

RoutesFrance

N°81 • OCTOBRE 2010

LE MAGAZINE DE L'UNION DES SYNDICATS DE L'INDUSTRIE ROUTIERE FRANCAISE



Dossier

Prévention : une filière mobilisée

■ INTERROUTE&VILLE 2010

■ MISE EN LIGNE OFFICIELLE DE SEVE

Edito

Sommaire

3 Actus

- Interoute&Ville 2010
- Journée « Infrastructures et mobilité responsable »

4 En direct des SPRIR

- Lorraine
- Languedoc-Roussillon
- Poitou-Charentes

6 En direct des commissions

- STR
- Développement Durable

8 Dossier

- Prévention : une filière mobilisée

11 Tribune

- Équipements de la route

12 Activité



Changer pour durer

Peut-on développer durablement la route quand le Schéma national des infrastructures du territoire ne prévoit que 2 % d'investissement pour notre spécialité et notre métier, et ce, durant 20 ans ? Ne nous contentons pas de camper sur des positions, mais cherchons du côté de nos capacités à évoluer, à nous adapter et à inventer. Et ne nous voilons pas la face : nous ne pourrions connaître une croissance durable que dans le respect de notre environnement.

La profession s'engage. Elle fait signer des conventions d'engagement dans les régions par les SPRIR, met en place des indicateurs d'évolution de nos pratiques en économies d'énergie, en bilan carbone, en recyclage des déchets, en mesure de l'impact de nos routes et de leur construction. SEVE, Système d'évaluation des variantes environnementales, en est l'illustration la plus récente.

Nous avons à afficher notre conscience et notre ouverture face à de nouveaux enjeux, auprès de nos clients mais aussi de nos fournisseurs, des élus, des riverains... Au-delà de l'équipement, il nous faut penser la route dans le paysage, le paysage vu de la route, la route liant et reliant les territoires, sa contribution à l'épanouissement de la biodiversité.

Voilà qui interroge notre capacité à conduire le changement, notre capacité à transformer notre manière de faire mais aussi de nous présenter, de valoriser nos actions pour préserver nos métiers, notre savoir-faire. Voilà qui nous encourage à motiver nos collaborateurs, à souligner le professionnalisme, la qualité du travail et l'intelligence du territoire qui s'illustrent sur nos chantiers et dans nos offres de service.

Finalement, savoir changer, ne serait-ce pas là l'enjeu pour durer ?

Germain-Arthur Charier
Président de la commission
Développement Durable de l'USIRF

■ Interoute&Ville 2010



Rendez-vous incontournable de la communauté technique routière, le congrès Interoute&Ville édition 2010 aura pour thème : "Infrastructures de transports et mobilité durable : enjeux, défis et perspectives pour les territoires". Les 26, 27 et 28

octobre seront donc un moment privilégié pour débattre et échanger sur les évolutions réglementaires et techniques, sur les innovations, mais aussi pour partager les expériences entre professionnels des réseaux routiers et des infrastructures de transport (maîtres d'œuvre, maîtres d'ouvrage, services de l'État et entreprises privées). Un comité de parrainage, constitué de l'État et des institutions représentant les Collectivités territoriales (ADF, AMF et ADSTD), apporte son appui à la manifestation.

INNOVATION ROUTIÈRE & BIODIVERSITÉ



Les projets lauréats désignés par le Comité de l'innovation routière 2010 seront communiqués en clôture d'Interoute&Ville. Retour sur l'esprit de cet « appel à projets » avec Philippe Redoulez, directeur du Sétra.

« L'implication des pouvoirs publics dans l'innovation routière n'est pas neuve, puisqu'elle remonte au milieu des années 70, époque de reconstruction massive du réseau français », observe Philippe Redoulez, directeur du Sétra. L'État voulait alors soutenir l'expérimentation. Au début des années 90, c'est une Charte de l'innovation routière qui voyait le jour. Aujourd'hui encore, le MEEDDM soutient l'expérimentation à travers le programme public national de recherche, essai et expérimentation "innovation routière". « Ce dispositif s'inscrit dans le contexte d'une attente commune, celle d'un réseau routier performant pour l'usager et tout à la fois respectueux des grands équilibres environnementaux », poursuit Philippe Redoulez.

En 2010, comme en 2009, les trois thèmes retenus sont l'optimisation de l'usage des réseaux périurbains, la pérennité du patrimoine d'ouvrages d'art et les matériaux durables. « Le champ d'application des innovations dépasse les limites du réseau sous maîtrise d'ouvrage de l'État, mais la route est un secteur où seule l'expérimentation en grandeur réelle permet de mesurer le progrès ».

Ce dispositif permet de proposer aux entreprises un cadre d'expérimentation et des outils de suivi pour les projets lauréats, sous la conduite du Sétra, avec l'ensemble du réseau scientifique et technique et la direction des infrastructures de transport du ministère de l'Ecologie ». Avec des retombées qui profiteront finalement à tous, des exploitants d'autoroutes aux collectivités territoriales et maîtres d'ouvrage.

