L'ÉTAT DE LA ROUTE 2015

LES Routes LES Rues

PREMIER RÉSEAU SOCIAL

USIRF
Routes de France

> LE RÉSEAU ROUTIER EN FRANCE

LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER

	Km	Observations
Autoroutes concédées	9 048	dont 2 308 km à 2 x 3 voies
Autoroutes non concédées	2 601	
Routes nationales	8 898	dont environ 4 282 km à chaussées séparées
Routes départementales	377 965	dont environ 1 500 km à chaussées séparées
Routes communales et rues	666 350	
Total	**1 064 862**	
Chemins ruraux	environ 600 000 km	

Sources : Cerema ; ASFA; DGCL

LONGUEUR DES DIFFÉRENTS RÉSEAUX DE TRANSPORT

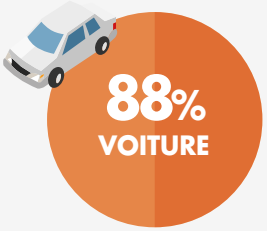
En kilomètres

(*)dont 2 036 Km de LGV et 1 345 Km pour Paris et banlieue

Sources : DGITM/DIT, VNF, RFF, SOeS, rapport CCTN juin 2009, enquête opérateurs ferroviaires

RÉPARTITION MODALE DES VOYAGEURS

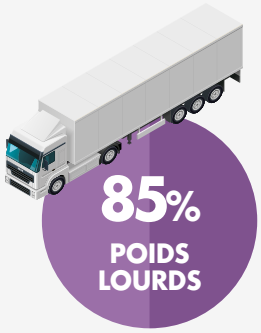
	(en milliards de voyageurs x km)	%
Voiture	819	88%
Autocar	52	
Ferroviaire conventionnel	103	10%
Aérien	14	2%
Total	**988**	**100%**



Sources : SOeS ; UTP ; RATP ; SNCF ; DGAC ; URF 2013

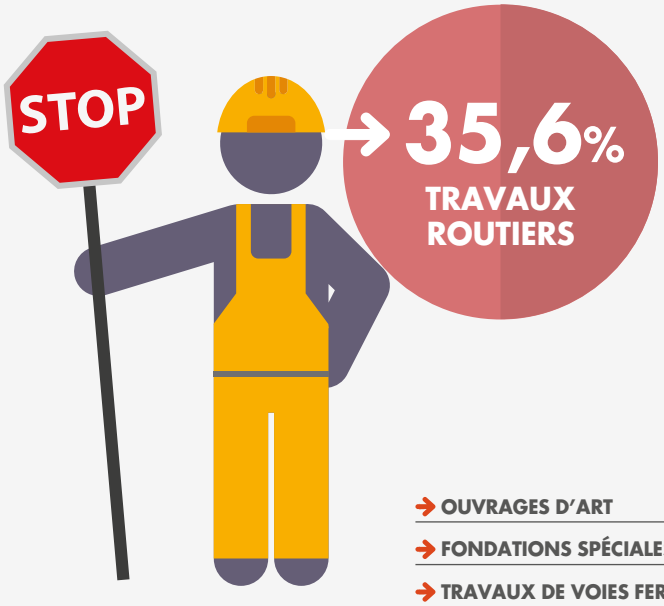
RÉPARTITION MODALE DES MARCHANDISES

	(en milliards de tonnes x km)	%
Poids lourds (>3,5 t)	266	85%
VUL (<3,5 t)	23	
Ferroviaire conventionnel	24	9%
Ferroviaire transport combiné	8	
Oléoducs	11	6%
Fluvial	8	
Total	**340**	**100%**



> L'INDUSTRIE ROUTIÈRE EN FRANCE

PART DES TRAVAUX ROUTIERS DANS LES TP



→ **18,7%** TERRASSEMENTS

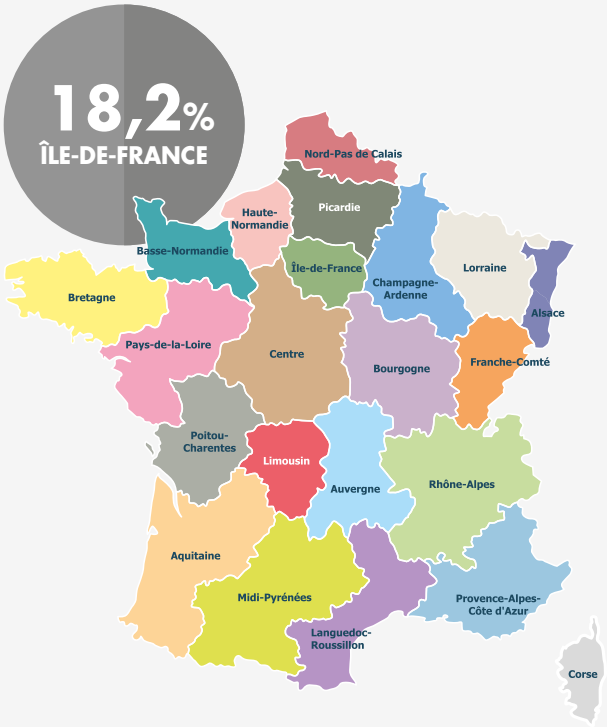
→ **16,4%** CANALISATIONS (EAU, GAZ)

→ **12,9%** TRAVAUX ÉLECTRIQUES

→ OUVRAGES D'ART	8,8%	→ TRAVAUX SOUTERRAINS	1,1%
→ FONDATIONS SPÉCIALES	2,7%	→ TRAVAUX MARITIMES	1,0%
→ TRAVAUX DE VOIES FERRÉES	2,7%	→ TRAVAUX DE GÉNIE AGRICOLE	0,2%

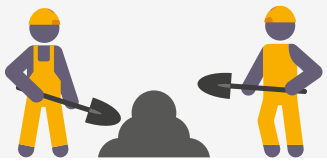
Source : FNTP 2013

RÉPARTITION DU CA DES TRAVAUX ROUTIERS PAR RÉGION



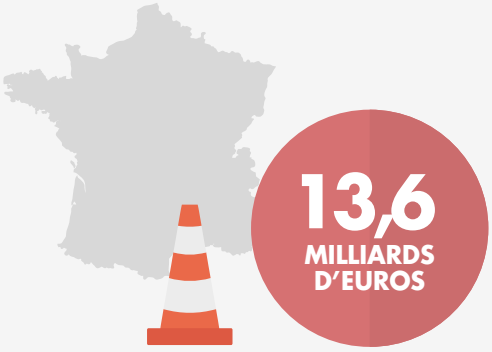
Alsace	2,1%	Languedoc	0,8%
Aquitaine	7,7%	Limousin	1,4%
Auvergne	0,8%	Lorraine	7,6%
Basse-Normandie	1,4%	Midi-Pyrénées	3,4%
Bourgogne	1,7%	Nord	8,3%
Bretagne	4,6%	PACA	11,2%
Centre	2,1%	Pays-de-Loire	8,2%
Champagne	1,6%	Picardie	2,2%
Franche-Comte	0,5%	Poitou-Charentes	0,7%
Haute-Normandie	2,4%	Rhône-Alpes	13,1%
Ile-de-France	18,2%		

