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

Signes

DES VILLES ET DES ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

édito

Dans le contexte économique très incertain que notre pays traverse, la réduction des dépenses est éminemment indispensable pour renouer avec la croissance.
Toute la responsabilité de l'État et des collectivités locales reste de ne pas se tromper de cibles dans leurs économies afin de privilégier coûte que coûte les missions d'intérêt général.
N'est-ce pas l'un des enseignements majeurs qu'il convient de retenir de la toute dernière conférence de presse que le ministre Claude Guéant a consacrée à ce qui reste une grande cause nationale : la lutte contre l'insécurité routière ?
Rappelant que le coût de l'insécurité routière représente 23 milliards d'euros à l'économie de notre pays, le ministre justifiait en creux que les investissements qui conduisent à une réduction des accidents pouvaient être très concrètement source d'économies majeures à court terme.
Une information à méditer par tous les responsables politiques qui brigueront un mandat en cette année 2012.
Dans notre dernier numéro de Signes, nous présentions les 10 propositions que le SER a élaborées pour permettre de mener des actions simples et financièrement supportables pour améliorer la sécurité routière.
Nous sommes particulièrement satisfaits que déjà l'une d'entre elles, la première en l'occurrence, trouve un écho favorable dans l'intervention de Monsieur Guéant qui déclarait que « pour être respectées et acceptées, les limitations doivent être constamment lisibles et compréhensibles par tous les usagers. Aussi, j'ai demandé aux préfets, dans chaque département, de réunir la commission consultative des usagers pour la signalisation routière afin que soit engagée une large campagne visant à vérifier la pertinence et la cohérence des limitations de vitesse ».
De même, le SER se félicite que le partage de la route soit, une nouvelle fois, réaffirmé comme une priorité gouvernementale permettant de mieux prendre en compte les usagers vulnérables ou les conducteurs et passagers de deux-roues.
L'ultime souhait du ministre qui en appelle à « un partenariat étroit avec chacun des acteurs investis dans la réduction de la mortalité sur nos routes » est ici entendu.
Il sait combien les adhérents du SER sont à la disposition de tous les responsables politiques pour travailler ensemble afin que 2012 soit encore une nouvelle année de baisse de la mortalité routière.

Jean-Marc Dieulefet - Président du SER

Réglementation Nationale des Équipements de la Route (RNER) – Signalisation verticale permanente

« CETTE NOUVELLE ÉTAPE VALIDE LE TRAVAIL EN FAVEUR DE LA QUALITÉ RÉALISÉ DEPUIS 30 ANS. »

ATTENDU DEPUIS PLUSIEURS MOIS, L'ARRÊTÉ DIT RNER CONCERNANT LA CERTIFICATION **CE** DES PANNEAUX DE SIGNALISATION PERMANENTE IMPLANTÉS SUR LES ROUTES DE FRANCE A ÉTÉ SIGNÉ LE 30 SEPTEMBRE 2011.
QU'APPORTE CE TEXTE ? QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES DE SA PUBLICATION POUR LES MAÎTRES D'OUVRAGE ? QUEL CALENDRIER POUR LA MISE EN CONFORMITÉ DES PANNEAUX DE SIGNALISATION ?
AUTANT DE QUESTIONS POSÉES À GUY NEUHAUS, PRÉSIDENT DE LA SECTION SIGNALISATION VERTICALE DU **SER**.

Signes : Pourquoi cet arrêté ?
Guy Neuhaus : Cet arrêté fait suite à la publication des normes européennes en 2008, et détermine les niveaux de performances requis en France pour la signalisation verticale permanente. En effet, les pays de la Communauté européenne ont œuvré pour harmoniser la signalisation verticale en définissant des caractéristiques dans les domaines de la résistance mécanique, la performance photométrique et la durabilité. Chacune de ces caractéristiques est déclinée en classes correspondant à un niveau de performances. L'arrêté RNER fixe pour la France les niveaux de performances minimaux pour chaque caractéristique couverte par le marquage CE. Cet arrêté RNER liste également les caractéristiques non couvertes par le marquage CE et qui relèvent de la réglementation française telles que les dimensions et les décors.