« Infrastructures pour la mobilité et Biodiversité »

Sous l'égide de l'IDRRIM, le concours « Infrastructure pour la mobilité et Biodiversité » prévu dans la Convention d'engagement volontaire, vise à récompenser les initiatives prises par les acteurs impliqués dans la conception, la construction et l'entretien des infrastructures routières, voiries diverses ou aménagements urbains, ayant un impact sur la préservation ou la valorisation de la biodiversité.

Pour la première édition de ce concours, 27 dossiers de candidature ont été reçus d'entreprises, de collectivités locales... Les lauréats seront présentés le 28 octobre lors de la séance de clôture d'Interoute&Ville.

Plus d'information >
www.interoute-ville.com ■

Journée

« Infrastructures et mobilité responsable »



■ Sous les différents éclairages des enjeux techniques, mais aussi environnementaux, sociaux et sociétaux : les infrastructures de transport étaient à l'honneur le 14 septembre dernier à l'Espace du Centenaire de la RATP. Organisée par le Groupement professionnel des bitumes, cette journée technique a permis à toute une profession, depuis les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre jusqu'aux entreprises de construction routière concernées par les infrastructures (routes et autres modes de transport), de se réunir autour des questions de développement durable au sens le plus large : aménagement du territoire, accessibilité, réduction des coûts de maintenance des infrastructures, etc. L'USIRF était au nombre des intervenants, aux côtés du MEEDDM. Après avoir retracé les profondes transformations survenues ces dernières décennies dans l'industrie routière, Jean-Louis Marchand, Président de l'USIRF, a insisté sur l'importance et les bénéfices d'une communication la plus transparente possible quant aux impacts des infrastructures ou des produits et matériaux utilisés pour les construire.

www.bitume.info

L'IDRRIM (Institut Des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité) à présent sur

www.idrrim.com

En direct des SPRIR

**SPRIR
Limousin**
Michel COUEGNAT



a succédé en mai dernier à Gérard Jacob, à la présidence du SPRIR Limousin. Fidèle collaborateur du groupe Colas, il est aujourd'hui Directeur Poitou Limousin de Screg Ouest.

SPRIR Lorraine

Petites communes et travaux routiers

Comment faire face, en tant que responsable d'une petite commune, aux difficultés posées par le désengagement des DDE et la reprise des travaux routiers par la maîtrise d'œuvre privée ?

C'est le sujet des réflexions menées actuellement en Lorraine, dans le cadre d'un travail de concertation unissant les différents partenaires : représentants de la profession (SPRIR), maîtrise d'œuvre privée, et bien sûr représentants des collectivités locales. « Ce sont les petites communes, qui n'ont pas les moyens de se doter des services compétents, qui sont les plus touchées par ce phénomène de désengagement de l'État », observe Jean-Marc Larose, Président du SPRIR Lorraine. Deux réunions ont déjà eu lieu, la première en mai, l'autre fin juin. L'occasion de mettre en place des groupes de travail, en charge de la rédaction d'un guide à destination des maîtres d'ouvrage, afin de les aider dans la sélection de la maîtrise d'œuvre, sur les bases d'une réflexion éclairée. « C'est un travail que nous menons en étroite collaboration avec l'USIRF, précise Jean-Marc Larose. La Lorraine joue un rôle de région pilote dans le cadre plus large d'une démarche envisagée au niveau national ». Un projet à suivre, donc.