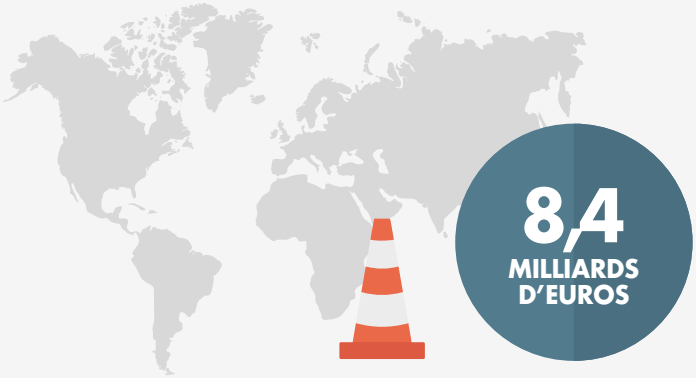
Source : FNTP 2013



> L'ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE ROUTIÈRE

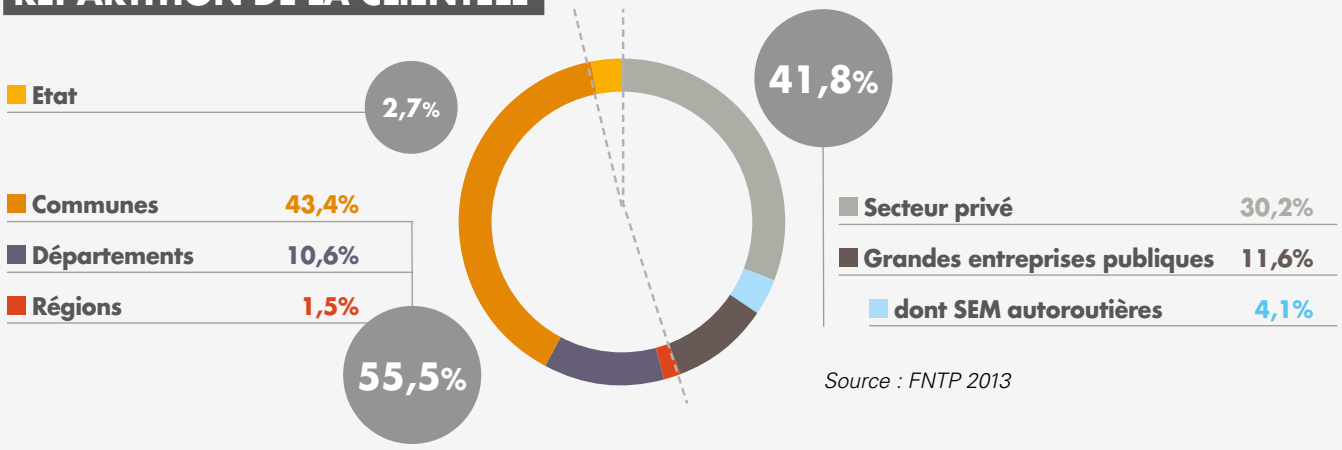
CHIFFRES D'AFFAIRES FRANCE ET INTERNATIONAL





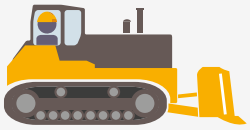
Source USIRF 2014

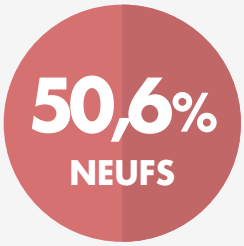
RÉPARTITION DE LA CLIENTÈLE

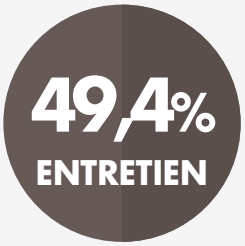


Source : FNTP 2013

RÉPARTITION TRAVAUX NEUFS / ENTRETIEN







Source : FNTP 2013

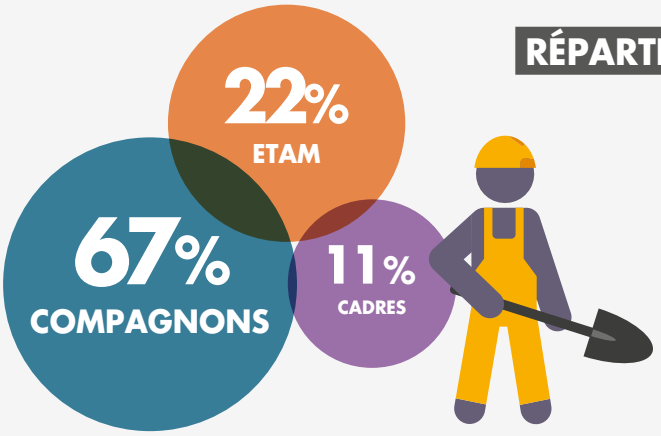
> L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE ROUTIÈRE

EMPLOIS LIÉS À LA ROUTE

	en millier de personnes
Matières premières et services	**358**
dont 210 pour l'industrie manufacturière et énergétique	
Industrie automobile	**201**
dont 124 pour la construction automobile	
Usage de l'automobile	**644**
dont 488 pour la vente et la maintenance	
Transports	**989**
dont 34 pour les administrations (police, santé...)	
Construction et entretien des routes	**131**
Total	**2 323**

Sources : CCFA ; URF 2013

RÉPARTITION DU PERSONNEL

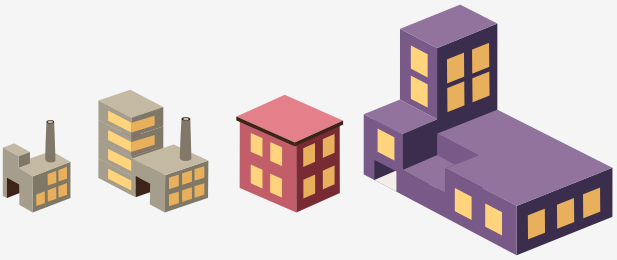


Effectif total des entreprises de construction routière	**90 061**
Compagnons	**60 341**
ETAM	**19 813**
Cadres	**9 907**

Source : FNTP 2013

STRUCTURE DE L'APPAREIL PRODUCTIF

Entreprises de 1 à 20 salariés	**912**
Entreprises de 21 à 50 salariés	**263**
Entreprises de 51 à 200 salariés	**175**
Entreprises de plus de 200 salariés	**64**
Total	**1 414**



Source : FNTP 2013

ÉDITO

> La route est de très loin, à plus de 85%, le principal support des déplacements de personnes et des transports de marchandises.

En 2014 l'état de la route en France s'est encore dégradé, avec une réduction des investissements et des dépenses d'entretien de 11%. Depuis 2008 c'est une baisse de plus de 30% des moyens consacrés par la collectivité à la maintenance et la modernisation de notre patrimoine routier ! Les conséquences de ce sous entretien sont de plus en plus visibles : nids de poule, fissurations, ornières, absences de marquage se multiplient, menaçant la sécurité des usagers et faisant reculer la France en deux ans de la 1ère à la 4ème place pour la qualité de ses routes, dans le classement mondial de la compétitivité des pays.

Et pourtant, la route est de très loin, à plus de 85%, le principal support des déplacements de personnes et des transports de marchandises. Ce paradoxe n'est pas propre à la France, comme l'a montré le 1er congrès mondial sur la préservation et l'entretien du patrimoine routier, qui s'est tenu à Paris en février 2015. Partout dans le monde, les initiatives se multiplient pour faire prendre conscience aux décideurs, Etat et collectivités locales gestionnaires de routes, de la gravité de la situation et de la nécessité d'entretenir un bien commun public essentiel et d'une très grande valeur : 2 000 milliards d'euros pour le million de kilomètres du réseau routier français.

L'Industrie routière française qui a déjà perdu 20 000 emplois en 5 ans, est en première ligne dans ce combat : sensibilisation des pouvoirs publics et notamment des nouveaux maires, propositions financières pour une relance de l'activité, innovations techniques et contractuelles, comme le nouveau contrat de gestion patrimoniale à garanties de performances, développé avec l'Institut de la Gestion Déléguée, qui peut être source d'économies substantielles pour les collectivités locales.

L'industrie routière maintient aussi son engagement en matière de santé et de sécurité de ses collaborateurs, notamment sur le délicat dossier de l'amiante, comme en matière d'environnement à travers la Convention d'Engagement Volontaire, la promotion des enrobés tièdes et du recyclage.

La technique routière française est une des meilleures du monde. Elle contribue au succès de nos entreprises à l'étranger. Elle fait toujours l'objet d'intenses travaux de recherche dans les laboratoires publics et privés, pour inventer la route du futur ; une route qui s'auto-diagnostique, une route qui communique avec les véhicules, une route qui produit de l'énergie, bref une route sûre et économe qui joue son rôle irremplaçable de lien entre les hommes.

C'est à cette route de demain que, malgré les difficultés d'aujourd'hui, l'industrie routière et tous ses partenaires travaillent.

Jacques Tavernier
Président

SOMMAIRE

ROUTES ET RUES, SOCLE DE LA VIE QUOTIDIENNE 04

ROUTES ET RUES, AU CŒUR DES NOUVEAUX ENJEUX 12

ROUTES ET RUES, INNOVATION ET RESPONSABILITÉ 20

L'USIRF 28

ROUTES ET RUES,
SOCLE DE LA VIE QUOTIDIENNE

ESSENTIELLE DANS L'HISTOIRE DES HOMMES ET DES TERRITOIRES, LA ROUTE EST DEPUIS TOUJOURS LE LIEU DE TOUS LES ÉCHANGES, DE SERVICES, DE BIENS ET DE VIE. SON MAILLAGE, UN DES PLUS DENSES EN EUROPE AVEC PLUS D'UN MILLION DE KILOMÈTRES A DESSINÉ LES VILLES ET LES TERRITOIRES. C'EST UN PATRIMOINE CONSIDÉRABLE, SUPPORT DE TOUTES LES MOBILITÉS ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES, IL CONSTITUE LE PREMIER RÉSEAU SOCIAL.

