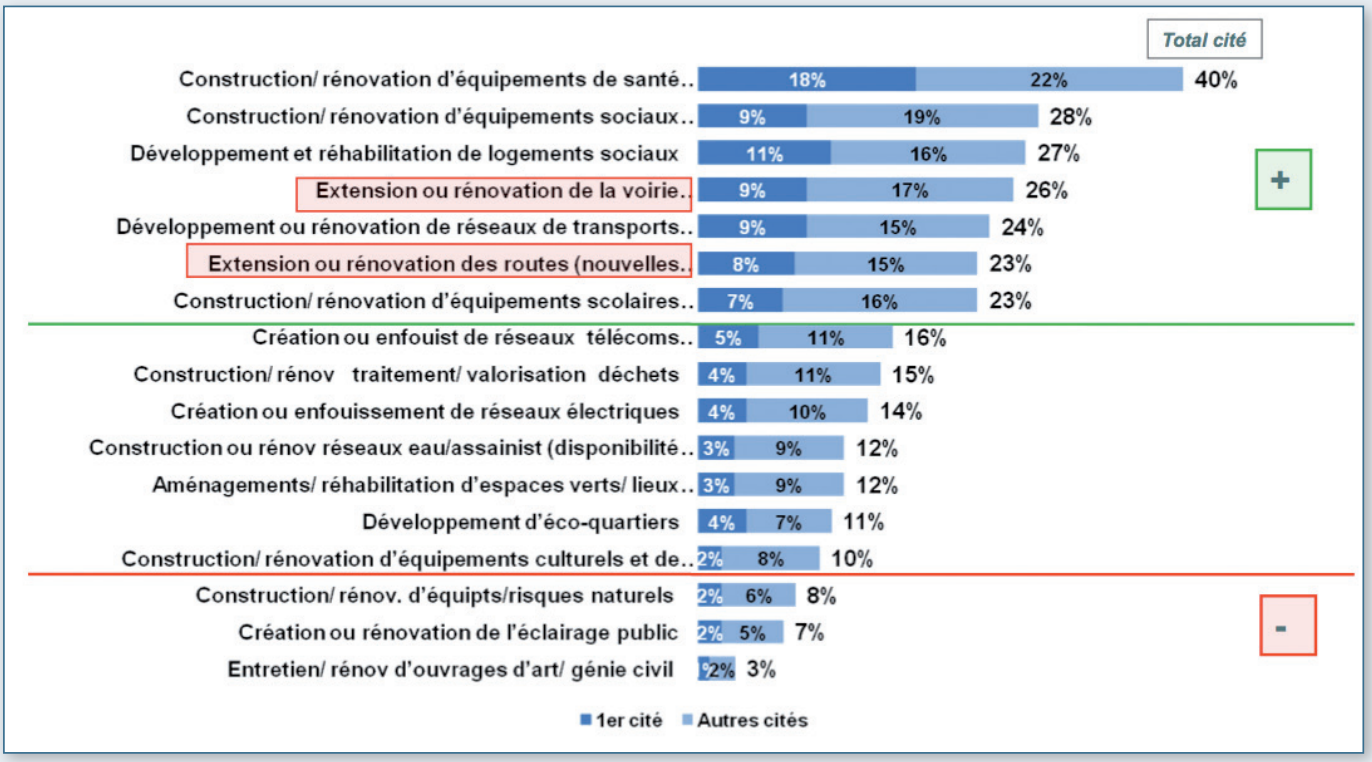
Pour quels types d'aménagements ou d'équipements la situation s'est-elle au contraire particulièrement améliorée/dégradée au cours des 4 ou 5 dernières années ?

Les réponses mettent clairement en évidence la perception généralisée d'une détérioration récente de l'état des routes et de la voirie : ces deux postes enregistrent les plus mauvais scores de l'ensemble des suggestions, juste avant les équipements de santé et les logements sociaux.



Veuillez indiquer l'ordre de priorité que vous accordez aux différents types de projets suivants ? (3 premiers cités)

Inversement proportionnel au constat d'insatisfaction et de dégradation, les extensions ou rénovations de la voirie et de la route figurent 2 fois parmi les 6 projets prioritaires aux yeux des Français.



