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

Signes

DES VILLES ET DES ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

Entretien avec Guy Neuhaus, Président du SER

« LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE MISSION DE SERVICE POUR LE PUBLIC »

LE PRÉSIDENT DU SER DÉTAILLE ET MET EN PERSPECTIVE LA NOUVELLE STRATÉGIE DU SYNDICAT.

Vous avez pris les rênes du SER au printemps dernier, quels sont les grands axes de la stratégie que vous entendez déployer pour le SER ?

En plus de 50 ans, le SER a su devenir le partenaire incontournable des acteurs de la sécurité routière, et notamment des pouvoirs publics et du réseau scientifique et technique de l'État. Nous souhaitons amplifier nos contacts avec les décideurs locaux qui ont plus que jamais besoin de déployer des politiques d'entretien et d'équipements permettant de faire « mieux pour moins cher » et être plus à l'écoute de toutes les parties prenantes.

Et en tout premier lieu, les usagers, qui seront de plus en plus appelés à donner leur avis sur la qualité des équipements qu'ils utilisent et dont la voix mérite d'être entendue, analysée et mise en perspective par l'action. Nous réfléchissons à développer une stratégie collaborative sur les réseaux sociaux afin de mieux écouter et nous approprier les attentes des usagers. Nous apporterons ainsi des réponses permettant aux élus locaux d'être encore plus en phase avec leurs électeurs.

Dans le même esprit de coopération porteuse de sens et de valeur ajoutée pour nos clients, nous avons transféré notre siège au sein des locaux de la Maison des Travaux Publics afin de nous rapprocher de notre communauté professionnelle et de déployer les meilleures synergies avec tout ceux qui "font" la route.

Le profil et l'expérience de Julien Vick, notre nouveau délégué général, donnent du sens à cette ambition. Le SER bénéficie, en effet, depuis quelques mois de l'expérience de cet ancien directeur adjoint du bureau de normalisation du transport des routes et de leurs aménagements au sein du SETRA.

DÉMONTRER LA VALEUR AJOUTÉE DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE DANS LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Nous allons travailler avec un certain nombre de partenaires de la communauté routière sur l'apport des équipements de la route à la sécurité routière. Ce type d'étude a déjà été réalisé dans d'autres pays avec des résultats très impressionnants. Nous démontrerons que des équipements de la route conformes, et surtout entretenus, contribueront à l'atteinte de l'objectif de moins de 2 000 morts sur les routes françaises.

/// Suite page 2

Entretien avec Guy Neuhaus, Président du SER

/// Suite de la page 1

Ces dernières années ont été marquées par une intense activité normative et réglementaire. Quelles est l'analyse du SER face à ces évolutions ?

Notre ambition a toujours été de démontrer qu'un meilleur pilotage des politiques d'investissements, et surtout d'entretien des infrastructures, est le garant du maintien du niveau de service attendu par les usagers qui placent la rénovation des routes et de la voirie au premier rang de leur préoccupation (voir notre article sur l'enquête de la FNTP en pages 10 et 11).

Dans ce contexte, nous sommes extrêmement vigilants à ce que notre pays maintienne le niveau de qualité au sens de l'efficacité et de la durabilité qui fonde la réputation des réseaux routiers français.

C'est la raison pour laquelle nous sommes très impliqués dans les travaux européens mais aussi français, en offrant la compétence des experts techniques de notre Syndicat. Nous nous réjouissons donc systématiquement qu'une norme vienne conforter ce niveau d'exigence.

Mais nous travaillons aussi à convaincre nos partenaires lorsque nous estimons que les réflexions ne vont pas ce sens, surtout lorsque les performances des produits seraient dégradées.

Pour prendre l'exemple du marquage CE, le SER s'est affirmé comme l'un des moteurs de sa promotion et de sa mise en place pour les équipements de signalisation verticale. Et toutes nos entreprises se sont engagées dans la production de produits bénéficiant de ce marquage.

Par contre sur les produits de marquage, nous ne pouvons promouvoir un marquage CE qui ne garantisse pas la traçabilité et donc la qualité des produits fabriqués (voir interview de Jean-Luc Vincent, président de la section signalisation horizontale du SER en pages 6 et 7). De même, nous attendons avec impatience que paraissent enfin des textes clairs sur les dispositifs de retenue afin que les maîtres d'ouvrage sachent rapidement quels produits mettre en œuvre pour traiter des extrémités et des raccordements dont les normes CE n'ont pas encore été publiées.

ÉTUDES D'IMPACT SUR L'APPORT DES ÉQUIPEMENTS / BAISSE DE L'ACCIDENTOLOGIE

RÉSULTAT D'UNE ÉTUDE RÉALISÉE PAR LES AUTORITÉS SUÉDOISES EN 2004 PORTANT SUR 230 ACCIDENTS

La non-conformité de l'infrastructure et de ses équipements est :

- **mise en cause dans 75 cas** (soit un ratio impressionnant de 33 %),
- une des **causes secondaires dans 71 autres cas**.

=> La responsabilité directe ou indirecte de l'infrastructure et de ses équipements dans plus de 63 % des accidents mortels.

RÉSULTAT D'UNE ÉTUDE BRITANNIQUE

L'application de peinture VNTP sur une section de l'autoroute A556 particulièrement accidentogène :

=> Réduction du nombre d'accidents enregistré sur une période de 3 ans de 16 (dont 2 très graves) à 2 (sans aucun accident grave).

ASSURER LA PERFORMANCE DES PRODUITS APRÈS LEUR MISE EN ŒUVRE

La section signalisation horizontale a développé une norme de qualité sur l'application des peintures routières. Son objectif est que le gestionnaire de réseau puisse être systématiquement assuré que les produits appliqués sur les routes apportent le niveau de sécurité et de service défini par sa politique de marquage. C'est dans cette perspective que le SER a travaillé à l'élaboration d'une norme NF Service qui puisse garantir qu'au-delà des performances du produit, la qualité de la mise en œuvre. En effet, il nous semble fondamental que la fonction sécurité routière qui est pour l'instant seulement assurée par la certification des produits fabriqués puisse être étendue à leur installation sur les routes. Le succès de cette approche service dans la signalisation horizontale nous conduit à travailler à l'élaboration de déclinaisons de cette marque NF Service pour les dispositifs de retenue et les équipements de signalisation verticale.

Certains évoquent parfois la notion de mission de service public à propos de la sécurité routière. Qu'en pensez-vous ?

