

# Routes de France

N°83 • OCTOBRE 2011

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

Dossier

## SEVE : OUVERT À TOUS EN 2012

- UN NOUVEAU PRÉSIDENT POUR L'EAPA
- LA STR, MISSIONS ET ATTRIBUTIONS

# Edito

## Sommaire

3

### Actus

- Un nouveau président pour l'EAPA
- Le Congrès mondial de la route

4

### En direct des SPRIR

- PACA / Languedoc-Roussillon
- Auvergne
- Franche-Comté
- Rhône-Alpes

6

### En direct des commissions

- STR
- Travaux marchés

8

### Dossier

- SEVE : ouvert à tous en 2012

10

### Tribune

- Office des Asphaltes
- SER
- Specbea

12

### Activité



## Concrétiser les ambitions des entreprises

Dans ce numéro de Routes de France, un éclairage particulier est mis sur les travaux de la Section des Techniques Routières que j'anime depuis l'automne 2002. Cette instance de l'USIRF rassemble les Directions Techniques des entreprises qui, malgré le contexte éminemment concurrentiel dans lequel elles vivent au quotidien, savent travailler ensemble.

A ce titre, la STR a su se mobiliser pour concrétiser les engagements des entreprises dans la Convention d'Engagement Volontaire signée le 25 mars 2009 par notre Profession. Le développement de l'utilisation des agrégats en est le meilleur exemple malgré un contexte réglementaire de plus en plus astreignant.

Ces travaux participent également à l'amélioration de nos connaissances techniques, environnementales et sanitaires des procédés et des matériaux que nos entreprises mettent en œuvre chaque jour pour améliorer notre patrimoine routier.

Les techniques à froid, les méthodes alternatives au nucléaire pour la mesure des densités en place des matériaux, la caractérisation des enrobés phoniques et la normalisation me paraissent figurer parmi les plus importantes.

Enfin, la forte implication de la STR dans l'Institut Des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité (IDRRIM) reste la meilleure preuve de la volonté des entreprises pour que se perpétue l'excellence routière française.

**Louis Maison**  
Président de la STR



*Le 21 septembre dernier, Marc Meunier (Président de l'USIRF de 1993 à 1995) a remis les insignes de Chevalier de la Légion d'Honneur à Louis Maison. Louis Maison est entré au Bureau de l'USIRF le 16 mai 2000 et il est vice-président de l'USIRF depuis le 7 septembre 2005.*

## ■ Un nouveau président pour l'EAPA

Jean-Louis Marchand, président de l'USIRF, a été élu président de l'EAPA (European Asphalt Pavement Association), qui rassemble les professionnels de l'industrie routière ainsi que les entreprises intervenant dans la fabrication et l'application d'enrobés. Il succède à Alan Mackenzie arrivé au terme de son mandat.

Active et influente au niveau européen, composée de 19 membres, cette association a pour but de promouvoir la fabrication et l'utilisation des enrobés dans l'industrie routière et l'entretien des routes à travers l'Europe. Par ailleurs, la mission de l'EAPA est d'adopter une approche proactive sur la législation et sur les normes européennes pour l'industrie des enrobés.

C'est au sein de l'EAPA, et en coordination avec la NAPA (National Asphalt Pavement Association, qui regroupe les producteurs d'enrobés nord-américains), qu'ont été menées, depuis plus de quinze ans, avec le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC), les études sur les impacts des usages du bitume sur la santé des travailleurs. C'est notamment sur la base de ces études que le CIRC prépare une mise



à jour de sa classification du bitume et de ses fumées, attendue pour le 18 octobre prochain.

En liaison avec Eurobitume, l'EAPA organise tous les quatre ans le **Congrès Eurasphalt-Eurobitume**, rendez-vous important qui permet de faire le point sur les technologies, les évolutions et les innovations les plus récentes. Le prochain Congrès se tiendra du **13 au 15 juin 2012, à Istanbul** ; il fera une large place au développement des enrobés tièdes et au recyclage des agrégats.

**Chiffres :** 4 000 sites de production en Europe et plus de 10 000 entreprises produisent ou appliquent des enrobés.

## Le Congrès mondial de la route 24<sup>ème</sup> édition

Le congrès mondial de la route organisé par l'AIPCR (Association mondiale de la route) tous les 4 ans a eu lieu du 26 au 30 septembre 2011 à Mexico.

Le Pavillon Français a accueilli l'USIRF. Sur le stand, a été mis en valeur le logiciel SEVE, les avancées des études sur les enrobés à l'émulsion et les techniques réservées à la préservation du patrimoine.

**Contact :** Christine Leroy (01 44 13 32 83)



## Prévention de la pénibilité au travail et amélioration des conditions de travail

L'article 77 de la loi du 9 novembre 2010 portant réforme des retraites prévoit d'ici la fin 2011 l'obligation pour certaines entreprises de conclure un accord ou d'élaborer un plan d'action en faveur de la prévention de la pénibilité, ou le cas échéant d'être couvertes par un accord de branches.