Infrastructures routières

LA SÉCURITÉ DES ROUTES DE FRANCE AU MICROSCOPE

Quel est le niveau de sécurité des infrastructures des routes françaises par type d'itinéraire ? Telle est en substance la question de fond qui a présidé à la réalisation d'une vaste étude menée par un organisme européen indépendant. Corroborant les chiffres officiels de l'accidentologie, ces résultats mettent en exergue des fortes disparités et pointent du doigt les voies de circulation qui souffrent cruellement d'un manque d'investissement et d'entretien en matière d'équipements de sécurité.

On savait, en France, les autoroutes plus sûres que les autres voies de circulation : en 2009, on dénombrait seulement 152 tués sur les autoroutes sur un total de 4 262 (soit 3,6 % du total alors que la circulation autoroutière représente environ 23 % du trafic français en nombre de kilomètres parcourus). Ce que l'on découvre aujourd'hui grâce à l'enquête réalisée *in situ* par EuroRAP, c'est qu'elles sont également les plus sûres d'Europe au regard de la qualité de leurs infrastructures (devant celles des Pays-Bas et de l'Allemagne).

Une grande uniformité des infrastructures autoroutières

En effet, l'organisme européen indépendant, auquel adhère l'Automobile Club de France, s'est livré à une évaluation du niveau de sécurité de nos autoroutes (voir encadré méthodologie). Le résultat est élogieux puisque la quasi-totalité des 1 362 kilomètres a reçu 4 étoiles (97 %) ou 5 étoiles (0,5 %). À titre de comparaison, la Belgique et le Luxembourg obtiennent seulement 78 % de 4 étoiles. L'ensemble du réseau étudié révèle un niveau de protection particulièrement uniforme notamment pour les dispositifs de retenue et le respect de distances suffisantes entre les entrées et sorties d'autoroutes.

Des gros progrès à réaliser sur les autres routes

Réalisée sur des itinéraires de routes nationales et communales françaises, la même étude révèle en revanche que ces dernières souffrent de carences sécuritaires évidentes : 14 % des routes nationales n'obtiennent qu'une seule étoile et plus de la moitié des

Répartition des voies de circulation françaises par type de réseaux

Au 1er janvier 2008, la longueur totale du réseau routier français était estimée à 1 027 002 kilomètres.

- Les autoroutes et voies assimilées : 10 900 km
- Les routes nationales : 9 747 km
- Les routes départementales : 377 377 km
- Les routes communales : 628 987 km

routes communales enregistrent moins de 3 étoiles. L'absence de protection contre les sorties de routes et les obstacles latéraux ainsi que des défauts au niveau de l'aménagement des carrefours ont été le plus souvent les causes du retrait d'une étoile. Or, en règle générale, les études réalisées dans d'autres pays montrent que le taux de mortalité et de blessures graves double à chaque fois qu'une étoile est retirée.
Ces résultats sont malheureusement confirmés par le fait qu'en France la majorité des décès routiers ont lieu sur des routes nationales et départementales, ces dernières étant de très loin les plus fréquentées. Ainsi, le taux de mortalité par habitant sur les routes françaises est deux fois plus élevé que celui des pays les plus performants.

Des routes qui pardonnent les erreurs

Des comportements plus vertueux, des véhicules plus sûrs, mais aussi des routes qui pardonnent les erreurs : cette étude technique confirme que les équipements routiers constituent bel et bien une source de progrès majeure pour la sécurité routière.

Méthodologie utilisée

Des routes filmées et analysées selon 30 critères

EuroRAP a étudié trois types d'itinéraires en distinguant les voies de circulation empruntées. À l'aide de véhicules équipés de caméras, de logiciels et d'analystes professionnels, EuroRAP a inspecté les routes en analysant plus de 30 caractéristiques connues pour influencer la probabilité de survenance d'un accident et sa gravité. Parmi celles-ci, on peut citer le type d'intersection, la qualité et les marquages des routes, les dangers des bas-côtés, les chemins piétons et les pistes cyclables. Les notations sous forme d'étoiles se basent sur les données provenant de l'inspection de la route et constituent une mesure simple et objective du niveau de sécurité « intégrée » à la route pour les passagers des voitures, les motocyclistes, les cyclistes et les piétons. Les routes 5 étoiles sont les plus sûres, alors que celles 1 étoile sont les moins sécurisées.