Notre pays a un des meilleurs réseaux routiers du monde. Ce patrimoine est d'une richesse incroyable qui a nécessité des investissements très importants sur les dernières décennies.

L'ambition constante de nos gouvernements successifs, jusqu'à la fin des années 2000, était clairement d'offrir un bon niveau de sécurité et de service à l'usager parce que tous considéraient, à juste titre, que l'un des principaux leviers de la croissance économique était de favoriser les échanges.

La route est encore pour longtemps le principal vecteur de ces échanges, nous ne pouvons que regretter qu'elle ne soit plus une priorité avec tous les risques que cela engendre pour la sécurité de nos concitoyens.

Il n'est nul besoin d'être un gestionnaire expert pour comprendre que la pérennité de ce niveau de service sera éminemment moins coûteux si l'on met en place une vraie politique d'entretien, plutôt que de s'apercevoir, dans de très brefs délais désormais, que le vieillissement de ce patrimoine exige de tout remplacer. Nous pouvons citer à titre d'exemple l'état du réseau autoroutier non concédé, et plus particulièrement celui de l'autoroute A1 entre Roissy et Paris, avec une chaussée totalement dégradée et une signalisation horizontale qui n'est pratiquement plus visible. Par ailleurs, l'État a été interpellé en juillet de cette année par 26 élus du Val de Marne sur la situation du réseau national qui traverse ce département. En cette période de rigueur budgétaire, le SER entend placer ses actions au service de la sécurité routière qui est à notre sens une mission de service pour le public.

UNE CIRCULAIRE POUR TRAITER LE VIDE RÉGLEMENTAIRE ?

Entretien avec Jean-Bernard Conrad, Président de la section Dispositifs de Retenue du SER

LA NORME EUROPÉENNE EN 1317 COMPREND 8 PARTIES DONT SEULES 4 ONT ÉTÉ PUBLIÉES. LE VIDE JURIDIQUE ACTUEL INHÉRENT À CES 4 PARTIES MANQUANTES LAISSE MAÎTRES D'OUVRAGE ET INDUSTRIELS DANS L'EXPECTATIVE. SEULE LA PUBLICATION D'UNE CIRCULAIRE FRANÇAISE PERMETTRAIT DE FIXER LES RÈGLES APPLICABLES EN ATTENDANT LA PUBLICATION COMPLÈTE DE LA NORME EUROPÉENNE, TEXTE QUE LA DSCR SOUHAITE PRODUIRE DANS LES PLUS BREF DÉLAIS.

Marquage CE des dispositifs de retenue : où en sommes-nous ?

La Directive des produits de construction a, depuis 1988, pour objectif d'assurer la libre circulation des produits au sein de l'union européenne. Elle est complétée par des normes qui définissent, pour chaque produit, les classes de performances auxquelles ils peuvent se référer mais aussi les méthodes de tests de ces performances. Pour les dispositifs de retenue, c'est la norme EN 1317 qui définit ce référentiel. Depuis la parution de l'Arrêté RNER (Réglementation national des équipements de la route), nous connaissons les performances minimales des dispositifs de retenue exigées sur le réseau français. Après une période transitoire, qui s'est achevée le 1er janvier 2011, tout dispositif installé sur une section neuve doit être marquée CE.

Toute la difficulté repose sur le fait que la norme européenne EN 1317 comprend 8 parties, et que seules les parties 1, 2, 3 et 5 ont été publiées. Nous sommes dans l'attente de la publication des parties 4, 6, 7 et 8 qui traitent des problématiques de raccordement entre glissières, des extrémités de files ou de la pose des écrans-moto. En outre, la problématique de l'entretien, notamment après accidents, reste encore dans un vide réglementaire très difficile à gérer pour les gestionnaires de réseaux.

Les exploitants sont partagés entre l'application des anciennes normes NF ou celles de normes européennes non validées.

Si en l'absence d'une normalisation européenne, les États ont autorité pour réglementer les parties de la norme qui ne sont pas harmonisées, la France attend l'accord de Bruxelles afin de publier un texte transitoire permettant de pallier ce vide réglementaire.

Lors de la dernière réunion CoTITA, (voir notre compte-rendu en pages 4 et 5), les autorités représentantes de l'administration française se sont engagées à éditer par voie de circulaire – dans de brefs délais maintenant – les solutions à apporter aux parties des normes EN 1317-4 et EN 1317-7 non harmonisées à ce jour. Nous croisons les doigts !

L'exemple de ce que ne permet pas encore la norme EN 1317 (Écrans-motos sous glissières CE)

En l'absence de la partie 4 de la norme EN 1317, exemple de raccordement réalisé avec les dispositions de la NF et le GC 77

Concrètement, quels sont les enjeux du marquage CE en termes de performances ?

Le marquage CE n'a pas pour seul intérêt d'harmoniser au niveau européen les performances des dispositifs de retenue. L'enjeu est aussi d'obtenir une qualification de produit plus performant. La vraie question est de savoir s'il apporte un plus par rapport à la marque NF. Et la réponse est oui car nous avons, lors de nos travaux, améliorer les classes d'aciers utilisés. Ceux-ci ont une résistance et une élasticité améliorées.

Les glissières marquées CE sont donc plus performantes et avec des caractéristiques validées par la déclaration du fabricant qui s'engage sur la constance de la qualité et les performances de ses produits.

DPC/RPC COMMENT S'Y RETROUVER ?

Depuis le 1er juillet 2013, la DPC (Directive des produits de construction) est remplacée par le RPC (Règlement des produits de construction N° 305/2011). Ce dernier n'exige pas de transposition en droit national. Il clarifie les concepts de base et l'utilisation du marquage CE.

Il faut également comprendre que la déclaration de conformité n'existe plus. Elle est remplacée par une déclaration de performances (DoP). Seul le fabricant peut l'établir. Il assume dès lors la responsabilité de la conformité de son produit avec les performances déclarées. Il atteste ainsi que toutes les informations concernant son produit sont exactes et fiables. Le marquage CE atteste, quant à lui, aux termes d'un système d'évaluation, de la constance des performances du produit.