Il a été créé au sein de l'USIRF un groupe de travail spécifique sur ce sujet en liaison avec la FNTF. Il est composé de membres de la Commission Relations Humaines et du Comité Santé Sécurité de l'USIRF. Il s'appuie sur les bonnes pratiques déjà mises en place par les entreprises et sur une partie des travaux actuellement menés par la Profession en partenariat avec la DGT, l'INRS la CNAMTS, l'OPP-BTP et le GNMSTBTP.



# En direct des SPRIR

Voie verte, Grenelle, « 5<sup>e</sup> génération » : la route de l'avenir est une préoccupation centrale pour les SPRIR, qui l'inscrivent au menu d'un grand nombre d'actions.

## NOMINATIONS

### SPRIR Auvergne

Alain Poinot



Alain Poinot, directeur régional de Colas Rhône-Alpes Auvergne, succède à Bernard Decroocq à la présidence du SPRIR Auvergne. Alain Poinot est impliqué depuis de nombreuses années dans la vie syndicale : administrateur de la FRTP Auvergne, auparavant, secrétaire du SPRIR Auvergne, il s'est fixé comme objectifs pour son mandat de redynamiser les relations du SPRIR et travailler davantage les partenariats avec les collectivités locales ; d'élargir les bases du SPRIR à d'autres entreprises et PME régionales ; et de réfléchir à la possibilité de se rapprocher du SPRIR Rhône-Alpes pour collaborer ensemble au sein de sa commission technique.

## PACA / Languedoc-Roussillon

### Une journée « Route et Grenelle »

Les SPRIR PACA, Languedoc-Roussillon et le CETE Méditerranée unissent leurs forces autour d'une journée technique intitulée « Route et Grenelle, concrètement... ». Organisée sous l'égide de la CoTITA, cette journée technique aura lieu le vendredi 21 octobre 2011 à partir de 9 heures au Pôle formation Travaux publics à Mallemort (13). Au programme, le contexte sociétal (Conventions d'engagement volontaire - CEV) ; l'environnement et la réglementation (les centrales d'enrobage) ; l'évolution des process de fabrication des enrobés ; la mesure des émissions et les comparaisons ; l'impact sur l'évaluation des offres et les éco-comparateurs ; enfin la prise en compte de l'offre environnementale dans la dévolution des marchés.



## Auvergne

### Le SPRIR Auvergne dans la « voie verte »

Le SPRIR Auvergne a tenu son assemblée générale le 19 avril dernier. Quelque 40 participants ont obtenu des précisions sur les objectifs et le déroulement du programme de recherche TRACC (Techniques routières adaptées au changement climatique). L'occasion aussi d'intervenir lors du débat organisé autour de la question de l'IDRRIM (Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité), de son rôle, ses missions et ses liens avec les collectivités.

Le choix de ce thème s'explique par l'importance que revêt l'IDRRIM comme porteur de messages, de solutions et de propositions techniques pour que les infrastructures, quelles qu'elles soient, deviennent réellement compatibles avec les engagements du Grenelle. Il permet de rappeler et de montrer à tout un chacun que les infrastructures routières répondent aux enjeux environnementaux et contribuent à développer l'économie, à rapprocher les personnes et les territoires.

Travailler sur des sujets tels que ceux portés par l'IDRRIM est un enjeu d'importance pour les entreprises de l'industrie routière, qui souhaitent dynamisme et innovation. Autour de Pierre Delohen, journaliste au Moniteur et animateur de la table ronde, différents intervenants ont donné leur vision sur les sujets : Jean-Louis Marchand, Président de l'USIRF, Marc Tassone, directeur de l'IDRRIM, Jean Caillaud, membre du conseil d'administration de l'Association des maires du



Puy-de-Dôme et maire d'Enval, Bruno Lhuissier, directeur du CETE de Lyon, Pierre Couturier, directeur des Routes du Conseil général de l'Allier et membre du bureau de l'ADSTD.

Pour l'heure, le SPRIR Auvergne prépare avec le CETE de Lyon la prochaine réunion CoTITA qui se tiendra le 14 octobre 2011 à la Grande Halle d'Auvergne. La manifestation, qui se tiendra dans le cadre du prochain Carrefour des maires et des élus d'Auvergne, aura pour thème « Sur la Route viable et durable : Où en sommes-nous ? »

## Franche-Comté

### De la CEV à la route « 5<sup>e</sup> génération »

En lien avec la FRTP, le SPRIR Franche-Comté poursuit son action en faveur de la promotion de la Convention d'engagement volontaire (CEV) auprès des départements. Après une signature en 2009 avec le département de la Haute-Saône, le SPRIR a travaillé avec le Conseil général du Doubs sur un projet de CEV qui devrait être signé à l'automne. Les discussions ont aussi été lancées avec le département du Jura. Le SPRIR prépare également, avec son homologue bourguignon, la tenue de la prochaine réunion CoTiTA qui se tiendra le 28 novembre à Dole sur le thème : « La route, un patrimoine ».