GARANTE DE LA RELATION ENTRE LES HOMMES

AU COMMENCEMENT, SENTIER PUIS CHEMIN DE TERRE PAR LEQUEL LES HOMMES SE DÉPLAÇAIENT ET ÉCHANGEAIENT AU RYTHME DE LEURS ACTIVITÉS, LE RÉSEAU ROUTIER S'EST STRUCTURÉ AU FIL DE CES ÉCHANGES ET DU PROGRÈS TECHNOLOGIQUE, POUR IRRIGUER LES DIVERS LIEUX DE VIE.

FOCUS

LA ROUTE DANS LA CONSTRUCTION DE L'UNITÉ NATIONALE

Le réseau routier, bien avant le rail, a joué un rôle majeur dans la construction de l'unité nationale et dans la modernisation de l'espace rural. La route connecte des espaces distants ; elle assure, en effet, une continuité physique entre les personnes. Elle constitue donc un vecteur social très important au sein de notre société. Grâce à la route, les espaces ruraux sont reliés aux pôles urbains tout en étant autonomes.

LA ROUTE, PREMIER LIEN SOCIAL

Socle de la vie quotidienne, les routes ont été façonnées par le fonctionnement et l'organisation du monde social. Pour répondre aux besoins des habitants, des services publics et des entreprises, le réseau routier se modernise, il est le point d'appui et l'avenir de tous les autres : réseaux d'adduction d'eau, d'assainissement, d'énergie, de télécommunication, aériens et ferroviaires.
Le maillage routier français, l'un des plus denses en Europe, reste prédominant dans le mode de vie contemporain en supportant près de 85 % des échanges de biens et de personnes. A la notion de transport d'un point A à un point B, la route apporte désormais une fonction relationnelle : support commun à toutes les formes modernes de mobilité, elle devient un lieu de vie, d'expérience et de partage. Le temps de la mobilité est propice à la création de valeur, la consommation de services, le partage d'informations. Plus que jamais dans les modes de vie modernes, la route reste le premier vecteur de rapprochement entre les Hommes.

TÉMOIGNAGE

Vanik Berberian,
Président de l'Association des Maires Ruraux de France

"L'investissement dans les territoires ruraux ne doit pas être oublié au profit des seuls espaces urbains. En milieu rural, les habitants n'ont pas d'autre choix que de circuler en voiture, y compris seuls pour les tâches quotidiennes. « Le covoiturage n'est pas la panacée universelle. Les solutions urbaines ne se dupliquent pas en tout point du territoire. Quand je vois que dans certains abrisbus à Paris, un écran annonce les minutes avant l'arrivée du bus, on mesure les progrès à faire en matière d'égalité des territoires concernant le transport : il faut changer la perception des politiques »."

ROUTES ET IRRIGATION DES TERRITOIRES

Élément structurant des territoires urbains, très peuplés ou ruraux à faible densité d'habitants, la route doit assurer un niveau de service suffisant pour satisfaire les besoins des populations concernées. Plus qu'une simple question de mobilité, elle doit permettre un accès aux services quotidiens dans les meilleures conditions. Cette irrigation de tous les territoires s'avère plus vulnérable dans les zones isolées : d'où une attention renforcée pour le bon état du réseau routier. En montagne et en zone rurale, la qualité de la voirie est l'une des priorités des maires afin de maintenir la continuité des services postaux, commerciaux, agricoles, touristiques et plus vitaux encore, des services de santé et de sécurité (pompiers, ambulances, police ...).

FOCUS

LE ROLE DE LA ROUTE DANS LES ECHANGES MARCHANDS

Encore aujourd'hui, la route façonne les territoires et les économies qui ont contribué à leur renommée. La route des grands crus bourguignons, empruntée au Moyen Age par des moines puis les Ducs et Rois de France, a largement contribué et contribue encore à l'essor de l'économie viticole bourguignonne. Elle s'étend sur plus de 60 km de Dijon (capitale historique de la Bourgogne et ancienne résidence des Ducs de Bourgogne) à Santenay et traverse 38 villages viticoles, dont certains produisent des Grands Crus connus mondialement.

> "La route naît de l'idée qu'il existe un autre, avec qui on peut échanger."
>
> Christian Grataloup

UN FACTEUR ESSENTIEL DE CROISSANCE

RAMIFIÉES SUR TOUT LE TERRITOIRE, LES ROUTES CONTRIBUENT À LA CIRCULATION DES HOMMES ET DES MARCHANDISES. CETTE CAPILLARITÉ LA REND UNIQUE ET INDISPENSABLE À L'ÉCONOMIE DE NOTRE PAYS.

2,3

C'est le nombre, en millions, d'emplois liés à la route en 2013 (activités de production, usage de l'automobile, transport, infrastrucures)

Sources : CCFA, CNPA, SESSI, INSEE, SOeS.

LA FRANCE DOIT MAINTENIR SES INVESTISSEMENTS

Avec plus d'un million de kilomètres, les routes françaises représentent un atout pour la compétitivité et l'attractivité du pays. L'excellence technique du réseau routier est l'un des points majeurs dans lequel la France s'est toujours distinguée au classement mondial de la compétitivité établi par le Forum Economique Mondial de Davos. Toutefois, depuis deux ans, elle a perdu sa place de numéro un pour être rétrogradée à la 4ème place pour la qualité de son réseau routier.
Pour continuer à attirer des investisseurs étrangers, il est nécessaire que notre pays maintienne ses efforts en matière d'infrastructures et en particulier celles consacrées au réseau routier qui absorbe 88 % des déplacements de voyageurs et 85 % du trafic de fret. Mais les chiffres l'attestent, la France a chuté à la 10ème place au classement des infrastructures alors qu'elle occupait la 4ème place il y a 5 ans ! L'entretien des infrastructures routières est une condition importante pour maintenir la richesse économique et culturelle de notre pays.

Le secteur des Travaux Publics traverse une crise importante et s'attend à connaître une nouvelle année de baisse. Les collectivités locales qui réalisent 70% de l'investissement public, sont actuellement soumises à une diminution de leurs ressources avec la baisse des dotations allouées par l'Etat. Dans le même temps leurs dépenses de fonctionnement continuent de progresser. Quelques collectivités, à l'instar de la Haute-Saône, de l'Eure-et-Loir, du Poitou-Charentes et de la Franche-Comté ont fait le choix de continuer à assurer leur rôle d'investisseur avec des initiatives prises en faveur de leur patrimoine d'infrastructures. Ces investissements créent un effet de levier sur l'économie locale et les emplois dont profitent nos entreprises.

La profession attend avec intérêt la mise en œuvre concrète du plan de relance autoroutier dont le volume de travaux a été fixé à 3,2 milliards d'euros sur trois ans.

LA ROUTE, SOCLE INDISPENSABLE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Essentielle, notamment pour maintenir l'attractivité des zones touristiques, la qualité de la route est également une condition pour le maintien des activités économiques. La route reste le principal mode de transport de marchandises. Certaines activités économiques ne peuvent être menées à bien sans une bonne qualité du réseau routier sur l'ensemble du territoire, espaces urbains comme ruraux.

Sodiaal est l'une de ces entreprises directement concernées par la qualité des routes. Première coopérative laitière en France, 5ème au monde, Sodiaal représente une force économique de 14 000 sociétaires avec pour mission de collecter, transformer et vendre des produits laitiers. Chaque jour de l'année, ce sont plus de 800 chauffeurs routiers qui parcourent les routes françaises pour collecter le lait auprès des producteurs locaux. Cet exemple illustre bien l'éventail d'implications économiques dans lesquelles la route à un rôle économique à jouer. C'est un facteur de croissance peu visible mais réel.

1 750 milliards d'euros

C'est l'estimation de la valeur à neuf des routes départementales et communales, incluant les ouvrages d'art.

INTERVIEW

Pascal Frat, Directeur Supply Chain du groupe SODIAAL

« Pour mener à bien notre activité, nos chauffeurs routiers doivent être capables de collecter le lait auprès de l'ensemble de nos producteurs de lait, et cela 365 jours par an. Nos camions citernes doivent accéder aux fermes dans plus de 70 départements français, y compris dans les zones difficiles d'accès comme en Midi-Pyrénées, en Auvergne ou en Rhône-Alpes. Pour cela, une qualité correcte des routes est primordiale. C'est aussi une question essentielle de sécurité pour nos collaborateurs.»