LES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE AU CENTRE DE LA RÉUNION CoTITA NORMANDIE-CENTRE

QU'APPORTENT LA NORMALISATION ET LA CERTIFICATION AUX ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE ? QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES DU MARQUAGE CE SUR LES DISPOSITIFS DE RETENUE ? QUELLES PIÈCES DOIT FOURNIR UN PRESTATAIRE DANS LE CADRE D'UN MARCHÉ D'ENTRETIEN DE SIGNALISATION HORIZONTALE ? ... TELS ÉTAIENT LES SUJETS DE RÉFLEXIONS PROPOSÉS AUX PARTICIPANTS DE LA JOURNÉE TECHNIQUE ORGANISÉE AVANT L'ÉTÉ PAR LA CoTITA NORMANDIE-CENTRE EN PARTENARIAT AVEC LE SER.

Présentations didactiques permettant de faire le point sur la normalisation européenne, ateliers débats et partage d'expériences avec les 115 gestionnaires présents, cette journée était organisée autour des trois grande thématiques : signalisation verticale, signalisation horizontale, dispositifs de retenue.

MARQUAGE CE + NF COMPLÉMENTAIRE DE LA SIGNALISATION VERTICALE PERMANENTE DEPUIS LE 1ER JANVIER 2013

« Obligation réglementaire s'imposant dans tous les États membres dès que la norme européenne entre en application, le marquage CE permet la libre circulation des produits mais ne garantit pas que la performance du produit corresponde aux exigences minimum de la réglementation nationale » rappelait en introduction Guy Neuhaus président du SER. « En France ce sont les arrêtés RNER qui fixent pour les équipements de la route, le niveau minimum des classes de performances que les produits doivent atteindre pour être déployés sur le réseau hexagonal ».

Le débat entre Michel Rotat, co-président de la CoTITA NC, Louis Dupont, directeur du Laboratoire régional de Blois (CETE NC), Guy Neuhaus, président du SER et Michel Graff, chargé d'études en sécurité routière au laboratoire régional de Blois, a mis en évidence ce changement de philosophie entre le marquage CE et la norme NF : le premier s'attache à définir les différentes classes de performance d'un produit, alors que la norme NF détermine un seuil minimum à atteindre.

Depuis le 1er janvier dernier c'est donc l'ensemble des panneaux permanents (police, directionnelle) qui sont soumis au marquage CE. Ce marquage couvre à la fois les supports, et les panneaux eux-mêmes.

Toutefois, la France ayant décidé de rester à droit constant, l'introduction du marquage CE n'a pas d'incidence directe sur la performance des panneaux de signalisation grâce à l'arrêté RNER du 30 septembre 2011.

Pour implanter un panneau, les maîtres d'ouvrage doivent vérifier sur le certificat CE du produit que les classes de performance sont supérieures ou égales au minimum de l'arrêté RNER. Ils ont toutefois la possibilité d'exiger des classes supérieures.

Un panneau marqué CE doit être obligatoirement marqué NF Complémentaire pour les parties non traitées par la marquage CE (exemple : les décors).

L'OPTIMISATION DU BUDGET D'ENTRETIEN DICTÉE PAR LE NIVEAU DE SERVICE CHOISI

La durée de vie moyenne d'un panneau étant de 20 ans environ, le débat avec la salle portait alors sur les niveaux de service dans la durée dans un contexte budgétaire de plus en plus contraint. S'il existe en effet des seuils minimums de performances à neuf, aucune réglementation n'impose un niveau de performance dans la durée. Avec un parc de 30 millions de panneaux, comment s'assurer qu'ils sont tous cohérents, utiles, performants ? Comment procéder à un renouvellement pertinent qui assure le niveau de service minimum aux usagers ? Plusieurs études montrent que près de 50 % des panneaux présentent des performances non-conformes et que 10 à 15 % d'entre eux pourraient être retirés. Gestion, cohérence et entretien (un simple nettoyage permet un gain de 30 % de la rétroréflexion) constituent les trois grands axes d'une politique économique de maintien du niveau de service.

SUPPORTS FUSIBLES : EXPÉRIMENTATIONS EN ATTENDANT LA RÉGLEMENTATION

Exposé dans le cadre d'une table ronde, le cas particulier des supports à sécurité passive ou supports « fusibles » a été l'occasion de dire combien les expérimentations en cours étaient encourageantes. En effet, alors que les chocs contre des obstacles latéraux représentent 38 % des cas d'accidents, la protection de ces obstacles par des dispositifs de retenue est un enjeu majeur de sécurité.

Pour autant, lorsque celle-ci est techniquement trop compliquée, les supports fusibles constituent une alternative qui mérite d'être expérimentée. En pointe sur le sujet, le Conseil Général de Seine-Maritime expérimente actuellement avec succès deux types de dispositifs. Afin de favoriser le partage de telles expériences, et en attendant une réglementation, le CETE Normandie-Centre prépare actuellement un guide des bonnes pratiques pour l'implantation de tels dispositifs.

Les participants à cette journée sont majoritairement des techniciens et des gestionnaires de voirie des collectivités territoriales.

BON DE COMMANDE, PERFORMANCE, RÉGIE... QUELLE SOLUTION ?

Pour répondre à ces questions, l'analyse et le retour d'expériences des gestionnaires de voirie ont permis aux participants de mesurer les avantages et inconvénients de chacun des modes d'intervention. La réactivité des équipes, la souplesse de mise en œuvre, la garantie des résultats, la disponibilité en cas d'urgence, la maîtrise des coûts sont les principaux critères à prendre en compte pour choisir la forme de son marché et ainsi maintenir des performances, gage de sécurité routière.

Les exemples proposés par les départements du Loiret, du Calvados et de l'Orne montrèrent que l'entretien du marquage reste le garant d'une qualité maximale. Dans tous les cas, la définition d'un niveau de service souhaité par type de réseau (niveau de contraste de jour, visibilité de nuit par temps de pluie…) mais aussi des enjeux de service (délai de réalisation des prestations, temps d'immobilisation de la chaussée..) constitue les meilleures garanties d'une politique de marquage adaptée aux enjeux locaux.

Et ce d'autant plus lorsque la démarche sait s'appuyer sur un partenariat avec l'entreprise ayant permis de définir les rôles et missions de chacun, les conditions de reprises de garanties et de contrôle basé sur un esprit gagnant/gagnant.

L'HARMONISATION EUROPÉENNE DES DISPOSITIFS DE RETENUE RESTE À AMÉLIORER

Concernant les dispositifs de retenue, tous ne bénéficient pas pour l'heure du marquage CE. En effet, la norme EN 1317 comprend 8 parties dont la 5e (exigences relatives aux produits, durabilité et évaluation de la conformité) vise au marquage CE des dispositifs de retenue routiers, en particulier des barrières de sécurité, des atténuateurs de chocs, des transitions et extrémités de barrières. La partie 2 définit les niveaux de performances d'une barrière de sécurité soumise à des essais de choc, en fonction de trois critères de classification : le niveau de retenue, la largeur de fonctionnement et l'indice de sévérité.