Le SPRIR s'engage, en parallèle, dans la Stratégie régionale d'innovation mise en œuvre dans la région. Il s'associe pleinement à la création du cluster Eco-Chantiers, outil partenarial de promotion de l'innovation et du développement durable dans les métiers des travaux publics. Il y animera, en lien avec le SPRIR Alsace, le groupe de travail « Routes du futur ». Ce groupe a pour mission de définir des pistes d'action et de développer des projets de recherche, en lien avec le pôle de compétitivité « Véhicule du futur » et la plateforme d'innovation Aremis située à Lure (70). Le cluster a aussi pour vocation de mettre en œuvre les axes de travail des différentes CEV signées.

## NOMINATIONS

### SPRIR Franche-Comté

Patrick Cula



Patrick Cula, directeur de la Société des travaux du Doubs (STD - SCREG Est), a été réélu à l'unanimité, le 6 avril dernier, à la présidence du SPRIR Franche-Comté.

## Rhône-Alpes

### Focus sur un chantier autoroutier exemplaire

Le SPRIR Rhône-Alpes a tenu le 1<sup>er</sup> juillet 2011 son assemblée générale sur le chantier de l'A89 reliant Balbigny à la Tour de Salvagny, dernier maillon de l'axe Bordeaux-Genève.



ASF maître d'ouvrage a affiché depuis l'origine une volonté très forte de faire de ce projet une réalisation emblématique en matière de respect des milieux naturels. Un important travail amont avec les associations de riverains, de protection de la nature, a permis de définir d'importantes mesures d'évitement et de réduction. Ce partenariat a débouché sur de nombreuses mesures innovantes, parmi lesquelles : passages aériens dédiés aux chiroptères, création de zones humides, ouvrages faunes et éco-ponts, passage petite faune, reconstitution d'une centaine de mares

pour les amphibiens protégés, élevage conservatoire d'écrevisses à pieds blancs. Les 1 600 salariés intervenant sur le chantier ont suivi des actions de sensibilisation à la biodiversité et les entreprises ont apporté des solutions pour répondre aux exigences environnementales élevées. Enfin, les différents ouvrages ont été conçus de manière à s'intégrer parfaitement dans le paysage.

Le chantier de l'A89 est ainsi une parfaite illustration des infrastructures « intelligentes » capables de répondre aux impératifs environnementaux.



# En direct des commissions



## SECTION DES TECHNIQUES ROUTIÈRES (STR)

### La STR, Section des techniques routières, est une structure essentielle au sein de l'USIRF. Mais quelles sont exactement ses missions et attributions ?

L'activité technique de l'USIRF est pilotée par la Section des techniques routières (STR). Cette entité s'appuie sur :

- une **représentation importante** dans les organismes décisionnaires, afin que la position des entreprises soit systématiquement connue et prise en compte (les entreprises sont représentées dans une cinquantaine de commissions et groupes de travail) ;
- un **réel partenariat** avec les différents maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, basé sur une confiance réciproque et une concertation permanente (ADSTD, AITF...) ;
- une **forte implication** dans l'IDRRIM (Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité) et ses comités opérationnels.

Les membres de l'USIRF désignés par la STR apportent une contribution importante à la rédaction des textes réglementaires tels que les fascicules du CCTG et aux activités de normalisation (française et européenne) des produits et matériels dans le cadre de l'AFNOR, du BNSR (Bureau de Normalisation Sols Routes), du BNPé (Bureau de normalisation du pétrole), ainsi que des Commissions de normalisation européennes concernant les granulats, le matériel de construction routière, les matériaux et les liants bitumineux CEN (TC 154, TC 151, TC227, TC 336). Plusieurs domaines intéressent particulièrement la STR : granulats ; terrassements ; terminologie ; dimensionnement ; assises ; enrobés ; enduits superficiels ; essais chaussées ; matériel. Autre volet important de l'activité de la STR, la participation active à la mise en place du marquage « CE » des produits routiers, depuis les enrobés bitumineux en 2008 jusqu'aux liants bitumineux, enduits superficiels et ECF en 2011.

Dans le cadre de l'IDRRIM, les membres de la STR contribuent à la rédaction (comité opérationnel Méthodologie) de documents sur l'état de l'art et la

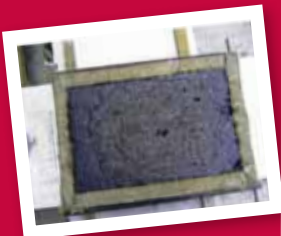
doctrine technique routière française (enrobés tièdes, recyclage des agrégats, enrobés à l'émulsion...), à la délivrance des avis techniques (comité opérationnel Avis techniques) sur de nombreux produits routiers, ainsi qu'aux agréments Laboroute (comité opérationnel Qualification/Certification) des laboratoires routiers et aux campagnes d'essais EAPIC.