/// Voir la suite de notre interview en page 2

RNER Signalisation Verticale :
voir aussi l'interview de Xavier Delebarre, maître d'ouvrage page 8

Entretien avec Guy Neuhaus

Président de la section Signalisation Verticale du SER

« UN NIVEAU DE PERFORMANCES MINIMAL ASSURE LA COHÉRENCE EUROPÉENNE, MAIS LE CHOIX QUALITATIF D'UN NIVEAU SUPÉRIEUR EST TOUJOURS LAISSÉ IN FINE AU GESTIONNAIRE LOCAL. »

/// Suite de la page 1

Signes : En quoi cette publication était-elle importante ?
Guy Neuhaus : La norme européenne, base du marquage CE concernant les panneaux de signalisation, avait été publiée au *JO* européen fin 2008. Or, ce texte laissait aux pays membres jusqu'à janvier 2013, c'est-à-dire dans moins d'un an maintenant, pour mettre leurs prescriptions nationales en conformité. Depuis la publication de cet arrêté, les industriels et les maîtres d'ouvrage savent désormais exactement ce qu'ils doivent faire et quels sont les niveaux de performances minimaux auxquels devront répondre leurs produits. Tout est désormais explicite.

Signes : Concrètement que dit cet arrêté ? Quelles sont ses conséquences pratiques pour les maîtres d'ouvrage et les fabricants ?
Guy Neuhaus : Les points importants sont les suivants : cet arrêté impose qu'à partir du 1er janvier prochain, tous les panneaux permanents nouvellement implantés ou posés

ÉCHÉANCIER

Transition entre la certification NF et le marquage CE + certification NF complémentaire

Aujourd'hui — **1er janvier 2013** — **Horizon 2025**

Période transitoire — **Mise en place d'un parc de panneaux marqués CE et certifiés NF complémentaire.**

- Entrée en vigueur progressive du marquage CE et de la certification NF complémentaire.
- Les fabricants font certifier leurs matériels pour obtenir le marquage CE (auprès de tous les organismes européens notifiés) et la certification NF complémentaire (délivrée par l'ASCQUER).
- Les maîtres d'ouvrage adaptent leurs appels d'offres pour ne commander que des équipements marqués CE et certifiés NF complémentaire à compter du 1er janvier prochain.

- Seuls les panneaux marqués CE et certifiés NF complémentaire doivent être commercialisés et utilisés pour équiper les voies ouvertes à la circulation routière.
- Les produits gardent les mêmes niveaux de performances mais ont l'obligation d'être marqués CE et certifiés NF complémentaire.
- Un maître d'ouvrage peut toujours choisir un niveau de performance supérieur parmi différentes classes de matériel marquées CE et certifiées NF complémentaire.

CE + NF complémentaire

> Le SER mènera une campagne d'information auprès des maîtres d'ouvrage tout au long de l'année 2012.

en remplacement d'anciens comportent le double marquage CE et NF complémentaire. Cela veut dire que dans le cadre d'une politique d'entretien qui veille à l'amélioration de la sécurité routière et qui respecte les recommandations sur la qualité de service due aux usagers de la route, l'ensemble du parc de signalisation français devrait être marqué CE et certifié NF complémentaire à l'horizon 2025. Concrètement, cela impose aux fabricants de faire certifier leurs produits pour pouvoir justifier du double marquage auprès de leurs clients. Cette certification porte obligatoirement sur le revêtement rétroréfléchissant et peut porter sur le panneau lui-même ou son support ou l'ensemble du produit complet. Les maîtres d'ouvrage, quant à eux, doivent être vigilants car ils ont encore un an pour adapter les libellés de leurs appels d'offres afin de commander des produits conformes.

Signes : Au-delà de l'aspect administratif, les panneaux de demain seront-ils différents de ceux d'aujourd'hui ?
Guy Neuhaus : Non, car la France a choisi de rester à un niveau de droit constant en gardant les exigences de performances actuelles. Notons bien que ce choix aurait pu être différent mais, comme tel, il signifie que la DSCR a estimé que la qualité des équipements de signalisation verticale actuels permettait d'assurer un niveau de sécurité optimal. Ce choix est le fruit d'un investissement constant de l'État, des maîtres d'ouvrage, des industriels et de tous les partenaires de la sécurité routière depuis les années 80 et le début des travaux sur la normalisation européenne. Il permet également à la France d'avoir une qualité de signalisation verticale réputée aujourd'hui parmi les meilleures d'Europe.