Trois types d'itinéraires inspectés

Des résultats bien inégaux

Itinéraire 1 : 1 362 km d'autoroutes

Les enquêteurs ont inspecté l'autoroute reliant Bruxelles à Metz, puis ont emprunté l'A31 jusqu'à Lyon, l'A7 vers Orange, l'A9 vers Perpignan et ont enfin pris la direction de la frontière, vers Barcelone. La quasi-totalité des routes françaises de l'itinéraire a reçu 4 étoiles lors des examens de sections de 3 km successifs.

Itinéraire 2 : 1 548 km de routes mixtes dont 2/3 de nationales et départementales

Depuis Bruxelles jusqu'à Perpignan, en passant par Blois, Poitiers et Biarritz, les inspecteurs ont emprunté des axes régionaux importants : routes nationales ou routes nationales transmises aux départements ces dix dernières années. Pour les 2/3 d'entre elles, ces voies étaient des routes à double sens de circulation. Les portions de route ayant obtenu les meilleures 4 ou 5 étoiles étaient pour la plupart des autoroutes ou des chaussées à deux fois deux voies de haute qualité. Un peu moins d'un tiers des routes à double sens de circulation empruntées avait 3 étoiles ou plus. 14 % étaient des routes 1 étoile, soit 150 km de routes exposant à des risques élevés. L'absence de protection contre les sorties de routes fut le plus souvent la raison pour laquelle des chaussées à deux fois deux voies n'ont pas obtenu 4 étoiles (avec ponctuellement des problèmes d'aménagement des carrefours).

Itinéraire 3 : 1 406 km en Provence dont 85 % de chaussées à deux fois une voie

Sur cet itinéraire, plus de 1 200 km de chaussées à deux fois une voie. Le réseau touristique inspecté présentait des contraintes environnementales évidentes, laissant peu de possibilités pour des dépassements sécurisés. Les résultats montrent que le réseau présente 13 % de routes à risque très élevé (1 étoile). La moitié des routes parcourues a reçu moins de 3 étoiles. L'attribution de notes supérieures à 2 étoiles correspond souvent à une baisse de la limitation de vitesse. Les chaussées à double sens de circulation classiques présentent constamment un risque de collision frontale et le réseau inspecté comportait peu de protections spéciales (5 % seulement). Si l'on examine précisément les protections contre les sorties de routes des chaussées à deux fois une voie sur les routes limitées à 90 km/h, seuls 25 % des sections ont une protection ayant reçu plus de 2 étoiles.

Signalisation Horizontale

UNE FORMATION DIPLÔMANTE AU SERVICE DE LA QUALITÉ

Promouvoir les métiers de la signalisation horizontale, valider les savoir-faire par une reconnaissance professionnelle et offrir à tous (candidats, entreprises, maîtres d'ouvrage) une garantie de rigueur et de sécurité : tels sont les objectifs qui ont présidé à la création en décembre dernier d'un certificat de qualification professionnelle (CQP). Présentation détaillée.

Créé à l'initiative du Syndicat des équipements de la route, ce CQP constitue la première formation diplômante pour les métiers d'applicateur et de chef applicateur en signalisation horizontale (SH).

Un certificat ouvert à tous...

Ouvert à tous, depuis l'applicateur confirmé qui entend faire valoir ses compétences acquises sur le terrain jusqu'au candidat motivé pour apprendre un nouveau métier, le CQP est reconnu par la Fédération Nationale des Travaux Publics. Il représente donc un gage de qualité et de professionnalisme pour les entreprises comme pour les maîtres d'ouvrage. « Jusqu'alors chaque entreprise recrutait, parfois avec difficulté, des candidats aux profils très différents et les formait sur le tas », explique Jean-Luc Vincent, président de la section SH du SER. « Il n'existait pas de formation élémentaire et encore moins de diplôme. Or, applicateur et chef applicateur sont des métiers qui exigent des connaissances théoriques et des compétences pratiques relativement importantes tant sur le plan technique et réglementaire qu'en matière de sécurité. Il nous a donc paru salutaire de créer à la fois un référentiel commun à la profession, de nous doter d'un outil

Les métiers d'applicateur et de chef applicateur exigent des connaissances théoriques et des compétences pratiques tant sur le plan technique et réglementaire qu'en matière de sécurité. Le CQP a vocation à valoriser et à valider l'ensemble de ces savoirs.

d'évaluation performant et de statuer sur un niveau d'exigence et de rigueur. Tout cela contribue à professionnaliser toujours un peu plus nos métiers. »