UN ENJEU D'AVENIR À SOUTENIR

LE BON ÉTAT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EST UN ENJEU PRIMORDIAL AUQUEL LES COLLECTIVITÉS SONT DE PLUS EN PLUS SENSIBLES SOUS L'ACTION DE LA PROFESSION.

FOCUS

DES ÉLUS CONSCIENTS DES ENJEUX DE L'ENTRETIEN ROUTIER

Grâce à la mobilisation des SPRIR sur l'ensemble du territoire et l'organisation des journées techniques CoTITA, élus et techniciens de collectivités sont depuis ces dernières années sensibilisés à la problématique de l'entretien routier et à l'importance de maintenir les investissements pour garantir un niveau de service satisfaisant aux usagers.

UN ENJEU SUR LES MÉTIERS DE LA ROUTE

Avec plus d'un million de kilomètres de routes, la construction et l'entretien des routes mobilisent près de 90 000 salariés d'entreprises en France pour maintenir un niveau de fonctionnement satisfaisant des réseaux et permettre les activités qui en découlent. La route représente donc un poids important dans l'économie, et continue d'attirer les jeunes. Cela fait longtemps, à ce titre, que les entreprises de construction routière ont choisi d'investir sur la formation du personnel, par exemple à travers la promotion de l'apprentissage, par la formation continue et en complétant l'expérience terrain grâce aux certificats de qualification professionnelle (CQP). Les métiers de la route sont essentiels pour répondre aux besoins des réseaux de routes et de voirie qui assurent, avec leurs équipements, l'essentiel des échanges de biens et de personnes.

La place de l'innovation dans l'avenir de la Profession est fondamentale : faire face à l'accroissement de la mobilité et du trafic, s'adapter à de nouveaux usages de la route, intégrer les différentes technologies qui la rendront intelligente, changer son image et montrer qu'elle sait répondre aux changements climatiques, contribuer de manière positive à la protection de l'environnement ; tels sont les enjeux auxquels la route doit répondre dans un contexte économique de plus en plus contraint, et qui poussent l'ensemble des acteurs publics et privés à faire mieux avec moins.

ROUTES ET RUES : L'URGENCE

Sous l'effet du trafic, des conditions climatiques et bien souvent d'un manque d'entretien, les routes et les rues se sont globalement détériorées au fil des années. Au début silencieuse, cette usure peut se révéler et s'accélérer fortement dès l'apparition des premières fissures. Seul un entretien adapté et régulier peut permettre de pérenniser la durée de vie du réseau, de dépenser moins et d'offrir aux usagers de bonnes conditions de sécurité et de confort de conduite. La mise en place d'une politique de gestion et d'entretien du patrimoine routier est indispensable pour éviter les interventions de réhabilitation en urgence, souvent couteuses. Ces dernières années, l'essor des innovations techniques ont apporté des améliorations notables pour les usagers et les riverains pour rendre la route plus sûre, plus respectueuse de l'environnement et plus durable. Mais, elles ne pourront constituer l'une des réponses aux enjeux de la route qu'à la condition de garantir un niveau minimum de qualité du patrimoine routier. L'urgence est donc à la prévention ; une politique d'entretien préventive permettra d'éviter que les dégradations n'atteignent un seuil critique pouvant remettre en cause la conservation de la chaussée, la sécurité, le confort des usagers et l'intégrité de la couche de surface.
Qu'est-ce qu'une route et comment l'entretenir ? L'Usirf a publié un guide pratique qui apporte les réponses à ces deux questions de base. Il est disponible sur commande, ou en téléchargement sur le site **www.usirf.com**, rubrique **Espace documentaire**.

250 milliards d'euros

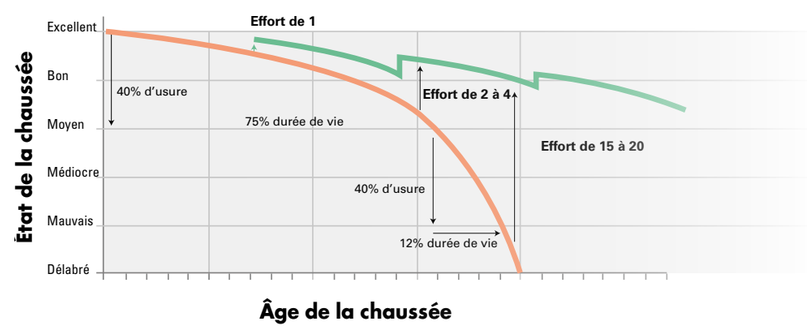
C'est la valeur patrimoniale, ou le coût de remplacement à neuf, des 20 000 km de routes nationales et autoroutes (concédées ou non).

> « 1 € non investi en entretien peut générer plus de 10 € de dépenses supplémentaires quelques années après ! »

FOCUS

UNE RICHESSE QUI S'AMOINDRIT SUR LA DURÉE

Pour maintenir un niveau de service acceptable sur la durée, il est indispensble d'entretenir le réseau routier régulièrement. Plus l'entretien interviendra tard, plus les dépenses seront importantes (courbe exponentielle).



ROUTES ET RUES, AU CŒUR DES NOUVEAUX ENJEUX

LE RAPPORT DES USAGERS À LA MOBILITÉ CHANGE GRÂCE AUX ÉVOLUTIONS RÉCENTES DES SMARTPHONES ET DES MODES DE VIE, DE CONSOMMATION ET DE DÉPLACEMENTS. SOLIDARITÉ, PARTAGE, SÉCURITÉ, ROUTE INTELLIGENTE, INTERMODALITÉ, DURABILITÉ, ÉCONOMIE D'ÉNERGIE..., DE NOUVEAUX ENJEUX QUI NE FONT QU'ACCENTUER CE RÔLE DE PREMIER RÉSEAU SOCIAL ET OUVRE LE DIALOGUE ENTRE USAGERS ET GESTIONNAIRES.

AU CARREFOUR DE L'INTERMODALITÉ

L'INTERMODALITÉ EST UN CONCEPT QUI IMPLIQUE L'UTILISATION DE PLUSIEURS MODES DE TRANSPORT AU COURS D'UN MÊME DÉPLACEMENT. LA ROUTE, LIEN INDISPENSABLE ET UNIVERSEL QUI PERMET LA JONCTION ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES ET ASSURE LES DÉPLACEMENTS DES DERNIERS KILOMÈTRES.

INTERMODALITÉ ET NOUVELLES MOBILITÉS

88%

La route totalise plus de 88 % des déplacements de voyageurs et 85 % du trafic de fret.

L'intermodalité est au cœur des préoccupations des collectivités locales. Transformant la notion de simple « transport » en « mobilité », il s'agit de permettre aux citoyens d'utiliser plusieurs modes de transport lors d'un déplacement en optimisant le niveau de service attendu par l'usager (délai, confort, prix…) ainsi que le coût énergétique et environnemental attendu par la collectivité.
Une intermodalité « bien pensée » ne doit pas faire oublier les spécificités des territoires, qu'ils soient ruraux, péri-urbains ou urbains. Beaucoup de nos concitoyens sont contraints à l'utilisation d'un véhicule personnel. La route totalise plus de 88 % des déplacements de voyageurs et 85 % du trafic de fret. Toutefois, la demande de transports moins coûteux, plus sûrs et plus écologiques favorise l'émergence de transports collectifs, que ce soit l'auto-partage, le co-voiturage ou le développement du transport par car.
Les politiques de transport doivent intégrer ces services et les nouvelles pratiques individuelles ou collectives qui émergent. L'offre de transports s'étoffe donc pour garantir une meilleure qualité et sécurité de service notamment grâce aux nouvelles technologies : cadencement, affichage en temps réel, recherche d'itinéraires sur smartphones, etc.