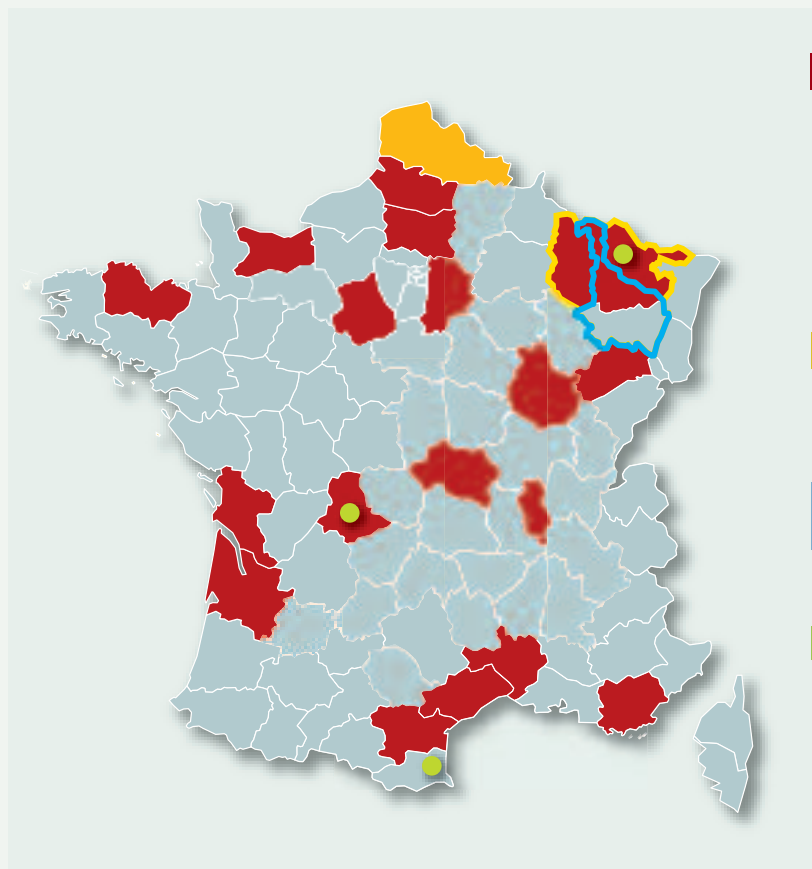


SPRIR Languedoc-Roussillon

Une journée technique s'est tenue le 29 juin au Phare de Palavas, sur le thème « Construction routière, le pari environnemental ».

Deux tables rondes ont permis de développer ce sujet, la première sur l'engagement des collectivités locales en matière de transport public, avec le développement de plans sur les infrastructures de mobilité ; la seconde sur les procédés, les produits et les expérimentations réalisés pour faire face aux exigences de la Convention d'Engagement Volontaire. Au terme de cette journée, une présentation détaillée du logiciel SEVE (Système d'évaluation des variantes environnementales) a permis à chacun, démonstration à l'appui, de découvrir les potentialités offertes par ce nouvel outil.

Conventions signées au 4 octobre 2010 :



20 Départements

Hérault, Aude, Haute-Saône, Moselle, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Côtes-d'Armor, Côte-d'Or, Gironde, Somme, Oise, Allier, Seine-et-Marne, Gard, Rhône, Var, Eure-et-Loir, Charente-Maritime, Haute-Vienne, Calvados

2 régions

Préfecture du Nord-Pas-de-Calais et Conseil régional de Lorraine

2 Association Départementales des maires

Meurthe-et-Moselle, Vosges

3 Villes

Metz, Limoges métropole, Perpignan

La déclinaison locale de la convention d'engagement volontaire, signée au niveau national le 25 mars 2009, progresse. A ce jour, 27 conventions ont été signées, et plusieurs sont en cours de discussions. Pour rappel, la convention porte sur les engagements suivants :

- **Réduire** de 33% les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020
- **Réemployer** ou valoriser 100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers de terrassement
- **Réduire** de 50% la consommation d'eau notamment sur les chantiers de terrassement,
- **Préserver** la biodiversité et les milieux naturels
- **Créer**, dès fin 2009, un « Eco-comparateur » commun aux entreprises et validé par l'ADEME,
- **améliorer** encore la sécurité des usagers, des riverains et des personnels travaillant sur chantier,
- **Créer** l'instance partenariale de référence en matière de conception, de construction, d'entretien et d'exploitation des routes et des infrastructures de transport en participant activement à la création de l'Institut Des Routes des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité (IDRRIM)

SPRIR Poitou-Charentes

Quand le Secrétaire d'État chargé des transports s'engage

La Convention d'Engagement Volontaire a sa déclinaison dans le département de la Charente-Maritime. L'événement a eu lieu le 25 juin dernier, en présence de Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des transports et Président du Conseil général de Charente-Maritime, avec le concours d'un grand nombre d'autres signataires : l'État, le Préfet du département, l'association des maires de Charente-Maritime, le SPRIR, Syntec Ingénierie, le Syndicat départemental des entrepreneurs de travaux publics, le Syndicat professionnel des terrassiers et la FRTP.

« C'est une reprise du texte national pour l'essentiel, avec un certain nombre d'actions annexées, précise Claude Pochier, Président du SPRIR Poitou-Charentes. La diffusion d'informations sur les solutions environnementales, par exemple, figure parmi les principes retenus ». Une occasion de parler du logiciel SEVE... Les travaux sous circulation, qui avaient fait l'objet d'une charte en 2009, sont également mentionnés dans le document, au même titre que les questions de sécurité. Mais la région Poitou-Charentes ne se limite pas à la Charente-Maritime, et des projets de déclinaisons sont en cours dans les départements de la Vienne et des Deux-Sèvres, avec une signature prévue en fin d'année.