Concernés par la partie 8 de la norme, actuellement à l'état de spécification technique, les écrans-motos doivent subir également des essais de chocs de mannequin-motard. Sur ce sujet, il a été rappelé aux participants que seul un produit CE équipé de l'écran-moto et qui a subi les essais de choc véhicule (l'écran-moto lui-même ayant subi les essais de choc mannequin décrit dans la norme EN 1317-8) peut prétendre au marquage CE.

Par ailleurs, il a été rappelé que l'arrêté du 2 mars 2009 de la RNER relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers soumis à l'obligation du marquage CE concerne seulement les barrières de sécurité et les atténuateurs de choc (excluant encore les ouvrages coulés en place (DBA, GBA), les dispositifs de retenue temporaires, les extrémités ou les raccordements). Ainsi, un tableau comparatif des exigences minimales requises pour les différents dispositifs de retenue sur les autoroutes de plusieurs États membres a permis de constater la nécessité d'une meilleure harmonisation au sein de la communauté européenne.

Enfin, cette journée fut également l'occasion d'annoncer la publication prochaine d'un guide de recommandations du SETRA traitant de la question du choix des dispositifs de retenue sur Ouvrage d'Art en tenant compte du marquage CE. Sur la question du partage des responsabilités entre les maîtres d'œuvre et les maîtres d'ouvrage, le SER a par ailleurs annoncé qu'un projet de certification NF Service de la pose des glissières de sécurité était actuellement à l'étude.

LES CoTITA

8 COMMUNAUTÉS D'EXPERTS

Créées en 2007 par l'État et des Départements de France (ADF) dans le cadre de la loi relative aux libertés et responsabilités locales, les Conférences Techniques Interdépartementales des Transports et de l'Aménagement (CoTITA) réunissent des personnels techniques locaux de l'État et des collectivités.

Elles visent à développer une communauté technique publique locale afin de faire émerger les besoins spécifiques, d'identifier les problèmes rencontrés pour leur apporter des solutions. Il existe huit CoTITA en France, une sur chaque zone d'action CETE. Chacune propose sur des domaines variés (route, transports et mobilité, aménagement urbain, environnement, risques, bâtiment), des actions d'animation et de partage de connaissances : journées techniques, clubs, forums…

Retrouvez l'ensemble des documents supports qui ont servi à l'animation de cette journée à l'adresse suivante : www.cotita.fr/spip.php?article1119

COMMENT OPTIMISER LA GESTION DE SON PATRIMOINE ?

Entretien avec Jean-Luc Vincent, Président de la section Signalisation Horizontale du SER

LES MUTATIONS QUE CONNAIT LE MONDE DE LA ROUTE - MODES D'UTILISATION, ÉVOLUTIONS DU TRAFIC, PROGRÈS TECHNOLOGIQUES POUR LES VÉHICULES COMME POUR LES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE - SONT AU CENTRE DE LA RÉFLEXION DES INDUSTRIELS POUR SANS CESSE ANTICIPER ET PROPOSER DES PRODUITS ADAPTÉS À CES ÉVOLUTIONS. UNE RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT QUI NE PEUT SE PASSER DU RETOUR D'EXPÉRIENCES DES MAÎTRES D'OUVRAGE QUI, CHAQUE JOUR SUR LE TERRAIN, INNOVENT EUX-AUSSI DANS UN CADRE BUDGÉTAIRE DE PLUS EN PLUS CONTRAINT. TEL EST LA VOCATION DU TOUR DE FRANCE À LA RENCONTRES DES MAÎTRES DO'UVRAGE QUE LES EXPERTS DU SER ONT INITIÉ.

Quel était l'objectif des rencontres régionales que vous proposez aux maîtres d'ouvrage en région ?

Ce tour de France a pour enjeux de faire un inventaire des pratiques afin de nous permettre de personnaliser nos offres et nos services en fonction des spécificités de chaque région. L'idée qui sous-tend cette démarche est aussi d'aider les maîtres d'ouvrage à proposer aux usagers un niveau de performances adapté à leurs exigences en fonction du type de voirie rencontré, de la climatologie locale, des contraintes du trafic. Et ce afin que, quelles que soient les routes empruntées, il y ait sur le réseau français une vraie cohérence de services. Il n'est, par exemple, évidemment pas nécessaire que toutes les routes soient équipées de marquages visibles de nuit par temps de pluie, mais il n'est pas normal qu'une route puisse ne pas être lisible par l'usager. Autrement dit, l'enjeu n'est pas de marquer plus mais de marquer mieux, pas de dépenser plus mais de bien investir.

Ce message est-il bien passé auprès des maîtres d'ouvrage que vous avez rencontrés ?

Ce serait à eux de répondre, mais nous avons été agréablement surpris du succès rencontré par ces réunions. Elles ont démontré leur utilité pour faciliter les échanges, valoriser les bonnes pratiques, dynamiser une information – notamment réglementaire – toujours difficile à diffuser.

L'INVESTISSEMENT ENTRETIEN EST VECTEUR DE COHÉRENCE ET DE PERFORMANCE

Heureux surtout de constater que certains maîtres d'ouvrage sont parfaitement en phase avec cette idée de l'« investissement entretien », productif de cohérence et de performance. La DIR Est, qui qualifie son réseau par une cartographie des performances afin de contrôler et d'adapter ses investissements là où c'est le plus pertinent, est tout à fait en résonnance avec les préconisations du SER (voir article page 8).

L'ABSENCE DE MARQUAGE EST SYNONYME D'ACCIDENTS

Ces rencontres ont même eu pour mérite de voir certains maîtres d'ouvrage rappeler la vocation originelle du marquage, à savoir une lisibilité du tracé dont l'absence est directement synonyme d'accidents.
Tout l'enjeu est donc d'entretenir un patrimoine qui depuis son origine remplit cet office pour peu que l'on veille au maintien de ses performances.