PARTAGER LES USAGES DE LA RUE

L'espace urbain n'est plus le privilège de la voiture depuis déjà de nombreuses années. Pour répondre à une attente grandissante de la société, les aménagements ont dû s'articuler avec les réflexions à l'échelle des villes pour proposer à tous les usagers, des espaces conviviaux et apaisés.
Partager la rue revêt deux significations. Il est possible, en effet, de permettre à toutes les mobilités de cohabiter sur un même espace public mais en le distribuant. Le piéton disposera du trottoir, le cycliste d'une piste cyclable, le bus d'un couloir dédié, la voiture de la route et de places de stationnement… Il est possible également de mettre un même espace à disposition de tous les types de mobilités ; zones 30 ou zones de rencontre. C'est l'idée d'une mixité des usages. Dans tous les cas, la sécurité des personnes est un facteur déterminant qui va conditionner la vitesse maximale autorisée pour les automobilistes.
La marche, le vélo, les transports en commun en site propre trouvent progressivement une place privilégiée au sein de ces espaces mixtes, plus équilibrés. La recherche d'un espace urbain embelli, plus agréable, plus ouvert a ainsi progressivement fait évoluer le rapport à la voiture. Si la rue doit être au service de la vie urbaine - activités commerciales, culturelles, de loisirs - les rues continueront de répondre à un impératif ; assurer une fonction de circulation, de la desserte de quartier à la voie structurante, au sein des grandes agglomérations comme dans les villages de campagne.

INTERVIEW

Louis Nègre, Sénateur maire de Cagnes sur Mer, Co-président de l'association TDIE

Quelles priorités d'action préconisez-vous sur les réseaux routiers ?

« Dans l'immédiat et de manière significative ; l'entretien, la régénération et la modernisation. Nous avons largement insisté sur ce point dans Mobilité 21. En effet, la France dispose de réseaux de grande qualité mais qui se sont fortement dégradés au cours des dernières décennies. Or, ces réseaux absorbent et continueront d'absorber l'essentiel des trafics voyageurs et marchandises. Il y a derrière cet impératif des enjeux d'accessibilité des territoires, de développement économique et de qualité de vie.
En deuxième priorité, j'inscrirais le déploiement de systèmes d'exploitation permettant d'optimiser les services existants pour l'utilisateur et le gestionnaire, capables de s'adapter à de nouveaux usages. J'évoque, à travers cela, des questions d'organisation qui reviennent aux AOT dont le rôle est essentiel mais aussi la place accordée à l'innovation et le développement des applications numériques (géolocalisation, optimisation des déplacements, système de paiement, etc.)

Enfin, si nous avons quitté la période des grands investissements, il reste à réaliser « les maillons manquants » permettant d'assurer la continuité des réseaux routiers et leur intégration dans des réseaux multimodaux. »

FOCUS

LE GRAND PARIS ET LE DÉFI DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Face aux grands enjeux à venir pour concevoir la Métropole du Grand Paris, c'est un chantier sans précédent qui va voir le jour à l'échelle de toute une région. La multimodalité est au cœur de la question du maillage du territoire du Grand Paris. Ce maillage visera à répondre aux besoins de mobilité des habitants sur l'ensemble du territoire, comme la desserte de proximité en interconnectant tous les modes de transport. Une intermodalité réussie repose sur le maillage d'une offre de transports publics large et diversifiée et une information optimisée de tous les voyageurs.

LOGISTIQUE URBAINE AU CENTRE DE LA MULTIMODALITÉ

Face au développement fulgurant de l'e-commerce ces dernières années, la question de la logistique urbaine est plus que jamais au centre des questions d'usages de la route. Elle a également contribué à concevoir des schémas logistiques le plus en amont des projets d'aménagement et en lien avec les autres politiques du territoire. Ces schémas prennent en compte la multiplicité des modes de transport empruntés par les marchandises pour s'inscrire dans une démarche globale d'un usage apaisé de la route (réduction des émissions de CO2, du bruit, optimisation du trafic et du stationnement, etc.)

VERS LA « SMART ROAD » PAR LA MOBILITÉ CONNECTÉE

LE DÉVELOPPEMENT RAPIDE DES SMARTPHONES ET DE LEURS APPLICATIONS ENTRAÎNENT UNE MUTATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, AU SERVICE DE LA MOBILITÉ CONNECTÉE.

FOCUS

UN EXEMPLE FRANÇAIS DE PLATEFORME WEB D'ENTRETIEN DES ROUTES

La Ville de Mérignac a mis en place un outil collaboratif de signalement appelé « Léon » permettant de situer directement sur la carte des problèmes rencontrés sur l'espace public, qui concernent notamment la voirie : nid de poule, obstacle sur chaussée, chaussée/bande ou piste cyclable sale, animal écrasé sur voirie, etc.

UNE ROUTE DU FUTURE POUR LA MOBILITÉ DE DEMAIN

Aujourd'hui, le numérique est présent dans de nombreux domaines de la vie privée et professionnelle et c'est naturellement qu'il a conquis l'espace public. Mobilier urbain, smart grids, connectivité de services, mobilité intelligente et bien entendu la route intelligente… les technologies de l'information et de la communication sont devenues partie intégrante de l'usage de la route et changent la relation usager/infrastructure. Dans la route du futur, c'est le piéton qui produit l'énergie nécessaire à l'alimentation des lampadaires grâce à des dalles installées sur le trottoir. Il bénéficie d'une information complète et immédiate grâce à son smartphone pour choisir parmi les modes de transport (train, car, métro, tram, bus, voiture en libre-service ou auto-partage). En attendant le bus, il peut profiter d'un banc ou d'un abribus alimenté par énergie solaire qui lui permet de recharger son téléphone en bénéficiant d'informations sur la qualité de l'air. Il accède à son moyen de transport en chargeant son titre ou son abonnement, toujours avec son smartphone. Les infrastructures routières aussi sont concernées par les progrès technologiques. Des revêtements anti-bruit qui luttent contre la pollution sonore, des revêtements scintillants qui améliorent la visibilité de la route, des revêtements drainants résorbent l'eau de pluie en profondeur et du mobilier urbain qui lutte contre la pollution lumineuse… la route n'est pas seulement techniquement innovante, elle est aussi connectée. Elle est capable de s'auto-alimenter, s'autoréparer et de réguler le trafic…

LA PREMIÈRE ROUTE INTELLIGENTE DE FRANCE

Après le chemin de terre, la voie gallo-romaine, la route classique puis l'autoroute, la route de cinquième génération est déjà là avec un projet expérimental de route à énergie positive en Seine-et-Marne.

Le revêtement de cette route sera semi-transparent et tapissé de panneaux solaires dont l'énergie sera dédiée à l'éclairage public. A terme, il permettra aux véhicules électriques de se recharger par le sol. Sous la couche de roulement, seront installés des capteurs et de la fibre optique qui préviendront de la formation de nids de poule. Le revêtement inférieur fonctionnera comme une pompe à chaleur. Elle emmagasinera de l'énergie quand il fera chaud et la restituera lors des périodes de froid. Elle pourra rafraîchir l'atmosphère dans les régions chaudes, créant ainsi un microclimat ; c'est la route « à climatisation réversible ». Encore en dessous, une couche en enrobé poreux permettra la circulation d'eau chaude pour empêcher la route de givrer. Enfin, complètement en dessous, un réservoir d'eau de pluie est destiné à écrêter les crues. Cette route sera également connectée, elle échangera des informations avec les véhicules sur l'état des routes, en signalant les nids de poule par exemple, les risques pour l'usager (gel, humidité, adhérence, accident, ralentissement…) et permettra de réguler le trafic et de prévoir les embouteillages. L'accord pour la construction de cette route de cinquième génération a été signé entre l'Ifsttar, l'établissement public d'aménagement Epamarne et le département de Seine-et-Marne et devrait voir le jour en 2017.

FOCUS

ECLAIRER DURABLEMENT LA ROUTE

L'éclairage public des villes représente près de la moitié de la consommation d'électricité des collectivités territoriales. Pour tenter de limiter ce poste de consommation, Limoges Métropole teste un nouveau procédé de fabrication des routes associant un éclairage économique et un revêtement routier réfléchissant mieux la lumière : le projet « Lumiroute ». Le projet allie des enrobés de surface composés de granulats clairs et des LED (diode électroluminescente), réputées pour être économiques et durables et dont l'intensité lumineuse s'adapte à l'évolution de la chaussée au cours du temps. Au terme de 3 ans de tests et d'analyses, il sera décidé si le projet peut être mené à plus large échelle

SMART HIGHWAY

Aux Pays-Bas, le projet d'autoroute « Smart Highway » est un projet de route du futur, innovante, interactive et durable. En plus des voies à induction qui permettront aux véhicules électriques de se recharger tout en roulant, l'autoroute s'éclairera toute seule la nuit par un système photoluminescent. Des marques au sol apparaîtront en fonction des conditions climatiques. Par exemple, en hiver, des flocons de neiges s'illumineront au sol dès que la température descendra pour prévenir du verglas.