En direct des commissions



Composition du groupe de travail « Enrobés à l'émulsion »

- **Jean-Pierre Serfass**
Coordinateur
- **Alain Béghin**
Entreprise Malet
- **Michel Bertaud**
Screg
- **Xavier Carbonneau**
Colas
- **Frédéric Delfosse**
Eurovia
- **Bernard Eckmann**
Eurovia
- **Jean-Pierre Henrat**
Colas
- **Bernard Mahé
de La Villègle**
Screg
- **Jean-Pierre
Triquignaux**
Eiffage TP
- **François Verhée**
USIRF



SECTION DES TECHNIQUES ROUTIÈRES (STR)

Plein feu sur les techniques à froid

Avantageux, notamment sur le plan du développement durable, les bétons bitumineux à froid et les graves émulsions sont des techniques dont le savoir-faire est resté longtemps empirique. Toutes deux font désormais l'objet d'un référentiel technique plus complet qui permettra d'engager un processus de normalisation, sous l'égide de la Section des techniques routières de l'USIRF.

Graves-émulsion et bétons bitumineux à froid sont deux techniques qui se distinguent par leur faible consommation d'énergie, leur latitude de mise en œuvre, leur aptitude au reprofilage, la simplicité des outils de production permettant un taux de recyclage élevé. Pour autant, leur mise en œuvre repose sur un savoir-faire essentiellement empirique : l'ensemble de la communauté technique (État, entreprises) n'ayant pas jugé bon, jusqu'à présent, de codifier la technique, il n'existe pas de corpus technique à proprement parler. Mais si les entreprises ont développé chacune leurs propres méthodes et leurs propres produits, force est de constater qu'elles se posent souvent les mêmes questions face aux mêmes difficultés.

Mieux connaître propriétés et comportement des techniques à froid est donc la volonté de la Section des techniques routières (STR) depuis plusieurs années. Objectif : mettre au point une méthode « unifiée » d'étude et de caractérisation adaptée aux enrobés à l'émulsion et approfondir la connaissance des comportements afin d'aider aux recherches appliquées. Une volonté qui est venue rejoindre le projet lancé par le LCPC en 2006, dénommé Optimirr. « En 2007, la décision fut prise de relier les deux démarches, précise Christine Leroy, directeur des Affaires techniques de l'USIRF.

Un projet de collaboration a vu le jour, qui s'illustre sur des chantiers en région Midi-Pyrénées et en Bretagne et par la constitution d'un groupe de travail commun animé par un expert, Jean-Pierre Serfass ». Des équipes ont été constituées par types d'essais et des capteurs mis en place sur le chantier pour permettre des mesures précises. « Aujourd'hui les groupes de travail ont quasiment terminé leur mission, poursuit Christine Leroy. Différentes communications sont prévues dès cet automne ». Une publication sera ainsi lancée par le CME (Congrès mondial de l'émulsion) en octobre 2010, après la publication d'une série de trois articles à paraître dans la Revue générale des routes. De quoi permettre aux maîtres d'ouvrage de prescrire ces techniques et mettre en valeur leurs avantages ». Les recherches ont notamment concerné la qualité d'enrobage, la maniabilité et la mesure de la cohésion immédiate, l'ornièrage, le module de rigidité, la fatigue... Mais il reste encore à faire pour finaliser les travaux. « Quelques avancées avaient permis d'améliorer les méthodes de mûrissement en laboratoire, mais les résultats ne se sont pas montrés concluants » détaille Christine Leroy. Des études complémentaires seront donc nécessaires.

www.seve-tp.com

Plus qu'une simple adresse internet, www.seve-tp.com va permettre de faire évoluer sensiblement les pratiques de la profession routière. Détails.

Mercredi 7 juillet 2010, 12 h 00. Un moment décisif dans l'histoire du logiciel SEVE, celui de sa « mise en ligne » officielle au service des entreprises adhérentes de l'USIRF et des SPRIR. Rappelons que SEVE, Système d'évaluation des variantes environnementales, fruit de la Convention d'Engagement Volontaire, est un outil commun à la profession routière. En attente de validation par l'ADEME, il permet d'établir un bilan environnemental comparatif entre une solution de base et une Eco variante sur la base de quatre indicateurs : les émissions de GES, le bilan énergétique, la consommation de granulats et l'utilisation d'agrégats d'enrobés.

SEVE est basé sur une architecture internet sécurisée, avec une base de données de référence commune et des fonctionnalités accessibles par les utilisateurs sans avoir à installer localement d'application. Les problèmes de mise à jour sont ainsi écartés. À savoir également : le champ d'application de SEVE, qui concerne aujourd'hui les entreprises routières et les entreprises de terrassement, s'élargira à l'avenir aux travaux de canalisation puis, progressivement, à toutes les activités des travaux publics. Une première période de six mois permettra l'expérimentation en attendant la « Version 2 ».



Tracer ensemble les routes du développement responsable

Les intentions issues de la Convention d'Engagement Volontaire se concrétisent petit à petit.

Elles sont sources d'opportunité pour nos métiers. Nous devons donc être forces de propositions et d'innovations, respectueux des engagements, à la pointe de l'action afin d'entraîner nos maîtres d'ouvrage et nos maîtres d'œuvre dans notre sillage. Ces solutions variantes ont les mêmes performances techniques et mécaniques que les solutions de base. Les comparaisons d'énergie consommée, d'émission de gaz à effet de serre, de consommation de granulats naturels sont faites en toute transparence. La systématisation des Eco variantes devient urgente ; les marchés doivent s'ouvrir !