Signes : Les maîtres d'ouvrage gardent-ils la même liberté pour choisir leurs panneaux ?
Guy Neuhaus : Oui. Parmi les panneaux disposant de la double certification CE et NF complémentaire, il y a des classes de performances minimales qu'impose la RNER. Mais rien n'empêche un maître d'ouvrage de demander des classes de performances supérieures. Ainsi, par exemple dans les Alpes, les gestionnaires de la voirie pourront toujours spécifier des niveaux d'exigence supérieurs pour résister à la pression de la neige, là où d'autres, dans des régions particulièrement exposées aux vents, pourront également exiger des classes de performances de résistance aux vents supérieures aux minimas de la RNER.

Signes : Avez-vous prévu d'accompagner les maîtres d'ouvrage durant cette période de transition ?
Guy Neuhaus : Oui. Cet arrêté est encore très récent puisqu'il est daté du 30 septembre 2011, mais le SER a d'ores et déjà prévu de mener une campagne d'information auprès des maîtres d'ouvrage. Outre ce numéro de Signes, nous avons prévu de diffuser largement un document d'information qui doit répondre à la majeure partie des questions posées sur les conséquences de cet arrêté RNER. Nous avons également un projet de journée d'information à propos du marquage CE avec la DSCR et l'ASCQUER. Enfin, précisons que l'ensemble du réseau commercial des entreprises membres du SER est formé sur la question. Chaque maître d'ouvrage peut donc demander des explications aux représentants des entreprises avec lesquelles il travaille.

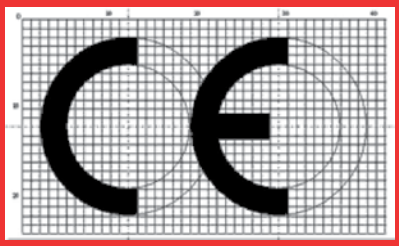
> Tout a été fait pour garder une qualité de signalisation verticale parmi les meilleures d'Europe.

POUR MÉMOIRE

CE QU'IL FAUT SAVOIR À PROPOS DU MARQUAGE **CE** ET DE LA RNER

MÉMO

- La qualité et les spécifications techniques des panneaux français restent au même niveau qu'avant : la France a choisi de rester à droit constant.
- Un fabricant peut faire certifier CE et NF complémentaire, le panneau ou le support ou l'ensemble du produit complet.
- Le référentiel NF actuel disparaît pour être remplacé par un nouveau référentiel CE et NF complémentaire.
- Attention : un produit marqué CE n'est pas obligatoirement certifié NF.



QU'EST-CE QUE LE MARQUAGE **CE** ?

- Un certificat de conformité délivré pour un **produit donné** et indiquant que ses **performances** respectent les exigences fixées par les **directives européennes** qui le concernent.
- Ce marquage fait suite à une **évaluation de la conformité du produit**.
- Cette évaluation doit obligatoirement être **réalisée par l'un des organismes notifiés par les États membres de la Communauté européenne**.
- Un audit annuel valide le **respect des performances du produit en usine** sans inclure le prélèvement d'échantillon en usine ou sur le terrain.

QUELS SONT LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE MARQUAGE **CE** ?

- **Permettre** la libre circulation des produits dans les pays de l'Espace Économique Européen (EEE).
- **Homogénéiser les produits** implantés sur le réseau routier et autoroutier des pays européens en leur attribuant un **référentiel commun** et/ou des **seuils de performances minimaux obligatoires**.

CE QUE **DOIT** FAIRE LE MAÎTRE D'OUVRAGE POUR LA GESTION DE SON PATRIMOINE

- **Jusqu'en 2013 :** vérifier que les panneaux sont marqués soit NF, soit CE + NF complémentaire.
- **Après 2013 :** vérifier que les panneaux sont marqués CE + NF complémentaire.
  Vérifier sur le certificat de conformité du panneau marqué CE que le produit est conforme aux niveaux de performances minimaux fixés par la RNER.

CE QUE **PEUT** FAIRE LE MAÎTRE D'OUVRAGE

- Demander des niveaux de performances supérieurs aux seuils fixés par les référentiels CE et NF complémentaire.

EST CONCERNÉE PAR LE MARQUAGE **CE** ET LA CERTIFICATION **NF** COMPLÉMENTAIRE

La signalisation verticale permanente (police, directionnel, lumineux).