... un niveau d'exigence réel

Composée d'une partie pratique réalisée en entreprise sous la responsabilité d'un tuteur expérimenté et d'une évaluation théorique basée sur les réponses à un questionnaire à choix multiples, la formation se conclut par le passage du candidat devant un jury composé de professionnels. « Le CQP est loin d'être une formalité pour les candidats, même pour les plus expérimentés », poursuit Jean-Luc Vincent. « Le certificat attribue une place importante aux questions de sécurité. En cas de manquement d'un candidat, l'attribution du diplôme peut donc être compromise mais le candidat sait alors sur quoi il doit continuer à travailler et à se former avant de se représenter éventuellement ». Ainsi, sur la première promotion, composée de 29 candidats, seuls 23 ont obtenu leur CQP (13 applicateurs sur 14 et 10 chefs applicateurs sur 15).

Une référence qui fait des émules

Tout indique donc que le CQP de la section Signalisation Horizontale est en passe de devenir la référence en matière de formation qualifiante. Aussi, la première des cinq sections du Syndicat des équipements de la route à initier une telle démarche pourrait bien faire des émules. « Nos collègues des sections Signalisation Verticale et Dispositifs de Retenue par exemple étudient donc actuellement la possibilité de créer leur propre CQP pour valoriser leurs métiers », conclut Jean-Luc Vincent. Affaire à suivre donc…

Grégory Vassol, diplômé de la première promotion CQP applicateur.

« Valorisant pour moi, sécurisant pour nos clients. »

« Quand l'entreprise m'a proposé cette formation, je n'ai pas hésité une seconde. À 27 ans, j'avais le bac pour unique bagage et le CQP me permettait de valider l'ensemble de mes acquis d'expérience après 4 ans d'ancienneté. Jusqu'à aujourd'hui, dans ce métier, la formation se faisait uniquement sur le terrain au contact des collègues qui ont le plus d'expérience. Or, il comporte beaucoup d'éléments techniques ou réglementaires à connaître : personnellement, j'estime qu'il m'a fallu environ 2 ans et demi pour commencer à être vraiment autonome sur du "linéaire" et je continue d'apprendre tous les jours. La formation m'a donc permis de faire la synthèse de tous ces éléments, de les mettre à jour et d'en apprendre de nouveaux concernant, par exemple, les dernières normes en matière de bandes de rives ou d'implantation de plateaux ralentisseurs. Pour nos clients, c'est aussi la garantie que le travail exécuté sera en tous points conforme aux règles de l'art et qu'il respectera la législation et les consignes de sécurité. Très valorisant, ce diplôme marque une étape pour baliser mon parcours professionnel et je me prépare déjà pour le CQP chef applicateur. »

Placé en amont d'une vingtaine de piles de pont sur l'A13, cet atténuateur est le seul dispositif de sa catégorie à bénéficier d'un indice de sévérité (Asi) de niveau A.

Atténuateurs de chocs sur A13

PROTECTION RAPPROCHÉE

Les piles de pont comptent au nombre des obstacles les plus dangereux pour les usagers de la route. Aussi, quand celles-ci se retrouvent implantées sur autoroute comme sur l'A13 au niveau de Rouen, les dispositifs chargés d'atténuer la violence des chocs en cas de collision se doivent de répondre au plus haut niveau de performance. À l'heure de l'évolution de la réglementation, cet exemple concret montre combien les dispositifs récents ont gagné en efficacité sur de nombreux points.

Avec aujourd'hui plus de 35 000 véhicules/jour, l'autoroute de Normandie connaît d'importants pics de circulation aux heures de départ et de retour de week-end. Pour y faire face et pour continuer à offrir à ses clients les meilleures conditions de confort, de sécurité et de fluidité, la SAPN investit dans l'amélioration de son réseau. Aussi, entre Le Rouvray et Rouen Ouest, la SAPN a mis en service en juillet 2007, une section d'autoroute élargie à 2 x 3 voies, ainsi qu'une nouvelle bifurcation vers Rouen. Ces travaux ont concerné un tronçon de 4 kilomètres à hauteur de Rouen sur lequel figuraient pas moins de 3 passages supérieurs avec les piles situées en bordure des voies de circulation. « Une première phase de travaux dans le terre-plein central a permis de gagner une partie de la place nécessaire à la création de la 3e voie », explique Frédéric Bouelle, responsable des équipements de la route à la SAPN. « Mais évidemment, cela n'a pas été suffisant pour conserver une bande d'arrêt d'urgence et les piles des trois ponts se sont retrouvées à un mètre des voies de circulation. Nous avons donc opté pour un dispositif d'atténuateur de choc en créant également à chaque fois un passage de service au droit de la pile. »