La STR contribue également à la définition des besoins de recherche collective de la profession ainsi qu'au suivi des programmes de recherche engagés, notamment la poursuite des travaux pour une méthodologie d'étude des enrobés à froid, la recherche d'une méthode alternative aux méthodes nucléaires pour la mesure de la densité en place, ou encore l'actualisation de l'analyse du cycle de vie des enrobés bitumineux. A titre d'exemple, les études effectuées ces dix dernières années ont permis de fédérer la profession pour mettre objectivement en évidence les avantages des techniques routières. Témoin l'étude du comportement au feu des enrobés (photos ci-contre), qui a permis de démontrer que ces matériaux bitumineux sont très peu combustibles et de les classer en catégorie A2<sub>fl</sub> - s1, ce qui correspond à l'ancienne classe M0 (non inflammable). La STR participe aussi à la promotion des innovations et appuie le dispositif mis en place par le MEDDTL depuis 2007.

Par ailleurs, la STR participe aux relations internationales à travers les Comités techniques et HSE de l'EAPA et plusieurs groupes de travail AIPCR et ERF (bruit, gestion du patrimoine routier...).

L'attention croissante apportée aux impacts sanitaires des activités de construction, les préoccupations environnementales, la part croissante de l'aménagement urbain dans les activités des entreprises, le développement de nouveaux types ou systèmes de mobilités seront dans l'avenir au cœur des travaux de la STR.

#### Essai de tenue au feu



Vue de la face exposée après essai (Essai à 30kW/m<sup>2</sup>)



Vue de détail de la tranche (Essai à 30kW/m<sup>2</sup>)

#### Mesure du module en compression diamétral



# COMMISSION TRAVAUX MARCHÉS

Routes et voiries assurent aujourd'hui 90 % des déplacements des personnes et 85 % du trafic des marchandises. Ce patrimoine routier, compte plus d'un million de kilomètres, dont 630 000 km sous la responsabilité des communes et des intercommunalités, 378 000 km sous la responsabilité des départements, 12 000 km sous celle l'Etat et 8 700 km exploités par les sociétés d'autoroute.

Plus de 80 % des travaux engagés à la demande des gestionnaires portent sur l'entretien du réseau et sa modernisation, pour améliorer la sécurité, la qualité des services à l'utilisateur et l'accessibilité aux territoires. Leur utilité sociale et économique au quotidien est avérée ; pourtant, le risque de ne pouvoir continuer à assurer dans de bonnes conditions le service quotidien aux usagers et aux territoires est bien réel.

## La commission Travaux Marchés de l'USIRF a pris l'initiative de lancer une réflexion sur la préservation et l'entretien du patrimoine routier. Pourquoi ?

Notre pays dispose d'un patrimoine routier de plus d'un million de kilomètres. Il joue un rôle essentiel pour l'aménagement et la compétitivité de nos territoires et pour l'organisation de nos transports et de la mobilité au quotidien. Les gestionnaires publics des routes et des voiries urbaines font désormais face à des contraintes budgétaires telles qu'ils se voient contraints de réduire, pour certains, et de manière drastique, leurs engagements en faveur de l'entretien et de la modernisation de leurs réseaux routiers. Dans ces conditions, les questions de qualité de service aux usagers et de performance des territoires sont clairement posées. A moyen terme, c'est l'état général du patrimoine routier qui est en cause. On a pu mesurer les premiers effets de deux hivers rigoureux sur l'accélération de la dégradation de nos routes dans certaines régions. Il y a un véritable risque de détérioration, dont on sait quelles conséquences elle peut avoir en matière de sécurité des déplacements, d'efficacité économique et de compétitivité, de dégradation du niveau de service et de dépréciation de la valeur patrimoniale. La profession se devait donc de prendre l'initiative.

## De quelle manière ?

Une démarche d'étude a été engagée au sein de l'USIRF. L'objectif est de savoir de quelle manière les entreprises peuvent répondre du mieux possible aux besoins des donneurs d'ordre, dans un cadre budgétaire contraint. Nos entreprises devront adapter leurs offres en matière

de qualité de service et d'indicateurs de performance (niveaux de service, durabilité...). C'est une opportunité pour la profession de repositionner son savoir-faire technique en matière d'entretien. Mais la démarche doit aussi amener les donneurs d'ordre publics à repenser leur modèle pour assurer au mieux le service aux usagers et aux territoires. C'est d'ailleurs pourquoi l'USIRF s'est rapprochée de l'Assemblée des Départements de France, pour qu'elle participe à cette démarche, et que nous cherchons des collectivités locales volontaires locales pour réaliser une étude en vraie grandeur au cours de l'année 2012. Notre réflexion n'a d'intérêt que si elle se nourrit d'un dialogue fécond avec l'ensemble des parties prenantes, au premier rang desquelles les collectivités locales (villes, intercommunalités, départements), gestionnaires de la très grande majorité des réseaux routiers.

## Quels sont les grands axes de la réflexion ?

Il nous faut pouvoir envisager d'étudier le spectre le plus large. En premier lieu, les fondamentaux d'une préservation du patrimoine routier, à commencer par la connaissance du réseau, les outils de diagnostic, la valeur patrimoniale... Ensuite la hiérarchisation des enjeux pour une politique d'entretien et d'exploitation à part entière, mais aussi les attentes et les besoins en matière de qualité technique, les objectifs de service, les critères de performance, les indicateurs, les contrôles. Il faut aussi pouvoir évaluer les besoins en termes de moyens humains et financiers, étudier la chaîne d'acteurs, les besoins d'évolution, leur complémentarité, l'évolution de l'offre et des modes de dévolution. La liste des pistes de réflexion n'est pas close...