Une vingtaine de départements se sont déjà distingués en signant une déclinaison de la CEV. Des écarts de taille subsistent toutefois, certains donneurs d'ordre privés et publics freinant des quatre fers, arguant que les agrégats d'enrobés

seraient apparentés à des déchets et que les matériaux recyclés n'offrent pas les garanties de pérennité pour les ouvrages. Pour répondre à leurs inquiétudes, les professionnels de la route s'engagent sur la traçabilité de leurs matériaux recyclés. Nous devons clarifier et communiquer nos objectifs.

La mise en place d'un logiciel d'évaluation des variantes environnementales commun à toute la profession permettra la validation Eco variantes entreprises sous un format identique.

Pour autant, la route vers le développement responsable est encore longue. Les bonnes intentions sont affirmées et la profession est volontairement engagée. Pour lever les dernières barrières nous devons nous unir pour démontrer notre maîtrise technique, renforcer l'acceptabilité de nos industries et mieux communiquer sur nos métiers. C'est à ce prix que notre profession gagnera la confiance de ses partenaires.

Bruno CHAMBON

Président du Conseil des Présidents de SPRIR

Dossier

PRÉVENTION :

une filière mobilisée

La profession tout entière se mobilise autour de la prévention des risques professionnels, et ce depuis de longues années. Les chiffres, en amélioration constante, attestent la pertinence et l'efficacité de ces efforts. Mais en la matière, le mieux n'est jamais l'ennemi du bien...

La sécurité, une priorité

L'industrie routière prend-elle soin de ses salariés ? À l'évidence, la réponse est oui. La sécurité au travail est en progrès constant, en attestent les indicateurs sécurité des entreprises de l'industrie routière. Les accidents du travail ont été divisés par 3 en trente ans et par 2 ces dix dernières années. Les entreprises placent la sécurité au premier plan de leurs priorités, la considérant à la fois comme un devoir et comme un facteur de progrès humain. Pour ce faire, la profession tout entière investit massivement dans la prévention du risque professionnel, l'évaluation de l'impact de l'activité sur la santé, la diffusion des bonnes pratiques, l'amélioration des conditions de travail, et enfin la formation.

L'USIRF, grâce à l'implication des entreprises adhérentes au sein du Comité Santé Sécurité, joue un rôle particulièrement actif dans ce domaine.

Le Comité Santé Sécurité de l'USIRF mène différentes actions telles que :

- Suivi des études d'exposition des salariés sur leur lieu de travail, menées par les CARSAT ou à l'initiative des entreprises elles-mêmes,
- Suivi des études scientifiques françaises ou internationales menées par exemple par le CIRC (Centre International de Recherche sur le Cancer) sur les fumées de bitume,
- Suivi des statistiques AT/MP sur la base des indicateurs de la CNAM ou de l'INRS,
- Elaboration de recommandations à l'adresse des entreprises,
- Echange de bonnes pratiques à travers le Concours sécurité,
- Développement de la formation à la sécurité...

Des progrès constants

Les entreprises doivent s'améliorer en permanence pour accompagner l'évolution des pratiques et poursuivre dans leur volonté de progrès. Cette continuité dans l'amélioration et l'adaptation des méthodes de travail n'est possible qu'avec le concours de tous les acteurs concernés : la Médecine du travail, le personnel des entreprises, l'encadrement, les instances de dialogue de type CHSCT (Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail), les partenaires de la prévention comme l'OPP-BTP (Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics), les CARSAT (Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail) ou l'INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité). S'agissant des conditions de réalisation des chantiers d'enrobés, par exemple, le partenariat avec la Médecine du travail, l'INRS et les CARSAT a permis des évolutions qui couvrent tous les aspects du champ de la prévention : études d'exposition des salariés, adaptation des postes de travail, amélioration des conditions de travail, réduction de l'exposition aux produits irritants... En parallèle, les entreprises maintiennent leur investissement en matière de R&D pour soutenir l'innovation au niveau des procédés, des produits tels que les enrobés tièdes par exemple. La formation est également utile pour aller plus loin. Témoin les deux nouvelles formations QSE (qualité, sécurité, environnement) de l'USIRF, l'une à destination des chefs d'équipe et chefs de chantier routiers, l'autre pour les fonctions de conducteurs de travaux et bureaux d'études. Mais l'USIRF a d'autres ressources encore, comme le « Concours sécurité », dont les prix, remis le 2 décembre 2010, récompenseront les entreprises exemplaires au sein de la filière. Rendez-vous est donc pris.