NE SONT PAS CONCERNÉS PAR LE MARQUAGE **CE** ET LA CERTIFICATION **NF** COMPLÉMENTAIRE

La signalisation verticale temporaire, les PPHM, les PMV.

EXEMPLE DE CERTIFICAT **CE**

CE 01234	*Marquage de conformité CE constitué du symbole « CE » spécifié dans la Directive 93/68/CEE.* *Numéro d'identification de l'organisme de certification (le cas échéant)*
AnyCo Ltd, PO Box 21, B-1050 **07** 01234-CPD-00234	*Nom ou marque distinctive et adresse déclarée du fabricant* *Deux derniers chiffres de l'année d'apposition du marquage* *Numéro de certificat (le cas échéant)*
EN 12899-1:2007 Plaques de panneaux rétroréfléchissants éclairées de l'extérieur pour des panneaux fixes de signalisation routière verticale **Résistance aux charges horizontales** Fixations – Satisfaisant Effets du vent – WL2 Flexion de déformation temporaire – TDB5 Charge dynamique due à la neige – DSL1 Charges ponctuelles – PL2 Déformation permanente – Satisfaisant Coefficient partiel – PAF1 **Caractéristiques de visibilité** Coordonnées chromatiques diurnes et facteur de luminance – CR1 Coefficient de rétroréflexion – RA1 Éclairement moyen – E3 Uniformité d'éclairement – UE2 **Durabilité** Résistance aux chocs du matériau constituant la face du panneau – Satisfaisant Résistance au vieillissement climatique (essai de vieillissement climatique naturel accéléré de trois ans) – Satisfaisant Résistance à la corrosion – Aluminium, SP1 Résistance à la pénétration de poussière et d'eau – IP56	

OÙ TROUVER LES INFORMATIONS ?

Pour des réponses aux nombreuses questions que vous pouvez vous poser :

- www.ser-info.com/ser2004/index-faq-sv.asp
  L'espace FAQ du site du SER
- www.ascquer.asso.fr
  Réglementation européenne des produits de construction et organismes notifiés
- www.dpcnet.org
- www.afnor.fr
- Sur NOEMIE – recueil de normes routières : normes en ligne et notes d'information sur le marquage CE
- www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr

QUI ATTRIBUE LE MARQUAGE **CE** ?

Tous les organismes notifiés par les États membres pour délivrer ce marquage.

QUI ATTRIBUE LA CERTIFICATION **NF** ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE ?

La certification NF est propriété de l'AFNOR.

Seule l'ASCQUER est mandatée par l'AFNOR pour attribuer la certification NF.

Les mâts à sécurité passive

RÉDUIRE LA DANGEROSITÉ DES CHOCS CONTRE LES MÂTS DE SIGNALISATION

LE TRAITEMENT DES OBSTACLES FIXES LATÉRAUX, INTERVENANT EN MOYENNE DANS UN ACCIDENT CORPOREL SUR DEUX, CONSTITUE UNE SOURCE DE PROGRÈS MAJEURE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE. NOUVELLEMENT EXPÉRIMENTÉS EN FRANCE, LES SUPPORTS À SÉCURITÉ PASSIVE REPRÉSENTENT UNE ALTERNATIVE TRÈS PROMETTEUSE POUR SÉCURISER CES OBSTACLES. QUELS TYPES DE SUPPORTS EXISTENT ? COMMENT LES CHOISIR ? OÙ EN EST-ON DANS LEUR EXPÉRIMENTATION ? LE POINT SUR L'ENSEMBLE DES QUESTIONS...

Selon la « doctrine » sur l'infrastructure, quatre solutions existent pour sécuriser les obstacles, notamment les supports de signalisation de moment fléchissant supérieur à 570 m.daN :

- **supprimer** ceux devenus inutiles, rationaliser leur utilisation ;
- les **reculer de 7 mètres** par rapport au bord de chaussée pour la majorité des routes existantes ;
- installer des **supports adaptés**, dits « fragilisés », ou « à sécurité passive », objets de cet article ;
- procéder à leur **isolement**, par exemple avec des dispositifs de retenue (glissières).