DURABILITÉ : LES AVANTAGES DU TEST ROUTIER

Contrairement à la norme EN 1871, la norme européenne EN 1790 concernant les bandes préformées a été adoptée par les pays européens. Elle va donc être très rapidement publiée et chaque état aura la possibilité de réglementer sur la base de ce document de référence qui décrit les conditions d'attribution du marquage CE.
En France la RNER (réglementation nationale des équipements de la route) devra tenir compte à minima des niveaux de performance actuels et définir le mode de détermination de la durabilité. Le choix du test routier suivant la norme EN 1824 permettra de conserver un référentiel connu des maîtres d'ouvrage et garantira, par opposition au simulateur d'usure sur manège (EN 13197), une évaluation en conditions réelles d'utilisation (trafic, climat, exposition aux UV...). Le maintien de la qualité passe donc par un positionnement clair de l'État sur l'unique utilisation du test routier pour apprécier la durabilité des produits de marquage.

POINT SUR LE MARQUAGE CE

SIGNALISATION HORIZONTALE

La norme européenne EN 1871, support à l'attribution du marquage CE pour les produits de marquage, vient d'être rejetée pour la troisième fois consécutive. Sans l'assurance de pouvoir assurer la traçabilité des produits, la France a maintenu sa position négative. Elle est accompagnée par 7 autres pays européens, dont l'Allemagne, les Pays-Bas et la Tchéquie.

À ce propos, de nombreux arguments s'opposent sur l'un des seuils de performance en-deçà duquel le marquage ne remplirait plus son rôle – la rétroréflexion. Quel est votre conseil ?

Notre première recommandation est de bien connaître l'état de son réseau. Il constitue un patrimoine dont l'entretien est financièrement beaucoup plus attractif que sa remise à neuf. Ensuite, il convient de se donner un objectif de maintenance en fonction de la typologie du réseau et de s'y tenir au moyen de seuils d'alerte déclenchants les phases d'entretien.

Tous les réseaux n'ont pas d'utilité à être maintenus impérativement au seuil de 150 mcd. Par contre, d'autres doivent systématiquement être maintenus à ce niveau de performance.

Donc l'objectif pourrait être de se dire qu'en dessous de 80 mcd, il y une urgence, entre 80 et 120, il faut programmer dans l'année, à 150 c'est parfait.

Tout le rôle des experts du SER est de savoir assister le maître d'ouvrage dans la poursuite de ses objectifs.

Le marquage CE des produits de signalisation horizontale est, semble-t-il, au point mort. Qu'est-ce que cela vous inspire ?

Les travaux de normalisation européenne ont pour but d'harmoniser la performance des produits en vente sur ce périmètre. Nous y sommes évidemment favorables mais pas à n'importe quel prix. C'est dans ce sens que depuis l'origine des travaux nous nous sommes beaucoup investis pour que le marquage CE des produits de signalisation horizontale avance dans le bon sens. Le refus actuel d'adopter un texte commun est motivé par le fait que le projet de texte n'assure pas la traçabilité des produits.

ASSURER LA TRAÇABILITÉ DES PRODUITS

Aucun contrôle de la production n'est prévu, et la France fait partie des pays qui considèrent que ce manque de garantie n'est pas propice à l'assurance pour le maître d'ouvrage que le produit qui sera appliqué sur son réseau répondra effectivement aux exigences de performance de la norme. Les conditions d'attribution du marquage CE n'étant pas réunies, nous préférons rester sur le modèle référent actuel - la Norme NF - seul à même de garantir aux maîtres d'ouvrage un produit de qualité conforme à leurs exigences.

C'est donc pour eux que nous nous sommes battus.

De nouvelles expérimentations de marquage de passages protégés ont fait la une de la presse récemment. Que penser de ces « innovations » ?

Les industriels sont toujours favorables aux expérimentations qui permettent de mieux formaliser les tracés dédiés à chaque utilisateur. Pour peu qu'ils soient effectivement vecteur de sécurité routière. Le trafic, notamment urbain, évolue très vite tout comme les besoins liés au meilleur partage de la voirie. Cohabitation vélos/piétons/deux roues/voitures, multiplication des zones 30, autant d'exemples qui nécessitent d'améliorer les contrastes et la sectorisation des espaces. Tant que les innovations respectent le cadre réglementaire et les process d'expérimentations fixés, nous trouvons que l'innovation est porteuse d'évolution positive.

RENCONTRE AVEC LES MAÎTRES D'OUVRAGE

POUR FAVORISER LES ÉCHANGES D'EXPERTISES ET AFFIRMER UNE ÉCOUTE ACTIVE DES PROBLÉMATIQUES DES MAÎTRES D'OUVRAGE, LES EXPERTS DU SER VONT RÉGULIÈREMENT À LEURS RENCONTRES EN RÉGION. TOUR D'HORIZON DES ATTENTES ET DES APPROCHES DE LA DIR MED ET DE LA DIR EST.

DIR EST : LA CONNAISSANCE DE L'ÉTAT DU PATRIMOINE, CLÉ DE VOÛTE DE LA POLITIQUE D'ENTRETIEN

Assurant l'entretien de 1 650 km de réseau comprenant des autoroutes non concédées, des 2 x 2 voies et des routes bidirectionnelles, la DIR Est avait aussi pour objectif de créer une politique sur la base de l'héritage des pratiques de 12 DDE.
C'est dans un contexte budgétaire contraint que la DIR a pour mission :

- de prendre en compte les hétérogénéités du réseau (trafics, profils en travers, contraintes d'exploitation) ;
- d'intégrer les contraintes d'entretien dans le choix des produits mis en œuvre sur des sections neuves ou réhabilitées ;
- de garantir un niveau minimal de rétroréflexion de 150 millicandélas (enjeu de sécurité des usagers).

« Notre politique d'entretien s'appuie sur un passage Ecodyn sur 100 % du réseau tous les ans et une méthode basée sur une analyse comparative de scénarios avec différentes fréquences de renouvellement par type de marque », explique Lucile Lévêque, de la Cellule exploitation et sécurité routière à la DIR Est.

C'est sur la base de trois hypothèses :

- **analyse basée sur un cycle de 10 ans (durée de vie d'un tapis et d'une bande préfabriquée),**

- **sur une 2 x 2 voies l'application du produit de base ne nécessite pas de balisage,**
- **à 10 ans la rétroréflexion est au minimum : 150 millicandélas,**

et trois types de trafic pouvant faire évoluer le choix des produits :

- **moins de 30 000 véhicules/jour,**
- **entre 30 000 et 60 000 véhicules/jour,**
- **plus de 60 000 véhicules/jour,**

que l'ensemble de la politique d'entretien est déployée.
Elle s'appuie en outre sur :

- une utilisation des produits de marquage pérenne qui permettent une diminution des fréquences d'entretien et de l'exposition des agents et intervenants ;
- une attention particulière portée à la préparation des chantiers (modalités d'exploitation et de balisage, coordination sécurité prévention) ;
- l'utilisation des produits de marquage durables et respectueux de l'environnement (peinture aqueuse) ;
- une gestion rigoureuse des déchets de chantier exigée dans le marché de marquage.