**Patrick Saut,**  
président de  
la commission  
Travaux Marchés  
de l'USIRF

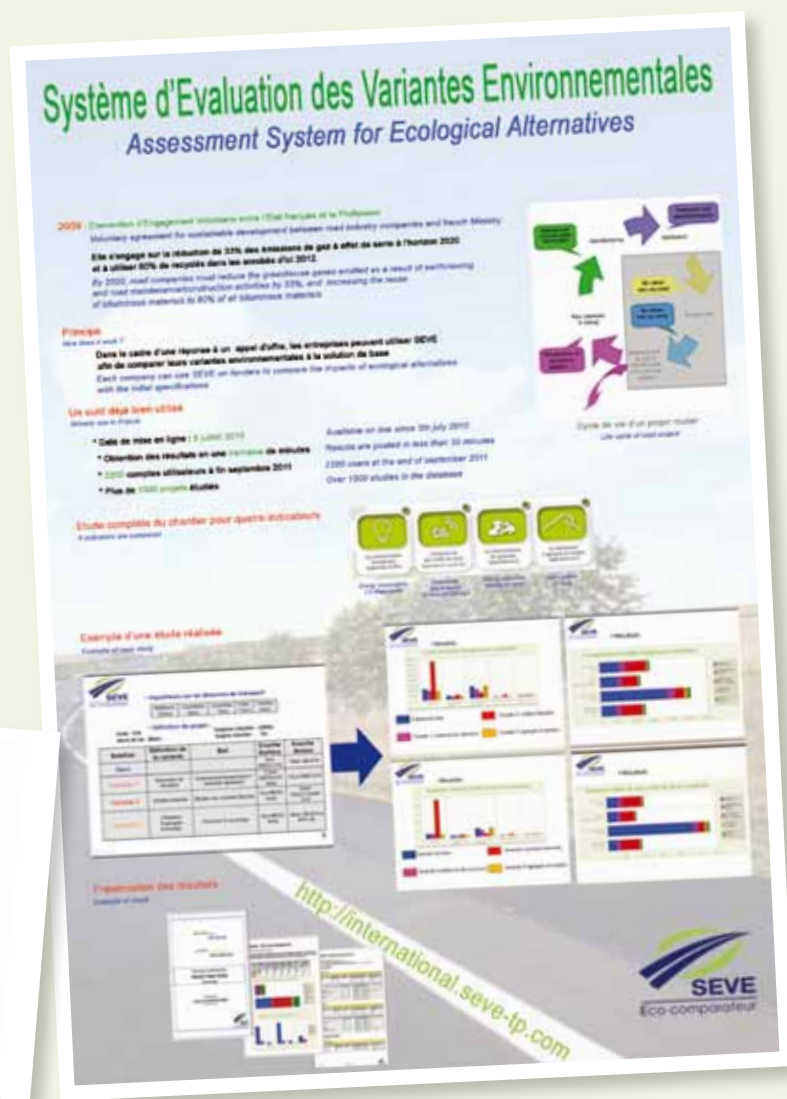


« La profession doit prendre l'initiative face au risque de détérioration du patrimoine routier »



# Dossier

## SEVE : OUVERT A TOUS EN 2012



« Saison 2 » pour le logiciel SEVE, qui entre dans sa phase commerciale après une vague de tests auprès d'une trentaine de conseils généraux et communautés d'agglomération.

**Connaissez-vous SEVE ?** Le Système d'Evaluation des Variantes Environnementales est aujourd'hui l'outil commun aux entreprises routières, qui permet aux maîtres d'ouvrage, dans le cadre d'un appel d'offres ouvert aux variantes, la comparaison, sur les mêmes bases, des variantes « environnementales » proposées par les entreprises soumissionnaires. Fondé sur une architecture Internet, doté d'une base de données de référence et de fonctionnalités hébergées sur un serveur web sécurisé, SEVE n'impose aucune installation locale par les utilisateurs. Les mises à jour des ressources communes (postes d'enrobage, formules d'enrobés ou d'émulsions, ou encore de graves traitées aux liants hydrauliques, etc.) intéressant l'ensemble de la profession sont centralisées et disponibles en « temps réel » pour tous les utilisateurs. Quatre indicateurs environnementaux : la consommation d'énergie, l'émission de CO<sub>2</sub>, l'économie de ressources naturelles et la quantité

d'agrégats d'enrobés valorisés sont présentés sur un modèle unique de document qui reprend, de façon exhaustive, les hypothèses retenues et les impacts de chaque solution.

**La version actuelle « 1.2 » est utilisée depuis février 2011** par différents maîtres d'ouvrage (conseils généraux et communautés d'agglomération). Au nombre d'une trentaine aujourd'hui, ils ont accepté de tester SEVE et, au travers d'une enquête qui circule actuellement sous la forme d'un questionnaire, de faire part à l'USIRF de leurs observations. Objectif : faire progresser l'outil jusqu'à la mise en ligne de la version utilisable par tous.