Un indice de sévérité inégalé à ce jour en Europe

L'A13 étant déjà équipée d'une vingtaine d'atténuateurs sur un tronçon de 200 km, les critères de choix des nouveaux dispositifs étaient passablement éprouvés. « Fidèles à notre politique d'équipement, nous voulions un atténuateur évidemment conforme aux dernières évolutions réglementaires et qui présente surtout les meilleures performances de sécurité. Nos critères secondaires touchaient à l'optimisation des coûts de maintenance, à la réduction de l'encombrement au sol, à la rapidité de pose et de remplacement le cas échéant. »
Après consultation, le dispositif retenu répond à ces attentes. Marqué CE, celui-ci a été testé positivement une vingtaine de fois à 110 km/h conformément aux exigences de la norme NF EN 1317–3. À l'issue de ces essais, ce dispositif a été le seul de sa catégorie en Europe à bénéficier d'un indice de sévérité (Asi) de niveau A. Outre ses atouts sécuritaires, l'atténuateur retenu présente bien d'autres avantages pratiques : son emprise au sol est réduite à 8 m, il est livré

Baisse des coûts et des délais de maintenance :
en cas de choc, plus de 90 % du dispositif peut être réutilisé.

prémonté ce qui réduit le temps de pose à une heure et trente minutes environ, il peut être fixé directement sur l'enrobé quand son épaisseur est supérieure à 20 cm, et enfin, en cas de choc, plus de 90 % du dispositif peut être réutilisé ce qui garantit à la fois un coût et un délai de maintenance hors pair.

Un dispositif remplacé en une semaine

Un an après la mise en service des six dispositifs, l'un d'entre eux faisait malheureusement la démonstration de son efficacité. « Nous avons retrouvé l'un des atténuateurs enfoncé sur environ 2 m. Nous n'avons malheureusement aucun détail supplémentaire sur cet accident car le véhicule qui l'a heurté n'a pas été retrouvé et aucun accident ne nous a été signalé, ce qui est plutôt de bon augure pour le véhicule et son ou ses occupants. Quoi qu'il en soit, moins d'une semaine plus tard, le dispositif avait été remis en état de fonctionnement. Une réactivité qui nous a très agréablement surpris. » Et qui est aussi un gage de sécurité supplémentaire…

Frédéric Bouelle,
responsable des équipements de la route pour la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)

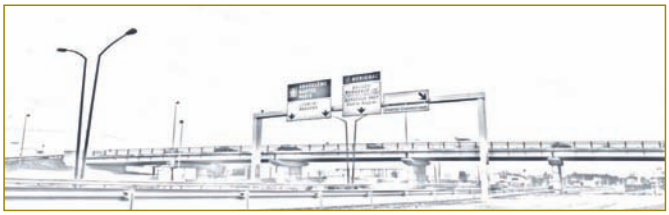
« Marquage CE : la créativité devrait être dynamisée »

Le 2 mars 2009, l'arrêté relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers soumis à l'obligation de marquage CE est entré en vigueur. Quelles conséquences sur votre travail ?

Frédéric Bouelle : « Si la RNER a le mérite de clarifier certains points un peu flous, elle ne bouleverse pas nos habitudes de travail. En effet, les critères de performance exigée correspondent déjà à peu près à ceux que nous utilisions sur notre réseau autoroutier. Il s'agit donc plus d'une remise à jour de normes devenues obsolètes qu'une évolution majeure. En revanche, le changement de philosophie du marquage CE me semble salutaire pour les maîtres d'ouvrage. En privilégiant une approche en termes de performances finales des dispositifs, la démarche de normalisation européenne devrait, je l'espère, favoriser l'émergence d'innovations. De nouveaux concepts, de nouveaux matériaux ou formes pourraient voir le jour prochainement, ce qui permettra à terme d'élargir la gamme des dispositifs de retenue existants pour les gestionnaires que nous sommes ».