Trois indicateurs de suivi permettent d'affiner la démarche :

- le rapport « coût réel / coût global » estimé de la politique » (fréquence de calcul annuel) ;
- le rapport « kilomètres traités (section courante) par rapport aux kilomètres à traiter (section courante) » ;
- le taux de conformité du réseau : rapport « nombre de kilomètres de section courante avec niveau des performances minimales (150 millicandélas) atteint par rapport au nombre de kilomètres total ».

« Cette approche favorise l'établissement d'une programmation annuelle basée sur les fréquences-type définies par la politique, les mesures Ecodyn de l'année n-1, et les besoins relevés sur le terrain », poursuit Lucile Lévêque.
Le bilan de fin de campagne, par DE, permet de vérifier l'applicabilité de la politique.

TYPES DE PRODUITS UTILISÉS

Nature	Produit sur routes à chaussées séparées	Produit sur routes bidirectionnelles
Entretien	Peinture P2B aqueuse	Peinture P2B aqueuse
Renouvellement couche roulement (entretien préventif, régénérations…)	Peinture bicomposant	Peinture bicomposant
Travaux neufs	TPC en peinture bicomposant, axe et BAU en bande préfabriquée	Peinture bicomposant et axe en enduit à chaud

Il comporte :

- **le montant annuel alloué à la SH ;**
- **les indicateurs de suivi et leurs évolutions dans le temps ;**
- **le respect du programme et de la procédure ;**
- **la qualité du marquage ;**
- **les écarts par rapport à la politique ;**
- **les difficultés de mise en œuvre de la politique ;**
- **les propositions d'évolutions.**

L'enjeu est de permettre, à terme, la définition d'une politique d'entretien et de choix des produits basée sur une meilleure connaissance du patrimoine favorisant une programmation optimisée et des produits adaptés à chaque typologie de routes et de trafic.
Avec in fine une meilleure connaissance du coût de la politique de marquage et la possibilité de mieux piloter des interventions mieux rationalisées sur le réseau.
« La DIR Est capitalise par ailleurs sur chacune de ces expériences et sa connaissance des produits pour :

- une meilleure qualification des performances attendues ;
- un meilleur suivi de la qualité et de la durabilité ».

RÉCAPITULATIF DES FRÉQUENCES D'ENTRETIEN

Unités : années

Trafic (2 sens de circulation)		< 30 000 véh/j			
Base		Peinture	Peinture bicomposant	Enduit	Bande
Fréquence d'entretien : peinture P2B aqueuse (en année)	TP C	5	10	10	10
	AXE	2	2	2	10
	BAU	2	3	3	10
	T25U	2	2	2	10
	TS	10	10	10	10

Trafic (2 sens de circulation)		30 000 < véh/j < 60 000			
Base		Peinture	Peinture bicomposant	Enduit	Bande
Fréquence d'entretien : peinture P2B aqueuse (en année)	TP C	3	5	5	10
	AXE	1	1	1	10
	BAU	2	2	2	10
	T25U	1	1	1	10
	TS	10	10	10	10

Trafic (2 sens de circulation)		> 60 000 véh/j			
Base		Peinture	Peinture bicomposant	Enduit	Bande
Fréquence d'entretien : peinture P2B aqueuse (en année)	TP C	3	5	5	10
	AXE	1	1	1	10
	BAU	1	1	1	10
	T25U	1	1	1	10
	TS	10	10	10	10

DIR MED : HOMOGÉNÉISER LES POLITIQUES DE SIGNALISATION HORIZONTALE

Pour Bruno Fouqou, responsable du pôle Conservation du patrimoine du Service des Politiques de l'Exploitant et de la Programmation, « l'enjeu de la DIR Med a été d'homogénéiser 9 politiques de signalisation horizontale différentes liées à la diversité d'un réseau de 750 km parcourant 3 régions et 9 départements. Nous avons à gérer aussi bien une forte viabilité hivernale des routes nationales de la région de Gap, qu'un fort trafic sur les autoroutes non concédées de Marseille, Toulon, Arles qui connaissent des trafics de 70 000 à 140 000 véhicules/jour.
Notre première action a consisté à faire en 2010-2011 une campagne Ecodyn sur 100 % du réseau dont nous avons la gestion afin de guider nos choix prioritaires. Celle-ci a démontré que plus de 30 % du réseau était en dessous de 100 mcd/lux/m² et 45 % en dessous de 150 mcd/lux/m².
Au vu de nos moyens budgétaires, nous nous sommes engagés dans le traitement de toutes les sections inférieures à 100 mcd/lux/m², en ayant toutefois une réflexion sur l'ensemble d'un itinéraire mais en différenciant les bandes.
En effet, la voie de gauche est peu sollicitée donc elle ne sera pas renouvelée systématiquement. »

DIR Méditerranée : un réseau très diversifié

Une grande enquête FNTP/BVA

LES FRANÇAIS INSATISFAITS DE L'ÉTAT DES ROUTES ET DE LA VOIRIE

PROLONGEANT UNE ENQUÊTE MENÉE EN 2010, LA FNTP A COMMANDÉ À BVA UNE ENQUÊTE NATIONALE PERMETTANT DE MIEUX CERNER LES CONNAISSANCES, PERCEPTIONS ET ATTENTES DE LA POPULATION VIS-À-VIS DES TRAVAUX PUBLICS. DES RÉSULTATS QUI CONFIRMENT LES PRIORITÉS DES FRANÇAIS EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENTS ET QUI EN DISENT LONG SUR LEURS PRIORITÉS.

Quels contenus et équipements les français associent-ils aux Travaux Publics ? Quelle image ont-ils de ce secteur ? Quelle est leur satisfaction vis-à-vis des équipements publics ? Quelles améliorations ou dégradations ont-ils ressenti ? Quels aménagements souhaitent-ils en priorité au plan national ou local ? Quelle perception et quelles attentes formulent-ils à l'égard de l'action des élus en matière d'équipements publics ?

Pour une enquête de grande envergure que la FNTP a convié près de 6 500 français afin de cerner tant leur perception de ce secteur d'activité majeur pour le redressement économique du pays, que pour mieux analyser leurs attentes vis à vis des infrastructures, de leur qualité et de leur entretien.