LES NOMBREUX AVANTAGES DES SUPPORTS À SÉCURITÉ PASSIVE

Les supports à sécurité passive sont des supports qui se déforment et/ou se détachent au moment de l'impact du véhicule. Ceux-ci présentent un double avantage en termes de sécurité pour les occupants :

- au moment du choc, ils protègent l'habitacle **en absorbant une partie de l'énergie cinétique** du véhicule ;
- après le choc, ils **adaptent leur comportement** selon les circonstances de l'impact (vitesse, type de matériel supporté : signalisation, éclairage public, feux tricolores…), soit en stoppant le véhicule, soit en le laissant poursuivre sa course sans pour autant provoquer de décélération dangereuse pour les occupants du véhicule, ou de projection des équipements, évitant ainsi des risques secondaires.

Par ailleurs, l'installation de supports à sécurité passive constitue, dans certaines configurations appropriées, une solution nouvelle et optimale.

FUSIBLES OU DÉFORMABLES ?

Il faut distinguer deux catégories de supports fragilisés :

- les supports **uniquement fusibles**, à embase « glissante », qui se détachent systématiquement lors de l'impact, sans absorption d'énergie ni donc de déformation (type NE – voir ci-dessous). Ils peuvent être intéressants en l'absence de risque secondaire avéré ;
- les supports **déformables**, parfois associés à un dispositif de détachement en pied de mât. C'est la solution préconisée dans la majeure partie des cas, car en plus de ralentir sensiblement le véhicule, la déformation les affaiblit et après éjection ils retombent quasiment sur place sans provoquer de risques secondaires dangereux pour les autres usagers. Ils peuvent être certifiés dans les trois catégories NE, LE ou HE (voir ci-dessous).

Appliqués à la signalisation routière, ils doivent être conformes à la norme EN 12767 ; et à terme, à horizon de 2 ans, ils devront également être certifiés CE suivant les deux normes EN 12767 et EN 12899, qui encadrent les performances respectivement pour les critères de sécurité passive et leur application à la signalisation verticale.

EN EUROPE, LES PAYS NORDIQUES EN POINTE

En matière de sécurité passive, nos voisins scandinaves ont une bonne longueur d'avance, car ces supports sont certifiés depuis plus de 15 ans. Au-delà de l'enjeu accidentologique évident, dans ces pays, les recommandations **privilégient souvent la fragilisation des supports** à leur isolement par des glissières.
Ainsi, par exemple, 30 000 supports fragilisés de

Support fusible :
embase glissante (unidirectionnelle)

Support déformable

DES CHIFFRES ÉVOCATEURS...

En 2010, 264 accidents sont liés à un choc contre un support (poteau de signalisation permanente ou tricolore) ou PAU (poste appel urgence) ; l'ensemble de ces accidents a fait 308 victimes corporelles dont 24 morts (source : Bilan ONISR 2010).
Les chocs contre les obstacles fixes en accotement routier sont donc parfois d'une extrême gravité pour les occupants du véhicule (source : Bilan ONISR 2009).
Pour l'illustrer, un choc à 70 km/h contre un obstacle fixe latéral correspond à :

- un choc à 140 km/h contre un véhicule stationné ;
- un choc de 2 véhicules circulant en sens opposé à 70 km/h chacun ;
- une chute du 7e étage d'un immeuble.

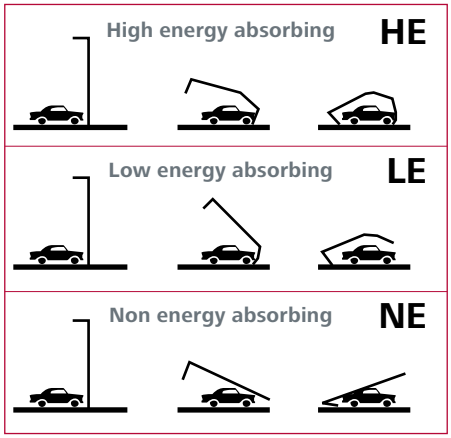
signalisation sont installés en Norvège depuis 1994, 3 000 poteaux et candélabres au Royaume-Uni depuis 2004, dont 130 impacts sans gravité, les exemples sont également nombreux en Finlande, en Suède…
Ainsi, **8 pays ont déclaré obligatoire l'utilisation des mâts fragilisés** selon la norme EN 12767 pour des applications ciblées.

TROIS PARAMÈTRES POUR UNE CERTIFICATION CE

Ces supports sont déjà certifiables CE, suivant la norme européenne EN 12767 de novembre 2007, transposée en norme française ; elle introduit des niveaux d'exigences de performances qui permettent d'évaluer les supports suivant trois paramètres essentiels :

- la capacité des supports à **absorber l'énergie** des véhicules lors de l'impact ;
- la **vitesse d'impact** ;
- le **niveau de sécurité** des occupants.