Réglementation

NOUVELLE NORME XP P 98-550-1 POUR LES PORTIQUES POTENCES ET HAUTS MÂTS (PPHM)



Les règles de construction des ouvrages métalliques de type « PPHM » ainsi que celles de dimensionnement de leurs ancrages viennent d'évoluer. En effet, l'application de la norme XP P 98-550-1 qui a abrogé la norme XP P 98-550 conduit à un renforcement des structures (de l'ordre de 20 à 60 %) et des volumes de massifs (de l'ordre de 20 à 40 %). Comme toujours, cette nouvelle norme n'est pas rétroactive et s'applique donc aux nouveaux ouvrages (construits depuis mai 2008). Pour autant, la nouvelle norme s'applique aux anciens ouvrages dès lors que ceux-ci font l'objet d'une intervention (remplacement, déplacement, changement de décor ou de signalisation...). Ces modifications entendent tenir compte de la modification récente du DTU « Neige et Vent 65 ». En effet, si la méthode de calcul est restée la même (calcul aux états limites) depuis 1978, les hypothèses d'entrée permettant de dimensionner les structures et les ancrages ont, elles, évolué dans le temps. Ainsi depuis 1996, les normes expérimentales en vigueur intègrent dans le calcul une pression de vent différente selon la région d'implantation.

De nouvelles contraintes à intégrer

Si le redimensionnement des ouvrages et son impact sur leurs fondations vont dans le sens d'un renforcement de la sécurité, cette nouvelle réglementation engendre évidemment un accroissement de la part des matières premières utilisées pour la réalisation des PPHM. Aussi, dans le cadre d'une consultation commerciale ou d'un appel d'offres pour la réalisation de tels ouvrages, il appartient au maître d'ouvrage de vérifier que son projet est bien conforme à cette réglementation et que les entreprises ont bien intégré ces nouvelles contraintes dans leurs réponses afin d'établir une comparaison équitable.
Le prochain numéro de Signes reviendra en détail sur les impacts techniques de cette nouvelle norme.

VU DANS LA PRESSE

Signalisation Horizontale, produits de marquage

La filière confrontée à une pénurie de matières premières

Dans un article paru dans son édition du 15 juin 2010, le quotidien « *Les Échos* » dresse un panorama inquiétant de l'industrie française qui semble souffrir partout d'une importante pénurie de matières premières.
« De plus en plus d'entreprises rencontrent des problèmes d'approvisionnement. Avec la crise, les industriels ont massivement déstocké et réduit leurs capacités. Dans plusieurs filières, ils ont aujourd'hui du mal à faire face au redémarrage économique. Les prix montent, les délais de livraison s'allongent... la logique est chaque fois la même. »

Malheureusement, les fabricants de produits de marquage sont également confrontés à cette pénurie.
« Autre cas frappant, celui de la peinture blanche utilisée pour la signalisation routière. On en manque tellement qu'outre-Atlantique certains chantiers risquent d'être bloqués. Il faut dire que deux des composants clés de ce type de peinture ne sont pas au rendez-vous : le méthacrylate de méthyle (MMA) et le dioxyde de titane. La reprise économique en Chine a été plus forte que prévue, et certaines usines ont eu des soucis », explique Jean-Luc Vincent, du Syndicat des équipements routiers. Au-delà du MMA, « la filière acrylique va rester en pénurie pendant trois ou quatre mois », prévient déjà Dow Chemical.

Dans un tel contexte d'allongement des délais de livraison et de hausse des prix, tous les industriels s'attachent à faire de leur mieux pour gérer la rareté et contenter leurs clients.
« Résultat, Rhodia est depuis huit mois en "force majeure" sur ce produit. Une situation qui permet au groupe de ne pas livrer ce qu'il devait, sans pouvoir être attaqué. » « On livre les clients de façon équitable, en fonction de ce qu'on a », résume-t-on au siège. « Et bien sûr, les prix s'envolent. Dans ce genre de cas, les producteurs enragent de ne pouvoir en vendre davantage. Mais les acheteurs sont encore plus en colère. »

Voir aussi sur le même sujet
http://rsma.org.uk/files/rsma-report-on-raw-material-shortages-may-2010.pdf

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Pierre Bonnevialle, Jean-Bernard Conrad, Dominique Mondé, Guy Neuhaus, Jean-Luc Vincent. Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteurs : Philippe Billon, Jean-Clair Galloo. Conception / Réalisation : All Write 01 53 59 83 83. Imprimerie : BM. Crédits photos : SAPN, Signature, Fotolia, FNTP.
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