Évolution des taux de fréquence et de gravité

- Taux de fréquence : nombre d'accidents avec arrêt de travail supérieur à un jour, survenus au cours d'une période de 12 mois par million d'heures de travail.
- Taux de gravité : nombre de journées indemnisées pour 1 000 heures travaillées

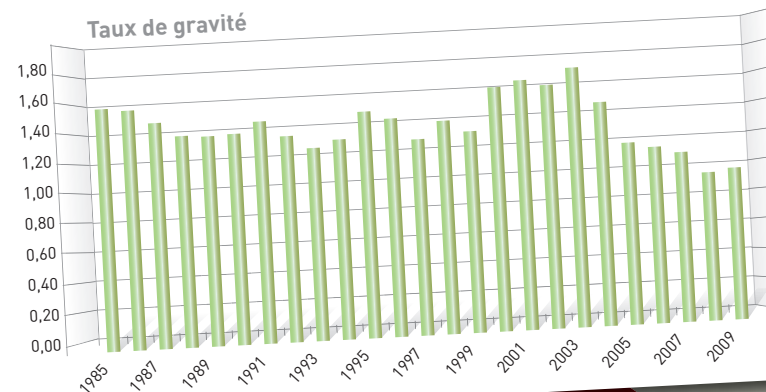
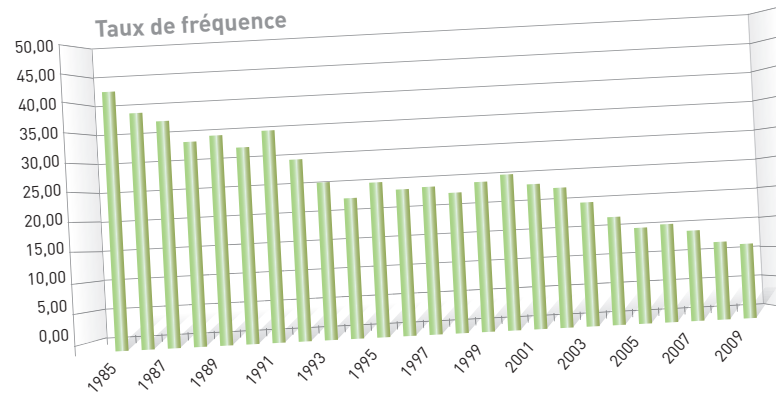
Un aide-mémoire « prévention » pour les travaux routiers

Établi sous l'égide du Comité Santé Sécurité, en collaboration avec l'OPP-BTP, un dépliant « aide-mémoire » a été édité à l'intention des compagnons des entreprises de construction routière. Les principaux risques associés aux travaux routiers y sont détaillés sous forme de vignettes et de messages très simples : travaux sous circulation, fouilles en tranchées, outillage portatif, revêtements bitumineux, etc. Un « livret du chef de chantier » a également été publié pour permettre de commenter de façon pédagogique les travaux confiés à du personnel temporaire ou intérimaire. Ces documents sont disponibles auprès de l'USIRF ou de l'OPP-BTP.



Bruit et vibrations : journée d'échanges

Associées à l'INRS et à l'OPP-BTP, la FNTF et l'USIRF organisaient une journée d'échanges, le 29 septembre, à Paris, sur la prévention des risques liés au bruit et aux vibrations. Responsables de prévention d'entreprises, médecins, représentants de l'administration ou organismes en charge de la prévention et experts étaient présents pour mieux comprendre les effets du bruit et des vibrations sur la santé, dresser un état des mesures d'évaluation et de prévention, promouvoir les bonnes pratiques et dégager des pistes d'amélioration.



Pour toute information sur le dossier Santé Bitume, recommandations et actions menées par l'USIRF, consulter le site Internet www.usirf.com

[INTERVIEW]



3 questions à... Hugues Decoudun, animateur du Comité Santé Sécurité de l'USIRF

Routes de France : En quoi les entreprises routières sont-elles concernées par les orientations du Plan santé au travail 2010-2014 ?

Hugues Decoudun : La profession est concernée par une large gamme de risques, à commencer par les troubles musculo-squelettiques (TMS). Un travail mené en commun avec l'OPP-BTP vise à réduire ces risques, pour le personnel en poste comme pour les intérimaires car nous nous interdisons d'avoir des politiques différentes. Le risque chimique est également présent dans nos préoccupations, comme le montrent nos efforts pour réduire l'exposition aux substances CMR (cancérogènes, mutagènes, toxiques pour la reproduction). La profession peut ainsi recommander, par exemple, l'abandon de certains produits. Mais je veux également insister sur le risque routier, forcément présent dans un secteur qui est celui de la route même.

RdF : La portée de ces efforts est-elle mesurable ?

H.D. : L'USIRF suit avec attention les indicateurs réglementaires et les entreprises adhérentes lui transmettent tous les ans les informations permettant de calculer taux de fréquence et taux de gravité des accidents. Ce taux a été divisé par trois en trente ans et par deux ces dix dernières années, ce qui donne la mesure de l'engagement des entreprises et de leur constance dans l'effort. Mais des progrès restent à faire, qui s'appuieront sur l'analyse des risques, le suivi continu des situations au travail et la promotion des bonnes pratiques.