Pour l'heure, la base de données et l'ensemble du logiciel viennent de faire l'objet d'une revue critique réalisée par BIO Intelligence Service. L'étude donnera lieu à une version « 1.3 » dont la base de données, validée par BIO Intelligence Service, sera mise en ligne début novembre.



Cette version permettra d'utiliser un plus grand nombre de ressources – matériaux utilisés en milieu urbain (pavage, dallage), formulations diversifiées en matière de béton hydraulique ou de sable stabilisé – produites par des industries plus nombreuses – centrales à béton, centrales dites « de blanc » pour les matériaux traités aux liants hydrauliques, centrales d'enrobés à froid en plus des traditionnels postes d'enrobage à chaud. L'ergonomie du logiciel sera encore améliorée.

**Ces évolutions permettront de préparer la version 2.0, accessible à tous (entreprises, maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre), qu'il est prévu de mettre en ligne le 1<sup>er</sup> janvier 2012.**

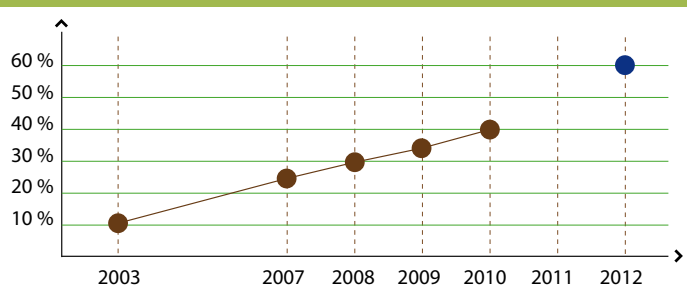
Cette version sera payante, sous la forme d'un abonnement de 500 euros pour l'année 2012, donnant accès à un login (+ 50 euros pour tout login supplémentaire), ce qui permettra d'autofinancer sa maintenance. A la fin de septembre 2011, ce sont plus de 2200 comptes utilisateurs qui sont ouverts et plus de 1500 projets étudiés, soit dans le cadre de réponse à appel d'offres, soit tout simplement pour s'approprier le logiciel.

### RECYCLAGE DES AGRÉGATS D'ENROBÉS

#### Rappel des objectifs 2012 :

60 % des fraisats récupérés réutilisés dans les enrobés neufs

2003	2007	2008	2009	2010
829 kt 12,7 %	1 714 kt 24,0 %	2 110 kt 29,9 %	2 326 kt 33,0 %	2 825 kt 40,0 %

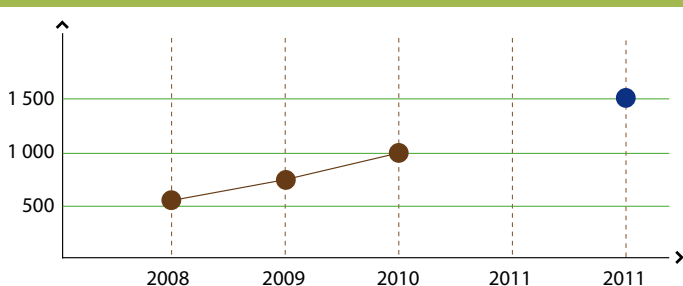


### ENROBÉS TIÈDES

#### Rappel des objectifs 2012 :

Tripler le tonnage 2008 : atteindre 1 500 000 tonnes

2008	2009	2010
520 kt	757 kt	1 000 kt



# Tribune

## Questions à...



### Julien Buisson, Secrétaire Général de l'Office des Asphaltes

« L'asphalte coulé est aujourd'hui entré dans une nouvelle ère ».

#### Routes de France : Si vous deviez présenter l'Office des Asphaltes en quelques lignes ?

Julien Buisson : Fort de son expérience et de sa longévité, l'Office des Asphaltes, syndicat professionnel français des entrepreneurs d'asphalte coulé et d'étanchéité ([www.asphaltes.fr](http://www.asphaltes.fr)), se veut une union professionnelle forte ayant pour objectif de défendre les intérêts des producteurs d'asphalte coulé, en étroite collaboration avec les organismes publics concernés.

Utilisé depuis plus de 3000 ans (jardin de Babylone) comme un des premiers matériaux d'étanchéité de l'histoire, l'asphalte coulé est aujourd'hui entré dans une nouvelle ère. En effet durant de nombreuses années les travaux d'étanchéité ou de revêtements s'effectuaient à des températures supérieures à 230°C.

#### Quelles actions mènent l'Office des Asphaltes ?

JB : Travaillant depuis plusieurs années dans le sens du développement durable avec pour objectif une réduction

de température offrant un meilleur confort pour les applicateurs et permettant une réduction des consommations énergétiques, la profession a vu ses travaux accélérés avec la mise en place de la réglementation REACH (Registration Evaluation and Authorization of Chemicals).