Cette norme d'essai permet donc de mesurer, par des tests de collision suivant un protocole défini, les performances des supports selon les trois critères précités et de les classifier selon une codification internationale normalisée :



- vitesse du choc à grande vitesse : 50, 70, 100 km/h ;
- catégorie d'absorption : NE, LE, HE ;
- niveau de sécurité des occupants 1, 2, 3, 4*.

LA FRANCE, EN PHASE D'EXPÉRIMENTATION

Dans l'Hexagone et dans les DOM-TOM, après des premiers essais menés par l'INRETS dans les années 80 et 90, le CETE de Rouen Normandie-Centre a repris depuis 2001 le pilotage des études et des expérimentations aux côtés de certaines collectivités, comme par exemple le CG 76, le CG 14 et plus récemment le CG 03.
Ces supports n'étant pas encore certifiés NF en France, ils font l'objet d'une **procédure d'expérimentation définie par la DSCR, pilotée et accompagnée par le CETE Normandie-Centre**, qui vise à :

- s'assurer que les dispositifs de sécurité passive **fonctionnent comme prévu** ;
- harmoniser les **pratiques de pose** ;
- **fédérer les expériences** ;
- **aider les gestionnaires** dans leur politique de traitement des obstacles latéraux ;
- améliorer la **prise en compte des 2RM** (deux-roues motorisées) dans les aménagements.

Pour toute demande d'expérimentation ou d'information préalable, contacter Olivier Bisson au 02 35 68 82 69 et Max Rongrais au 02 35 68 81 31, au CETE Normandie-Centre à Rouen.

* Réservé aux structures inoffensives

Ici un mât à sécurité passive qui fléchit puis qui cède à la base quel que soit l'angle d'impact du véhicule.

DES PREMIERS RÉSULTATS ENCOURAGEANTS

En mai 2010, l'état français a lancé un programme d'expérimentation sur les RN à travers les DIR, sur trois ans. À ce jour, seule la DIR Atlantique a instruit un dossier, pour l'installation de 11 ensembles directionnels.
Par ailleurs, les premiers retours d'expérience sont encourageants ; à titre d'exemple, sur une RD du département de Seine-Maritime, 3 accidents se sont produits, suite à la perte de contrôle des véhicules, bilan : 3 personnes indemnes. Précédemment, au même endroit, dans des circonstances comparables, mais avec des supports rigides « traditionnels », le bilan d'un accident affichait 1 blessé grave.
À l'issue de toutes ces expérimentations, les retours d'expérience aideront les autorités à légiférer sur ces types de supports.

LA MISSION DES PROFESSIONNELS DU SER

UNE EXPERTISE AU SERVICE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Face à cette problématique, les professionnels du SER de la section Signalisation Verticale proposent aujourd'hui aux maîtres d'ouvrage différentes solutions. Avec l'appui des centres techniques compétents de l'Administration, ils les accompagnent dans leur politique et leurs projets de traitement des obstacles latéraux par les supports à sécurité passive. Leur mission s'articule autour de ces trois objectifs :

1. Garantir la fourniture de **matériel conforme aux normes** et présenter les résultats d'essais correspondants ;
2. **Accompagner leurs clients :**
   - sur le choix des matériels suivant les cas d'emploi,
   - sur les préconisations particulières de pose,
   - sur le respect de l'implantation en rapport aux tests réalisés ;
3. Assurer, avec le CETE Normandie-Centre, un **suivi afin de faire évoluer les matériels** pour répondre aux contraintes rencontrées, tout en respectant les exigences réglementaires.

L'interview de Xavier Delebarre, maître d'ouvrage

Entretien avec Xavier Delebarre

Directeur de la Direction interdépartementale des routes Nord

« C'EST LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU QUI DICTE LES PRIORITÉS DE REMPLACEMENT. »

COMMENT PRENDRE EN COMPTE L'ARRIVÉE DU MARQUAGE CE ? QUELS GAINS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ATTENDRE ? FACILITE-T-IL LA GESTION DU PATRIMOINE ? TELLES SONT LES QUESTIONS QUE NOUS AVONS POSÉES À UN MAÎTRE D'OUVRAGE PUBLIC, XAVIER DELEBARRE, DIRECTEUR DE LA DIRECTION INTERDÉPARTEMENTALE DES ROUTES NORD ET ALAIN AUREJAC, CHARGÉ D'ÉTUDES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE.