Les enseignements majeurs sont classés par l'institut BVA en 3 grandes familles :

1 - PERCEPTION DU TERRITOIRE

Si les français se montrent pessimistes vis-à-vis du développement économique de leur territoire, et de plus en plus critique vis-à-vis de l'action des hommes politiques, ils se déclarent attachés à la qualité des équipements publics et formulent, malgré la crise, des souhaits d'investissements.

- **54 % déclarent qu'ils tiendront compte de la qualité des équipements publics lors des prochaines élections municipales**
- **48 %** pensent que le territoire s'est dégradé ces dernières années
- **86 %** pensent qu'il est essentiel d'avoir des équipements publics de qualité et bien entretenus

Cette perception s'accompagne d'une vision assez critique de l'action des hommes politiques en matière d'aménagement.

- **Moins de 30 %** des interviewés considèrent que les élus connaissent et répondent aux besoins et attentes de la population
- **Moins de 30 %** leur font confiance pour développer ou entretenir les équipements publics

Ils souhaitent d'ailleurs majoritairement, et même en cette période de crise :

- à **61 %** que l'on investisse pour développer et entretenir des équipements publics ;
- à **63 %** que l'on accélère les investissements (63 %).

2 - PERCEPTION DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

Les personnes sondées expriment une perception hétérogène vis-à-vis des aménagements ou équipements publics. Les insatisfactions majoritaires concernant :

- **les routes (61 %),**
- les équipements de santé (59 %),
- **la voirie (54 %),**
- les réseaux de transport en commun (54 %)
- les équipements sociaux (50 %).

Des résultats qui révèlent que pour cette majorité la situation s'est dégradée.

3 - SOUHAITS D'INVESTISSEMENTS

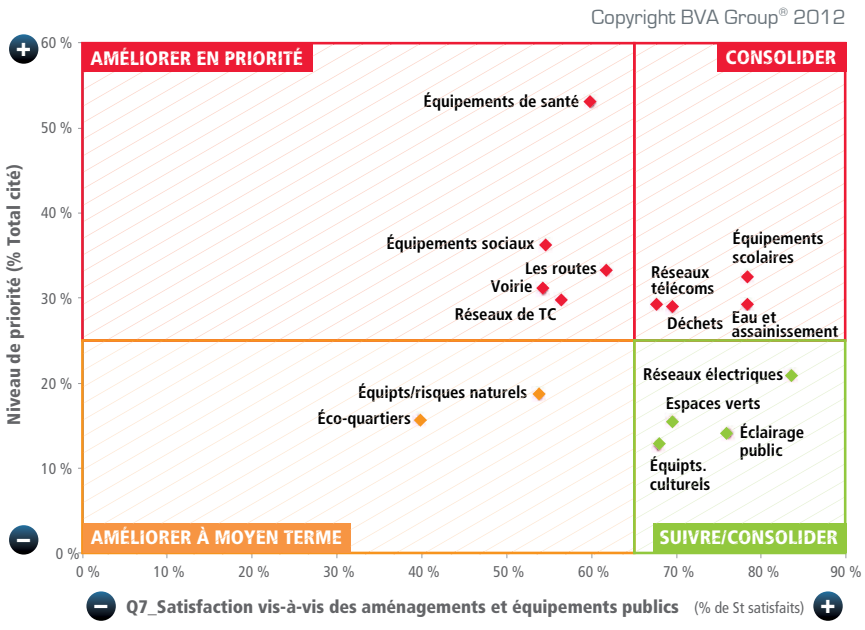
Les attentes d'amélioration prioritaires se concentrent sur :

- la construction (52 %) et la rénovation (54 %) des équipements de santé ;
- la construction (38 %) et la rénovation (34 %) des équipements sociaux ;
- **la rénovation des routes (41 %) et de la voirie (37 %)** ;
- le développement des réseaux de transport en commun (34 %).

Cette priorité faite aux investissements productifs de valeur ajoutée au quotidien, démontre aussi l'attachement de nos concitoyens à un niveau de service - notamment dans l'expression de rénovation des routes et voiries - auquel ils sont habitués et dont ils ont compris que l'entretien pouvait être une source de prolongation moins onéreuse que la remise à neuf.

LES ATTENTES D'AMÉLIORATION PRIORITAIRES...

... SE CONCENTRENT SUR LES ÉQUIPEMENTS DE SANTÉ ET SOCIAUX, LA VOIRIE ET LES ROUTES ET LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN



Communiqué de l'ATR (Association Technique de la Route)

LE SER, SOLIDAIRE DE L'ATR, SUR L'ABANDON DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Depuis plusieurs années, l'ensemble des professionnels du secteur de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures routières se mobilise pour défendre son image, ses qualités et ses performances.
La récente interpellation de l'État par 26 élus du Val de Marne vient conforter ces positions.
Notre réseau routier national, mais également départemental et communal, est un actif indispensable au rayonnement de notre pays, à son fonctionnement économique, à l'équité territoriale et à la cohésion sociale.
Pour cela, il doit répondre à certains critères en termes de :

- Sécurité : si les nids de poule - de plus en plus nombreux sur nos routes - sont très accidentogènes, notamment pour les deux roues, l'usure de la chaussée entraîne une diminution importante de l'adhérence des véhicules, cause d'une augmentation des distances de freinage et d'un risque accru de sortie de route. Dans le même esprit, le manque d'entretien des équipements de sécurité tels que les glissières, le marquage au sol, la signalisation verticale ou l'éclairage peut être source d'accident ou facteur aggravant.
- Performance : la suppression des nœuds de congestion, la création de voies dédiées pour le transport collectif ou les véhicules « propres », la régulation des vitesses sont autant de solutions techniques permettant l'optimisation des réseaux qui s'accompagnera de manière importante d'une amélioration de la productivité des territoires et d'une réduction de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre.
- Qualité : la qualité de l'infrastructure et sa maintenance sont garants de sa pérennité.

C'est également par l'image que le réseau national renvoie, moderne ou vieillissante, structurée ou désorganisée, respectée ou méprisée que l'on nous juge, notamment en provenance de l'étranger.
Il a fallu un audit du réseau ferré pour que l'on se préoccupe, notamment financièrement, de

sa sauvegarde ! Plusieurs dizaines de milliards d'euros seront nécessaires pour remettre à niveau quelques milliers de kilomètres. Devons-nous attendre d'être dans la même situation pour le réseau routier ? Aurons-nous les moyens de reprendre, non pas quelques milliers de kilomètres, mais quelques centaines de milliers de kilomètres ?
Techniquement la Profession est prête… Il est urgent d'agir !