L'UNE DES CLÉS DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

SOUS L'IMPULSION DE LA PROFESSION, L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES CONDUIT À UNE GESTION DE PLUS EN PLUS « DURABLE » DU PATRIMOINE ROUTIER.

FOCUS

L'ÉCO-COMPARATEUR SEVE

Marc Cordero, Directeur Pilotage et Coordination au sein de la Direction Générale des Routes et la Mobilité du Puy de Dôme « Dans nos marchés publics, l'éco-comparateur SEVE permet d'évaluer objectivement l'impact environnemental d'un chantier, qui compte pour 15% de la note. Le transport et l'économie des ressources sont, pour nous, prépondérants. C'est un outil intéressant et un gain de temps qui permet de faire évoluer les choses, mais dans l'avenir nous devons mieux le faire connaître des maîtres d'œuvre. »

LA CEV AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES TERRITOIRES

Signée le 25 mars 2009 entre l'État et les professionnels des Travaux Publics, de la route, du terrassement et la Fédération Syntec-ingénierie, la Convention d'Engagement Volontaire (CEV) marque la volonté de l'ensemble des acteurs de répondre aux enjeux du développement durable. Préservation des ressources non renouvelables, réduction de la consommation d'énergie sur les chantiers et des émissions de gaz à effet de serre, protection de la biodiversité… les engagements de la CEV suscitent l'émergence de solutions écologiques et financières intéressantes pour l'entretien et l'aménagement des routes. La CEV valorise autant les efforts des collectivités en faveur de l'environnement que la capacité d'innovation des entreprises pour y répondre.

La CEV a, notamment, initié le déploiement d'un système d'évaluation des variantes environnementales (SEVE) ou « éco-comparateur ». Cet outil permet aux maîtres d'ouvrage de pouvoir comparer différentes solutions techniques d'un point de vue environnemental ; énergie consommée, émission de GES et préservation de la ressource naturelle.
En 2013, un premier bilan après 4 ans de mise en œuvre a permis de mettre en lumière des résultats prometteurs. La Profession routière a répondu aux objectifs qu'elle s'était fixées, concernant la production d'enrobés tièdes, les émissions de GES, le recyclage et le déploiement de SEVE. Forts de ce succès, les acteurs ont souhaité pérenniser leurs engagements en formalisant de nouveaux objectifs à l'horizon 2017.

L'ÉLECTROMOBILITÉ CROISSANTE

L'électromobilité est un mode de déplacement basé sur un moyen de transport utilisant l'électricité. Elle a déjà conquis de nombreux usagers, comme le montre la progression des chiffres d'utilisation des véhicules électriques (vélo, bus, voiture, utilitaire…), qui est entré dans les ménages comme dans l'offre des collectivités. L'électromobilité a fait évoluer la manière de se déplacer. Comme c'est le cas dans l'agglomération de La Rochelle, qui fait figure de laboratoire d'idées dans le domaine de la mobilité électrique, et ce depuis de nombreuses années. Aujourd'hui, elle propose une panoplie complète de solutions de transport zéro émission ; navettes électriques, bateaux électro-solaires, véhicules de livraison électriques et partage des véhicules électriques. Cette offre électrique est intelligemment intégrée au sein d'un réseau de transport public multimodal (bus, vélo, voiture électrique, etc.), interopérable (avec le TER notamment) et accessible via un titre unique. L'électromobilité n'intéresse pas que les villes : le Limousin, région en grande partie rurale, vient de conclure un accord cadre avec ERDF qui vise à dresser une cartographie des besoins d'implantation de bornes électriques en lien avec les collectivités. Connue pour être un moyen de transport durable (zéro émission de CO_2, faible pollution sonore), l'électromobilité constitue aussi une nouvelle manière d'anticiper les difficultés à venir à la fois en termes de circulation (saturation des villes), de durcissement de la circulation (système de bonus-malus, de taxe carbone, etc.) et de hausse du pétrole.

FOCUS

GEPUR : POUR UN ENTRETIEN OPTIMISÉ ET DURABLE

L'étude « Gestion et Entretien des Patrimoines Urbains et Routiers », initiée en 2012 par l'IDRRIM et l'USIRF, est conduite par la direction territoriale Est du Cerema. Les directeurs des services techniques de 17 collectivités du Grand Est mènent une réflexion prospective sur les politiques d'entretien des réseaux routiers. « Par son expertise, la Profession apporte aux collectivités concernées un éclairage sur les produits et les procédés d'entretien adaptés, pour affecter leurs budgets au bon endroit. Nous les sensibilisons aussi à l'utilisation de techniques innovantes et durables qui contribuent à répondre aux objectifs de la CEV » souligne Thierry Klotz, Président du SPRIR Alsace. Un Livre blanc a été initié en 2014 à destination des élus pour leur permettre de programmer les travaux d'entretien sur leur réseau routier. Ce guide technique devrait être publié mi-2015 ; celui destiné aux réseaux urbains ultérieurement. GEPUR a entrepris un travail de rédaction de guides techniques décrivant la méthodologie à suivre.

FOCUS

NICOLAS PEZAS, DIRECTEUR DES ROUTES DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA GIRONDE

« En Gironde, la CEV, à laquelle la CUB vient d'adhérer, a apporté un cadre de discussion constructif et serein avec la Profession, d'autant plus que les objectifs sont en phase avec la politique de transition écologique du Conseil général. Elle permet de maîtriser nos actions à l'aide d'indicateurs de suivi permettant une réelle évaluation. Nos meilleures progressions portent ainsi sur le taux de réemploi des matériaux excavés, de l'ordre de 75 %, et le recours aux enrobés tièdes dans plus de 50 % des travaux routiers. A l'instar de l'éco-comparateur SEVE que nous préconisons, la volonté des maîtres d'ouvrage dans l'utilisation de techniques à moindre impact environnemental et innovantes encourage d'autant plus les entreprises à investir. Au final, tout le monde joue le jeu. »

62

collectivités signataires se sont engagées à ce jour, dont 53 départements dans une déclinaison locale de la CEV.

ROUTES ET RUES, INNOVATION ET RESPONSABILITÉ

POUR QU'IL CONTINUE D'ASSURER CE RÔLE DE PREMIER RÉSEAU SOCIAL, ÉTAT, ENTREPRISES ET COLLECTIVITÉS LOCALES SONT ENGAGÉS POUR MAINTENIR LA QUALITÉ DU PATRIMOINE ROUTIER, LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DE CEUX QUI SONT CHARGÉS DE LA PRÉSERVER. MALGRÉ LES DIFFICULTÉS BUDGÉTAIRES, LA PROFESSION ET LES DIFFÉRENTS ACTEURS SE MOBILISENT COLLECTIVEMENT POUR REDÉFINIR LES FONDAMENTAUX QUI PERMETTRONT À L'INNOVATION DE TROUVER SA PLACE DANS L'ADAPTATION NÉCESSAIRE DES INFRASTRUCTURES À CES MULTIPLES ENJEUX.

PROMOTION ET SOUTIEN À L'INNOVATION TECHNIQUE

CONSCIENTS DU RÔLE DE LA TECHNIQUE DANS L'ÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES ADAPTÉES À LA MOBILITÉ DURABLE, ÉTAT, ENTREPRISES ET COLLECTIVITÉS LOCALES S'ENGAGENT POUR DÉVELOPPER L'INNOVATION ROUTIÈRE.

FOCUS

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La FNTP, le MEDDE, l'IDRRIM et l'USIRF se sont engagés dans une démarche de réalisation de programmes de recherche sur les réseaux routiers innovants pour la transition énergétique.
Un séminaire de lancement se tiendra le 23 juin 2015.

SOUTIEN PUBLIC... ET INVESTISSEMENT PRIVÉ

Pilotée par l'État, en association avec les collectivités territoriales et les sociétés d'autoroutes, la démarche « appel à projet pour l'innovation routière », relancée en 2006, illustre la mobilisation publique pour maintenir la technique routière française à son haut niveau mondial et contribue à améliorer la compétitivité des entreprises. Les entreprises lauréates bénéficient d'une expérimentation de leur projet en situation réelle sur réseau routier et d'un appui du réseau scientifique et technique de l'État. Les investissements en R&D des entreprises s'orientent sur le développement durable, la gestion des ressources et la sécurité des personnes.