RdF : Quelles sont d'après vous les pistes de progrès ?

H.D. : Nous continuerons de lutter contre l'insécurité au travail. Mais nous devons aussi contribuer à l'amélioration des conditions de vie au travail, en intégrant les risques psycho-sociaux et ce que j'appellerais les risques récents comme les drogues et les addictions associées. Autant de sujets qui justifient la poursuite de nos efforts et montrent la nécessaire complémentarité de nos actions en faveur de la santé, de la prévention, de la sécurité et de l'amélioration des conditions de travail.



Tribune

Equipements de la route : quelles obligations légales pour les maîtres d'ouvrage ?

Impératifs d'harmonisation européenne, adaptation aux exigences françaises de qualité et de performance : la réglementation des équipements de la route est en constante évolution. Routes de France a demandé au Président du Syndicat des Equipements de la Route, Jean-Marc Dieulefet, de répondre à quelques questions.



Routes de France : Que sont les « équipements de la route » et à quelle réglementation se rapportent-ils ?

Jean-Marc Dieulefet : Les équipements de la route regroupent l'ensemble des dispositifs mis en œuvre sur les routes pour assurer la sécurité des usagers mais aussi celle des personnels réalisant des chantiers sur la chaussée. Historiquement, l'État français a posé le principe de l'homologation préalable et obligatoire des équipements de la route. Puis, la norme remplaçant le cahier des charges d'homologation, la certification « NF » de conformité à ces normes s'est développée. Au niveau européen, se met en place le marquage « CE ». A la différence de la certification, qui correspond à un niveau de qualité, le marquage CE est une attestation de conformité à un référentiel européen. Il s'impose aux Etats membres mais leur laisse le choix d'exiger un niveau de qualité supérieur. C'est tout le sens de la création, il y a 20 ans, de l'ASCQUER, organisme français issu du partenariat entre le SER et la DSCR et accrédité pour délivrer la certification NF et le marquage CE.

RdF : En quoi le fait de recourir aux produits fabriqués ou mis en œuvre par une entreprise adhérente du SER est-il un gage de qualité ?

J.-M. D. : Visibilité, lisibilité, protection, information ; la sécurité est au cœur de la mission assignée aux équipements de la route. Au-delà de la R&D qui a permis la plupart des innovations sur les routes françaises et européennes, l'objectif des entreprises adhérentes

du SER est de promouvoir la qualité, vrai gage de sécurité. En parallèle, nos experts se sont engagés dans les groupes de travail européens de normalisation. Cet engagement offre aux maîtres d'ouvrage la certitude d'être accompagnés par des entreprises conscientes de leur responsabilité. Enfin, il faut signaler la démarche volontaire de notre syndicat qui prévoit de faire certifier également ses prestations.

RdF : Les obligations légales engagent-elles la responsabilité des maîtres d'ouvrage ?

J.-M. D. : La question de la responsabilité est au cœur de la problématique de la sécurité. Par exemple, viendrait-il à l'idée d'un motard d'acheter un casque non certifié NF, sous prétexte qu'il est moins cher, sachant qu'il a très peu de chances d'être contrôlé ? Il en est de même de la mission première des maîtres d'ouvrage qui est d'assurer la sécurité des réseaux dont ils ont la responsabilité. Lorsqu'un équipement de la route est assujéti à l'obligation de certification, NF/ER ou CE, les maîtres d'ouvrage sont assurés de pouvoir préconiser ou mettre en œuvre des produits qui respectent une obligation légale, mais aussi l'objectif de sécurité en faveur de chaque utilisateur de la route. Un utilisateur qui ne manquera pas de s'appuyer sur la jurisprudence qui met en jeu la responsabilité pénale du maître d'ouvrage en cas de non-respect avéré de ses obligations.



Les cinq sections du SER

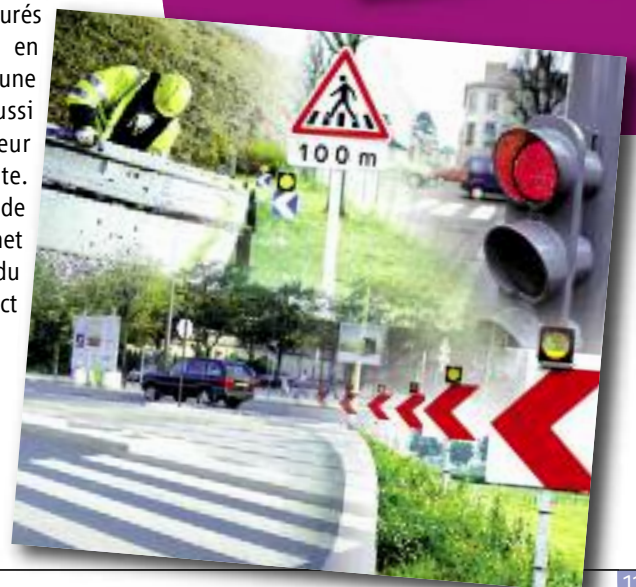
Le SER s'est structuré autour de cinq sections correspondant aux différents types d'équipements :