En effet, depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2010, les professionnels de l'asphalte coulé, à travers l'Office des Asphaltes, se sont engagés à fabriquer et mettre en œuvre ce produit à des températures maximales de 200°C, conformément à la température maximale d'utilisation des liants définie par les producteurs de bitume. Ainsi la profession est en phase avec son époque, tant d'un point de vue du développement durable que de la réglementation.

Un autre point marquant a été la mise en place en 2010, d'une collaboration étroite avec l'USIRF facilitée par mes fonctions de secrétaire général de l'Office des Asphaltes et également d'adjoint aux affaires techniques de l'USIRF et par diverses actions communes entre les deux syndicats, telle la création d'un groupe de travail sur la prévention des risques professionnels, avec les autorités de santé publique (CRAM, médecine du travail et INRS). Ce groupe travaille autant sur les études d'exposition réalisées que sur de nouvelles démarches d'élaboration de mesures d'hygiène et de protection de la santé de nos travailleurs.

Parallèlement à ces travaux, l'année 2011, fut le départ de la mise à disposition d'informations fiables concernant les performances environnementales de l'asphalte coulé au travers de Fiches de Données Environnementales et Sanitaires (FDES) accessibles à tous les acteurs du TP.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, l'année 2011 marque réellement le début d'une nouvelle ère pour l'asphalte coulé, en espérant que celle-ci sera aussi longue que la première. Alors rendez-vous dans 3000 ans !



### Nicole Mitrani, Déléguée Général du SER

« Un créateur de réseau entre tous les spécialistes de la route ».

Routes de France : Le SER fédère les principaux fabricants et prestataires de services en équipements de la route. Comment se positionne le rôle d'un Délégué Général au sein d'un Syndicat sur un secteur aussi technique et concurrentiel ?



Nicole Mitrani : Le premier rôle du Délégué Général est, en concertation avec le Président et les vice-présidents, de créer du lien. Entre tous les adhérents qui ont pour impératifs et objectifs communs de faire connaître leurs



produits et services et de les faire reconnaître par les instances françaises et européennes. Avec des enjeux qui ne sont pas toujours synchrones. Pour autant, faire entendre une seule et même voix exige de nous expertise technique et juridique, diplomatie, écoute et empathie.

Il est tout aussi primordial de créer du lien avec l'ensemble des parties prenantes de la profession : ministère, commission européenne, groupes de travail européens, laboratoires de recherche, organismes certificateurs, représentants des collectivités locales, Syndicats professionnels connexes...

Je m'appuie ici sur une expérience de 15 années de l'administration française et d'autant dans le privé pour créer des ponts sur lesquels chacun peut s'exprimer et trouver la meilleure voie de l'entente et de la compréhension des enjeux spécifiques à chacun.

Enfin, le délégué général doit veiller à créer du lien avec les usagers de la route pour expliquer et démontrer l'apport des solutions de ses adhérents à la sécurité routière. En cela, nous devons enrichir en permanence la base de données informative mise à disposition pour

qu'elle reste cet espace d'experts de référence que tout le monde lui reconnaît.

### Quelles sont les missions qui vous sont assignées ?

NM : Le Syndicat est un lieu d'échanges et de partages d'expériences entre tous les membres. Cela implique une disponibilité absolue des permanents pour répondre aux sollicitations de chacun mais aussi des entreprises qui voudraient adhérer.

Au-delà de cet accompagnement interne, la mission du syndicat est de regrouper et rendre accessible tous les savoirs d'ordre technique, normatif, réglementaire, état de l'art mais aussi d'assurer une veille permettant de faire évoluer les produits, services et compétences.

C'est cette expertise qui crédibilise notre mission de porte-parole pour la défense et la mise en valeur des apports des équipements de la route auprès des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre.

Enfin, pour donner de l'audience à cette expertise, nous devons définir et piloter la meilleure politique de communication grand public et ciblée.



## Florence Pero, nouvelle secrétaire générale du Specbea 2011

### Quelles sont ses activités actuelles ?



FP : Le Specbea se veut aujourd'hui être un moteur de la méthodologie et de la technique des aménagements en béton, et anime des groupes de travail sur les bordures en béton extrudé, avec bientôt un guide technique, les carrefours giratoires et les joints des aménagements en béton. Son site internet [www.specbea.com](http://www.specbea.com) permet d'avoir accès à de nombreux documents techniques et revues sur les sujets qu'il porte. Il engage un nouveau comité sur les Voiries, Espaces et Chantiers d'aménagements Urbains, pour lequel il souhaite associer tous les acteurs de ces réalisations. Soucieux de l'impact écologique et du confort des usagers, il soutient des actions de recherche sur le recyclage à 100 % du béton de ciment, sur la pré-hydratation du béton et sur les mesures des caractéristiques photométriques des revêtements.