Signes : Comment vous assurez-vous du respect par vos équipes des nouvelles dispositions réglementaires ?
Xavier Delebarre : Les DIR fonctionnent en réseau, afin que chaque compétence bénéficie des informations des autres experts et notamment toutes celles concernant les évolutions réglementaires qui font l'objet d'une communication partagée sur le réseau. Au-delà, dans les services d'ingénierie routière, nous avons mis en place des référents par grand domaine qui ont pour mission de faire de la veille et de diffuser leurs connaissances auprès de leurs collègues.
Enfin, des journées à thèmes sont régulièrement organisées et nous disposons bien évidemment d'une somme de données sur l'intranet et sur le site de l'AFNOR.

Signes : En quoi l'arrivée du marquage CE et la parution de l'arrêté RNER vont-elles changer votre façon de penser vos investissements en Signalisation Verticale ?
Xavier Delebarre : Clairement, nous n'allons pas attendre le délai du 31 décembre 2012 pour formuler nos prescriptions en prise directe avec ce nouveau dispositif. Reconnaissons que cette évolution extrêmement complexe, l'est surtout pour les industriels fabricants. Le marquage CE peut presque être vécu par le maître d'ouvrage comme une simplification dans la mesure où le marquage CE nous garantit contre un produit de basse qualité.

UN INVENTAIRE POUR QUANTIFIER LES PRIORITÉS

Alain Aurejac : Sur le parc dont nous avons la responsabilité nous allons établir des priorités pour décider quels panneaux changer en premier. Cela suppose que nous terminions l'inventaire de celui-ci, déjà à 50 % réalisé. Un audit qui nous permettra de quantifier les priorités par types de panneaux pour lancer les campagnes de renouvellement qui s'imposent.

Signes : Comment allez-vous gérer cette planification de la mise aux normes ?
Alain Aurejac : La question ne se pose pas pour les créations et les renouvellements des panneaux accidentés, qui feront immédiatement l'objet d'un remplacement par des panneaux marqués CE.
Pour l'entretien, c'est la sécurité du réseau qui dicte nos priorités. Et nous ne pourrons pas, pour des raisons budgétaires évidentes, changer du jour au lendemain tout notre parc. Nous allons hiérarchiser les campagnes de mise aux normes en commençant par les panneaux les plus impactants en termes de sécurité : les panneaux de danger de type AB, les panneaux de type A et les panneaux de type B1 (sens interdit) ou B14 (limitation de vitesse). Un travail qui doit aussi nous conduire à lisser cette hiérarchisation en épuisant tout d'abord les nécessaires stocks de roulement que nous sommes tenus de constituer.
Xavier Delebarre : Sur ce point, il n'est pas interdit de penser que nous essaierons d'accélérer cet apurement des stocks en créant des passerelles entre nos différents centres pour aller plus vite. Un travail qui sera d'autant facilité par la constitution en cours de la base de données de gestion du patrimoine.

Un audit pour quantifier les priorités par types de panneaux et lancer les campagnes de renouvellement qui s'imposent.

Signes : En quoi cette nouvelle réglementation peut-elle être synonyme d'amélioration de la qualité de la signalisation verticale et de la sécurité routière ?
Xavier Delebarre : Du point de vue de la qualité, de la durabilité et de la visibilité, cette nouvelle réglementation apporte un plus dans la mesure où elle implique une modernisation d'un parc existant sur notre secteur qui pour les seuls panneaux de police représente plus de 30 000 panneaux.
Alain Aurejac : Pour le maître d'ouvrage, la qualité des produits était déjà assurée par la norme NF. Demain, le produit présenté en France ne sera donc pas différent. Pour autant, la norme CE est beaucoup plus exigeante pour les industriels en termes de traçabilité. Des exigences qui peuvent être synonymes de surcoût que nous espérons bien évidemment le plus limité.
Xavier Delebarre : Le marquage CE a pour objectif la libre circulation des produits. Mais de mon point de vue, il contribue à améliorer la qualité car il nous assure d'un produit de qualité, cette qualité à laquelle les fabricants français nous ont habitués.

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 - Rédacteur : Philippe Billon et Jean-Clair Galloo. 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