- dispositifs de retenue
- équipements de sécurité
- régulation du trafic
- signalisation horizontale
- signalisation verticale

Pour en savoir plus :

www.ser-info.com

www.asquer.asso.fr



Activité



Des situations contrastées d'une région à l'autre

Le premier trimestre 2010 avait été marqué par de mauvaises conditions climatiques. Pour le deuxième trimestre, le chiffre d'affaires est en hausse de 1 % par rapport au même trimestre de 2009. Cette tendance se confirme en août 2010 avec une hausse du chiffre d'affaires de 11,8 %, portant le chiffre d'affaires cumulé depuis le début de l'année à une légère augmentation de 0,3 % par rapport à 2009.

Le carnet de commande à fin août 2010 est supérieur de 1,2 % par rapport à celui de août 2009. Le niveau des prix s'est encore dégradé compte tenu d'une concurrence exacerbée.

Les situations en termes d'activité restent très contrastées tant d'une région à l'autre qu'au sein des départements d'une même région. En général les départements ruraux continuent d'être en retrait, voire en fort retrait alors que pour la majeure partie les départements comportant des zones urbaines d'une certaine importance, leurs projets d'aménagements ou de transports en commun apportent de l'activité.

Prenons l'exemple de l'Aquitaine. Dans les départements de la Dordogne, du Lot et Garonne et des Landes les budgets des collectivités locales sont globalement à la baisse. En revanche grâce à des réalisations en milieu urbain comme celles de la Communauté Urbaine de Bordeaux ou des communautés de Pau ou de Bayonne, l'activité se maintient dans les départements de la Gironde et des Pyrénées Atlantiques en étant équivalente à l'année passée. Il se confirme qu'en raison de l'incertitude financière dans lesquelles ils se trouvent, de nombreux conseils généraux ont procédé à des remises en cause de leurs propres dépenses d'entretien et de leur soutien traditionnel aux communes. Les départements ont toujours joué un rôle prépondérant auprès des communes et des intercommunalités, notamment en milieu rural. L'effet de levier a toujours été très significatif ce qui a permis à de nombreux territoires de répondre à la demande des populations en termes d'équipements et d'entretien du patrimoine.

Le risque aujourd'hui est non seulement de freiner cette dynamique de développement mais aussi d'entraîner une dégradation du service par une réduction de l'effort en faveur de la préservation du patrimoine.

La remontée des coûts des matières premières, en particulier l'énergie, amorcée en début d'année 2010 s'est confirmée tout au long de ce premier semestre. En un an entre juillet 2009 et juin 2010 l'indice routier a augmenté de 5,85 %. L'année 2010 devrait connaître une inflation des coûts de l'ordre de 5 %.

L'activité pour 2010 devrait être conforme aux prévisions établies à la fin du premier trimestre. Elle devrait se situer autour de - 4 % en volume.

En matière d'effectifs salariés, ils sont en légère baisse (les effectifs globaux ont diminué de - 1,6 % au mois d'août 2010 par rapport au mois d'août 2009). On commence à percevoir dans certains départements des adaptations d'effectifs au-delà de la réduction du recours aux intérimaires. L'étalement du carnet de commandes et sa diminution couplés aux incertitudes qui demeurent sur l'avenir amènent les entreprises à réfléchir à l'adaptation de leurs effectifs. A défaut d'un changement de cap de certains donneurs d'ordre publics en faveur d'un maintien d'un niveau minimum d'engagement pour l'entretien de leur patrimoine et sa modernisation, cette adaptation sera inéluctable.

Aussi, la profession reste mobilisée pour obtenir des collectivités locales qui manquent à l'appel, l'infléchissement de leurs orientations en 2011.

Chiffres

à fin Août 2010*

CHIFFRES D'AFFAIRES DU MOIS

+ 11,8 %

CHIFFRES D'AFFAIRES CUMULÉ DEPUIS JANVIER

+ 0,3 %

CARNET DE COMMANDES À LA FIN DU MOIS

+ 1,2 %

EFFECTIFS DU MOIS

Totaux - 1,6 %
Ouvriers - 1,1 %
Encadrement - 2,4 %

Effectif jeunes : **149**
embauches dans le mois

* Par rapport à la même période de l'année précédente. Cette enquête porte sur un échantillon d'entreprises représentant 80 % du total de l'activité routière nationale (France métropolitaine)



Statistiques AQP® au 01/07/10

	CENTRALES	FIXES	MOBILES
REPORTEES		437	511
ADHERENTES		368	407
NON ADHERENTES		69	104
LABELLISEES		351	376
ADHERENTES NON LABELLISEES		17	31
			74
			39
			35
			25
			14