A l'instar du premier centre privé de R&D dans le domaine routier, qui réalise plus de 10 000 essais par an, les travaux de recherche portent sur le recyclage des enrobés à hauteur de 40 %, la réduction de la température des enrobés et le traitement des sols par intégration de liants hydrauliques. Différentes technologies sont en test : enrobés phoniques sur le périphérique parisien divisent par 8 le bruit des roues sur le sol, l'utilisation de verre ou de coquille d'huitre pour améliorer la visibilité des bandes blanches, l'utilisation d'un enrobé résorbant l'eau de pluie en profondeur afin de prolonger la durée de vie de la couche de roulement.

L'INNOVATION POUR FAIRE FACE AUX DÉFIS ÉCONOMIQUES

Innover est une condition indispensable aux professionnels de la route pour maintenir leur niveau de compétitivité. Etat et collectivités locales doivent contribuer à cette dynamique, en tant qu'acheteurs publics car l'enjeu est vital pour notre pays. Et le rôle de l'innovation est encore plus important dans une économie qui doit faire face à des difficultés conjoncturelles. C'est ce constat qui a conduit l'IDRRIM à lancer dès 2012 une grande réflexion sur le soutien à l'innovation en France dans le domaine des infrastructures de transport. Ce travail s'est conclu par la remise d'un rapport aux ministres sur ce sujet, fin 2013 lors de la conférence « Pourquoi et comment soutenir l'innovation dans le domaine des infrastructures de transport ? ». Proposant un état des lieux des dispositifs existants, un bilan et les attentes des différents acteurs, ce rapport formule 21 propositions d'actions. Elles sont destinées à renforcer concrètement le développement des innovations en France et leur nécessaire expérimentation en grandeur réelle, en encourageant les initiatives des collectivités, des entreprises et des gestionnaires de réseau dans ce domaine. Elles se décomposent en quatre axes :

- Définir les bases d'un travail partagé entre les acteurs,
- Faire évoluer les dispositifs de soutien à l'innovation routière,
- Créer un environnement adapté : piloter, animer et communiquer autour des dispositifs d'innovation,
- Mettre en place des outils d'accompagnement.

TÉMOIGNAGE

Yves Krattinger, Président de l'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité

Qu'attendiez-vous de ce rapport ?
Ce rapport a d'abord été écrit pour porter à l'attention de tous les acteurs un état des lieux de la situation actuelle, et surtout éviter de recréer un dispositif déjà existant qui mériterait simplement d'être mieux connu.

Quelles suites y ont été données ?
Conformément aux propositions du rapport, de nombreux chantiers ont été lancés en particulier autour de la formation, du partage des responsabilités, et de la possibilité d'assurer les risques. La reprise en profondeur de l'un des dispositifs majeurs, le Comité Innovation Routes et Rues, piloté par la DIT du ministère, a aussi été engagée en tenant compte de propositions de l'IDRRIM, par exemple sur les délais, la meilleure connaissance par la communauté routière des expérimentations réalisées, la communication autour des résultats. Elle a conduit au lancement de la campagne 2015(*) pour une désignation des lauréats à l'automne.

Selon vous quelles sont les conditions pour que ces propositions soient entendues et fonctionnent ? Quels sont les freins, les éléments qui pourraient faciliter la mise en place ?
Les freins ne proviennent pas d'une seule cause. Bien sûr l'aspect financier est important et certains maîtres d'ouvrages décident déjà de l'assumer. Mais l'aspect juridique compte beaucoup et il faut arriver à sécuriser un maître d'ouvrage qui voudrait expérimenter un procédé nouveau et innovant primé lors d'un concours.

Quel est, pour vous, le point essentiel de ce rapport ?
Les maîtres d'ouvrages placent beaucoup d'espoir dans l'innovation pour trouver des solutions moins chères, à durée de vie plus longue, recyclables à l'infini. Des routes qui produiraient elles-mêmes de l'énergie en économisant au passage celle provenant d'autres sources, pourraient elles autofinancer leur entretien ? Dans cette voie, un séminaire rassemblant tous les acteurs sera organisé afin d'aboutir à la réalisation de démonstrateurs et pourquoi pas inventer les « réseaux routiers innovants pour la transition énergétique ». Un appel du pied en quelque sorte au moment où la France reçoit la 21ème conférence sur le climat à Paris en décembre. Et si la route devenait à nouveau le vecteur de progrès qu'elle était à la fin du 20ème siècle ?

FOCUS

UNE CONVENTION DE PARTENARIAT ENTRE L'USIRF ET LE CEREMA

L'USIRF et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), ont signé en 2014 une convention de partenariat. Cette convention est un contrat de collaboration scientifique entre les deux organismes et permettra d'accroître les connaissances techniques routières et leur diffusion, de développer des actions techniques ou de recherche favorisant l'innovation et le transfert de technologie, et la mise au point de référentiels dans le domaine.

LA DÉMARCHE INÉDITE DU GRAND LYON

Pour faire progresser le report modal sur ses 2 850 km de voiries et améliorer la qualité de vie des 2,6 millions de citadins, la communauté d'agglomération du Grand Lyon a lancé le projet OPTIMOD'LYON. Acteurs publics et privés ont unis leurs expertises pour développer une gestion globale innovante de la mobilité urbaine : prévision du trafic à 1h par un système de pilotage des 1 500 carrefours à feux, navigateur d'optimisation d'itinéraire sur portable, une première mondiale. Représentant 83 millions d'euros de chiffre d'affaires à l'horizon 2020, pour les entreprises, l'enjeu est de valoriser leur expertise technologique.

(*) Ouverture des candidatures du 15 mars au 13 mai 2015

VERS DE NOUVEAUX MODÈLES

LES DIFFICULTÉS DES COLLECTIVITÉS LOCALES À ASSURER LE MAINTIEN À NIVEAU DE LEUR PATRIMOINE DE VOIRIES TEND À SE GÉNÉRALISER EN RAISON DES BAISSES DE BUDGET. CELA SE TRADUIT PAR UNE DÉGRADATION PROGRESSIVE DU SERVICE AUX USAGERS ET CRÉÉE LE RISQUE DE PÉNALISER LES TERRITOIRES ET LA MOBILITÉ.

FOCUS

THIERRY LE FRIANT, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION TRAVAUX MARCHÉS DE L'USIRF

« La Profession soutient l'évolution des marchés vers une maintenance plus globale des réseaux routiers avec des objectifs de performance et de services aux usagers : trafic, sécurité, confort etc. Nous sommes prêts à développer des partenariats avec les maîtres d'ouvrage pour concrétiser ce changement de référentiel. Il s'agit d'une réflexion de long terme. »

L'ESSOR DE LA PERFORMANCE

L'USIRF, à travers sa commission Travaux Marchés, a souhaité s'engager dans une démarche d'étude en liaison avec les associations d'élus, l'IDRRIM, l'IGD (voir focus page 25) et des collectivités locales volontaires. L'objectif est de permettre à la profession de passer d'un modèle industriel à un modèle de performances et de services. En élaborant collectivement un nouveau mode opératoire qui porte sur tous les aspects : technique, financier, organisation, moyens humains, types de marchés.

La Profession examine ainsi les nouvelles formes de contrats routiers pratiqués en France et à l'étranger, en liaison avec des associations internationales telles que l'European Road Federation et l'International Transport Forum.
La complexité du code des marchés publics ne facilitant pas l'essor de l'innovation, l'industrie routière insiste sur la nécessité d'un cadre juridique rénové qui offre de nouvelles perspectives d'innovation aux entreprises tout en répondant aux préoccupations des maîtres d'ouvrage : crise économique, couverture des risques, maintien du lien avec l'usager.

Il est important de pouvoir disposer des formes de contrat les plus adaptées aux besoins des donneurs d'ordre. L'enjeu de l'entretien des routes et des voiries, dans un contexte de raréfaction budgétaire, oblige les acteurs publics à faire évoluer leur cahier des charges et les entreprises à apporter des solutions techniques différentes.
Quelques collectivités locales ont fait le choix par ailleurs, de partenariat public privé (PPP) tels que la commune de Saint-Leu-la- Forêt, celle du Plessis-Robinson ou le Conseil général des Hautes-Pyrénées avec le contournement de Tarbes.

Les Partenariats Public Privé Institutionnalisés (PPPI) et les partenariats d'innovation préconisés par l'Union Européenne sont également étudiés de près.

DES CHANTIERS « FURTIFS »

Comment concilier la demande croissante d'aménagement des villes avec les nuisances des chantiers nécessaires à ces mutations ? Lancé en 2009, le projet de recherche « Furtivité Urbaine, Réseaux Et Travaux » (FURET) s'attache à identifier les leviers d'action permettant aux citoyens de percevoir les chantiers urbains comme un signe d'évolution positive et non une source de pénibilités. L'aspect novateur de cette démarche : la prise en compte de l'espace urbain comme un système complexe d'interactions, avec une approche technique et sociologique.