### En tant que syndicat associé de l'USIRF, quelles pourraient être les pistes de travail ?

PF : L'importance des travaux liés à l'aménagement urbain pour lesquels nos entreprises respectives œuvrent est un champ de coopération à conforter ; toutes les techniques routières, ferroviaires et piétonnes cohabitent. Ces techniques se complètent et s'harmonisent avec leurs différences pour permettre à l'utilisateur une bonne lisibilité des différents espaces. Le développement durable, est-ce nécessaire de le rappeler, est également une préoccupation commune à nos deux syndicats et ils œuvrent pour l'intégrer dans la façon de concevoir et réaliser leurs infrastructures.

### Routes de France : Vous êtes la nouvelle secrétaire générale du Specbea, comment présenteriez vous ce syndicat ?

Florence Pero : Le Specbea, organisme professionnel, est un Syndicat de Spécialités de la FNTP et il est associé à l'USIRF. Certaines entreprises sont d'ailleurs adhérentes à nos deux syndicats. Il représente les SpEcialistes de la Chaussée en BEton et des Aménagements, qui forment son nouvel acronyme. Le champ d'intervention de nos entreprises est varié : infrastructures dites chaussées lourdes (aéroports, plates-formes de TCSP – transports en commun en site propre –, carrefours giratoires), aménagements urbains, pistes cyclables, équipements annexes et de sécurité, sans oublier des travaux dans des tunnels routiers et sur voies ferroviaires. Il a pour vocation de fédérer ses membres et de défendre leurs intérêts généraux. Il procède à toute étude en vue du perfectionnement technique et économique de ses adhérents. Son nombre croissant d'adhérents reflète d'une activité en pleine expansion.



# Activité



## Réactualisation des prévisions d'activité pour 2011

La commission économique de l'USIRF a actualisé début septembre les prévisions d'activité pour 2011. Après un premier trimestre soutenu grâce aux très bonnes conditions climatiques, le deuxième trimestre a marqué le pas.

En juillet 2011, le chiffre d'affaires est inférieur de 3 % par rapport à celui de juillet 2010 et le chiffre d'affaires cumulé en juillet est supérieur de 4,9 % par rapport à juillet 2010. Dans la mesure où la hausse des coûts due en grande partie au surenchérissement des produits pétroliers et des fournitures liées est de l'ordre de 5 %, l'activité en volume est donc stable à fin juillet 2010. Cette stabilité de l'activité en volume devrait être confirmée au cours des 5 derniers mois. Les prévisions de la fin d'année intégrant un niveau d'inflation équivalent au 1<sup>er</sup> semestre ne permettent pas d'espérer de croissance d'activité en volume par rapport à 2010 alors que nous sommes dans une période où le cycle municipal dope traditionnellement l'activité de nos entreprises par des travaux et les aménagements lancés par les communes et les intercommunalités. Le frémissement constaté en début d'année pour les investissements dans le privé s'est confirmé, même s'il ne touche pas toutes les régions. Le carnet de commandes à la fin juillet est supérieur de 11,2 % par rapport à fin juillet 2010. Il est constaté un allongement du délai d'écoulement du carnet. En juillet et en août, le nombre d'affaires à l'étude s'est sensiblement réduit.

Les effectifs à fin juillet continuent de baisser très légèrement comme le recours à des intérimaires (-2 à -3 % par rapport à juillet 2010).

Les analyses par région confirment les grandes disparités et montrent toujours un écart énorme entre les territoires ruraux et urbains. Les départements, voyant leurs dépenses sociales croître, sont contraints de limiter leurs interventions sur le réseau départemental et réduisent leurs aides aux communes et aux petites intercommunalités. Or, on sait combien est important le soutien des conseils généraux aux territoires ruraux et quel impact cela a en termes d'effet de levier pour la réalisation des projets communaux.

Cette situation n'est pas propre aux travaux de route ou de voirie ; elle s'applique aux activités de travaux publics pour les réseaux d'eau potable et l'assainissement. Les risques d'une accentuation de la dégradation des réseaux existants sont bien là et conduiront à une impossibilité d'assurer les niveaux de services attendus par les usagers. Dans les grandes villes, la mise en place de transports collectifs en site propre, tram ou bus à haut niveau de service génère de l'activité dans les zones concernées.

Les travaux menés sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat continuent pour leur part de stagner.

Après trois années consécutives de baisse d'activité (-15 %) et alors qu'on pouvait espérer une reprise, l'année 2011 devrait donc être, au mieux, stable en volume.

## Chiffres

à fin juillet 2011\*

### CHIFFRE D'AFFAIRES DU MOIS

- 2,9 %

### CHIFFRE D'AFFAIRES CUMULÉ DEPUIS JANVIER

+ 4,9 %

### CARNET DE COMMANDES À LA FIN DU MOIS

+ 11,2 %

### EFFECTIFS DU MOIS

TOTAUX - 2,3 %  
OUVRIERS - 2,2 %  
ENCADREMENT - 2,4 %  
EFFECTIF JEUNES  
embauches dans le mois 220

\* 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 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2011



### CENTRALES

### FIXES

### MOBILES

RÉPERTORIÉES	437	508	71
ADHÉRENTES	371	408	37
NON ADHÉRENTES	65	100	35
LABELLISÉES	356	382	26
ADHÉRENTES NON LABELLISÉES	14	26	12