Normalisation européenne

DEUX QUESTIONS À HENRI KANDEM, NOUVEAU CONVENOR DU WG 10 DU CEN TC 226

Qu'est-ce que le WG 10 du CEN TC 226 et quels sont les enjeux de son travail ?

Le TC 226 est le comité technique (Technical Comitee) européen en charge de l'harmonisation des normes de performances des équipements de la route. Au sein de ce comité, chaque produit bénéficie d'un groupe de travail (Working Group) dédié. Le WG 10 est le groupe de travail européen de normalisation de la sécurité passive des structures d'équipements routiers. Si chaque produit a son propre WG, le WG 10 a ceci de spécifique d'être transversal puisqu'il traite des problématiques de sécurité passive, et donc de s'intéresser aussi bien aux mâts, qu'aux feux tricolores, aux candélabres… Il est donc, par nature, au service des autres équipements de la route pour rendre leurs fonctions primaires encore plus efficaces. La sécurité passive a pour objectif d'apporter du bonus aux autres produits : leur permettre de sauver des vies en cas d'accident. Ce WG 10, constitué fin 1992, regroupe une quinzaine de pays dont certains ont été très actifs pour s'entendre sur la rédaction d'une norme qui fait référence pour la sécurité passive : la norme EN 12767. Le travail du WG 10 n'est clairement pas de compliquer le processus de normalisation mais au contraire de permettre à tous les équipements de pouvoir être encore plus facilement utilisés. La volonté constante de contribuer à la sécurité routière par les équipements de la route implique de faire évoluer cette norme pour l'améliorer tant dans sa destination que pour anticiper ou suivre les progrès technologiques des produits qu'elle vise, tout en facilitant les processus d'homologation. L'idée est de promouvoir l'innovation au service de la sécurité routière.

Quels sont le rôle et les missions du poste auquel vous venez d'être élu : convenor du WG 10 ?

Un groupe de travail est constitué d'experts de tous les pays membres, représentants des états et des industriels qui ont pour ambition d'harmoniser leurs positions pour faire évoluer la norme dans une perspective commune d'améliorer la sécurité des équipements. Ce travail d'harmonisation est avant tout affaire de diplomatie, d'expertise technique, de conciliation. Animateur du groupe de travail, le convenor a la charge de réunir les membres 3 à 5 fois par an pour travailler à l'évolution de la norme. Son engagement consiste en tout premier lieu à favoriser le consensus entre les États membres du groupe et les industriels entre eux afin que toutes les personnes qui travaillent ensemble à cette évolution adoptent une position commune qui permette à l'issue d'obtenir un vote positif. De la qualité de ce travail en amont dépendent l'efficacité et l'acceptation de cette norme commune.

Conférence de l'IDRRIM

ROUTES ET RUES : PREMIER RÉSEAU SOCIAL !

Liens entre les hommes et les territoires, mais aussi lieux et vecteurs de partage, de services et de vie, dont chaque citoyen est depuis toujours usager : nos routes et nos rues constituent le socle du premier réseau social.
L'essor de la « ville connectée » et les évolutions récentes des nouvelles technologies et des modes de vie, de consommation et de déplacements ne font qu'accentuer ce rôle de premier réseau social de nos routes et rues.
Comment permettre à notre patrimoine routier d'assurer ce rôle, tout en s'adaptant aux contraintes économiques et sociales actuelles et en intégrant les impératifs de la transition énergétique et écologique ?
Tel était la thématique de la dernière conférence organisée par l'IDRRIM **« Routes et Rues : Premier réseau social ! »** qui trouvera de nouvelles résonances lors de la prochaine organisée, à l'issue de son Assemblée Générale d'automne, le **23 octobre prochain** : **« Pourquoi et comment soutenir l'innovation dans le domaine des infrastructures de transport ? »**.
Pour plus d'information :
http://www.idrrim.com/actualites-presse/2013-09-11,1783.htm

SER

LE SER, PARTENAIRE PRIVILÉGIÉ DES RENCONTRES NATIONALES DES GESTIONNAIRES DES ROUTES À FRÉJUS

Du 21 au 24 octobre se tiendront, à Fréjus, les rencontres Nationales des gestionnaires des routes auxquelles le SER a souhaité être l'un des partenaires les plus actifs.
Organisée par Idéal Connaissances et le club des routes, ces rencontres s'appuient sur un programme de formation sous forme d'ateliers ou d'assemblées plénières particulièrement exhaustifs et dont une grande partie sont animés par des experts du SER mais aussi de l'ASCQUER, des CETE, du Certu et du CISMA.
Deux grandes thématiques structureront les débats :

- les équipements de la routes,
- l'entretien des routes.

C'est ici une opportunité unique de faire un point sur ces sujets majeurs pour les gestionnaires des routes et de trouver toutes les réponses aux questions qu'ils se posent au quotidien dans la mise en œuvre de leur politique d'entretien.
Pour plus d'information : www.rencontres-routes.com

ASCQUER/SER/DSCR

UN SÉMINAIRE CONSACRÉ AU MARQUAGE CE DES ÉQUIPEMENTS DE SIGNALISATION VERTICALE

En partenariat avec le SER et la DSCR, l'ASCQUER organise le 29 octobre 2013, à Paris, les **Rencontres Nationales sur la Sécurité Routière** ayant pour thématique les **équipements de signalisation verticale**.
Ces rencontres auront pour ambition de faire le point sur tous les **aspects réglementaires, européens et français,** encadrant l'emploi des équipements de signalisation verticale et notamment de préciser les conditions de mise en œuvre du **marquage CE** et de la **réglementation RNER**.

Directeur de la publication : Guy Neuhaus - Comité de rédaction : Pierre Bonnevialle, Jean-Bernard Conrad, Joël Malabat, Dominique Mondé, Jean-Luc Vincent. Coordination : Julien Vick - Conception/Réalisation : All Write 01 53 59 83 83. Crédits photos : Fotolia, DIR MED, Photothèque SER, Photothèque ASCQUER. Imprimerie : Jean-Bernard. Syndicat des Équipements de la Route : 9, rue de Berri - 75008 Paris - Tél. : 01 44 13 34 64 - Fax : 01 42 25 89 99 - Site : www.ser-info.com