A Lille Métropole, où 13 000 chantiers de voirie sont réalisés chaque année, l'expérimentation a donné lieu à une catégorisation des différents chantiers et à un prototype d'outil d'aide à la décision pour la coordination générale des travaux. Il permet une visualisation cartographique de tous les chantiers de voirie en temps réel avec les composantes sensibles du territoire (zones d'influences, manifestations publiques, modélisation du trafic). Une enquête sociale auprès de la population a aussi permis d'ouvrir des perspectives d'amélioration : « La démarche FURET a changé notre état d'esprit en plaçant les riverains au centre du process de travaux. » explique Guy Beurier, Directeur espace public et voirie de Lille Métropole.

Favorisant le dialogue entre maîtres d'ouvrages, entreprises et usagers, l'initiative permet de moderniser les référentiels professionnels tout en valorisant l'image des travaux urbains.

PRODUCTION INDUSTRIELLE FRANÇAISE

	2013	2014
Production d'enrobés (en millions de tonnes)	35,4	31,9
Bitume routier (en millions de tonnes)	2,69	2,40*
Production de liants bitumineux (en millions de tonnes) *	1,06	1,02
Centrales d'enrobage fixes (en unités)	434	430
Centrales d'enrobage mobiles (en unités)	62	57
Total centrales (en unités)	496	487
Usines d'émulsion (en unités)	101	98

Source USIRF
(*) : estimation USIRF

FOCUS

DE NOUVEAUX OUTILS DE GESTION POUR LA ROUTE

L'USIRF a signé une convention de partenariat avec l'Institut de la gestion déléguée (IGD). L'IGD est une fondation d'entreprises dont l'objectif est de promouvoir l'amélioration de la qualité et de la performance des services publics, notamment lorsque leur gestion est déléguée.

L'objectif de ce partenariat est de mettre au point un nouveau type de contrat « contrat de gestion patrimoniale à garanties de performances » et de favoriser son expérimentation avec des collectivités locales volontaires. Il s'agit d'une forme de contrat global permettant une gestion de plusieurs actifs routiers ou de voirie : chaussées, équipements de la route, assainissement routier, éclairage, dépendances, mobiliers urbains... La collectivité locale garde la maîtrise de la définition du programme fonctionnel et l'entreprise doit innover pour répondre aux indicateurs de performances fixés par le Maître d'ouvrage.

AMÉLIORATION DE LA PRÉVENTION DES SALARIÉS

LA PROFESSION SE MOBILISE DEPUIS DES DÉCENNIES POUR IDENTIFIER ET PRÉVENIR LES RISQUES PROFESSIONNELS ET AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRAVAIL.

> « L'USIRF a impulsé, depuis 2011, une démarche novatrice avec ses partenaires de la santé et de la sécurité. »

FAIRE PROGRESSER LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Bien que la fréquence des accidents du travail ait été divisée par 3 en 20 ans, la santé et la sécurité des salariés, notamment ceux travaillant sur les chantiers, restent une préoccupation prioritaire pour la profession de l'industrie routière. L'USIRF a impulsé, depuis 2011, une démarche engagée avec ses partenaires de la santé et de la sécurité : le Ministère du travail, de l'emploi et de la santé (Direction générale du travail), la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAM-TS), l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS), le Groupement national multidisciplinaire de santé au travail du BTP (GNMST-BTP), l'Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics (OPPBTP) et la Fédération nationale des Travaux Publics (FNTP). Sous la houlette du « Comité de pilotage – Travaux routiers et risques professionnels », les groupes de travail ont contribué activement à faire évoluer les pratiques de prévention et l'état des connaissances des entreprises sur les principaux risques : UV, risques chimiques, troubles musculo-squelettiques (TMS)… Cette dynamique de co-construction a permis la rédaction puis la diffusion d'outils pratiques pour les entreprises, les maîtres d'œuvre et les maîtres d'ouvrage. Un guide d'aide à la caractérisation des enrobés bitumineux a été élaboré. Il décrit les investigations à mener pour établir l'absence ou la présence d'amiante ou de HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) en teneur élevée dans les chaussées à traiter. Quatre fiches ont également été rédigées. Elles décrivent les risques pour la santé des intervenants qui sont liés aux poussières, et des recommandations de prévention selon la nature des travaux. Enfin un guide d'aide à la rédaction volontaire d'une fiche de données de sécurité des enrobés bitumineux a été établi. Le travail partenarial se poursuit désormais dans le cadre de la Convention nationale signée entre la FNTP et la DGT.

LES OLYMPIADES DES MÉTIERS

Les Olympiades des métiers permettent à des jeunes de mesurer leur savoir-faire. Huit secteurs sont représentés : végétal, alimentation, automobile, industrie, nouvelles technologies, services et maintenance et le BTP. Calquée sur l'organisation des Jeux Olympiques, cette manifestation se structure à partir de concours régionaux et de finales nationale et internationale.
Les sélections régionales ont été organisées en 2014 dans 19 régions de France par les SPRIR. Les finales nationales se sont déroulées du 29 au 31 janvier 2015 à Strasbourg avec cette année, une nouvelle dimension donnée à ces épreuves puisque le binôme était composé d'un constructeur de routes et d'un canalisateur réalisant un ouvrage mixte exemplaire, alliant donc les techniques routières et les techniques de pose de canalisations.
Les Olympiades des métiers offrent aux entreprises routières une occasion unique de mettre en avant leur savoir-faire et de valoriser leurs jeunes recrues, de promouvoir leur image de marque et celle de la route.

Plus d'informations sur le site des Worldskills France : **www.worldskills-france.org**

INTERVIEW

Luc Nogrix, animateur du comite formation de l'usirf

Sur les chantiers, nos professionnels acquièrent en général les bonnes postures pour prévenir des risques qu'ils connaissent bien, comme le port de charges lourdes par exemple. Mais, nous nous sommes rendu compte qu'un certain nombre de mauvaises pratiques qui perduraient, étaient liées la plupart du temps à un défaut de connaissance du risque pris. Par exemple, de mauvaises habitudes de la vie courante qui sont reproduites sur les chantiers ; comme le fait de s'exposer au soleil ou au bruit sans protections. C'est notamment ce constat qui nous a amenés, il y a trois ans, à travailler au sein des comités Formation et Santé Sécurité de l'USIRF, et en partenariat avec l'OPPBTP, sur une formation de sensibilisation aux risques pour la santé dans les travaux routiers.
Sur une journée complète, l'idée est de permettre au personnel d'encadrement (conducteurs de travaux, chefs de chantier et chefs d'équipe) de savoir identifier les principaux risques pour la santé, inhérents sur un chantier (bruit, UV, troubles musculo squelettiques, fumées, amiante, produits chimiques, silice…), de manière à adopter les bons comportements, et aussi de pouvoir bien transmettre ces connaissances.
Cette formation est complémentaire à celles qui peuvent déjà être en place au sein des entreprises, car elle est très ciblée sur les questions de santé. Après une première vague d'une trentaine de salariés formés en 2013, 113 nouveaux salariés de grandes et petites entreprises ont pu bénéficier de la formation en 2014. Les premiers retours d'expériences sont encourageants et confirment la qualité du contenu pédagogique. C'est intéressant aussi de voir qu'elle a favorisé l'émergence de ce type de formation au sein des grandes entreprises. Quelque part, si cela suscite des initiatives privées, c'est un double succès ! Nous devons désormais aller plus loin dans le déploiement, avec l'aide des SPRIR qui sont chargés de promouvoir cette formation auprès de tous les acteurs économiques en régions.

FOCUS

UN EXOSQUELETTE EN TEST

Le fabricant RB3D teste un système robotique qui aide les ouvriers à appliquer le bitume lors des différentes opérations manuelles sur revêtement. Cet « exosquelette » est doté de deux jambes mécaniques mobiles qui supportent les efforts, et d'un bras robotisé permettant de diminuer la pénibilité des tâches des ouvriers. Les essais de prototypes se poursuivront en 2015 avec pour objectif de lancer la production en 2016. Le projet a reçu un financement de 3,4 millions d'euros dans le cadre des investissements d'avenir.

L'USIRF RÉCOMPENSE DES CHANTIERS EXEMPLAIRES

En 2014, dans le cadre des Trophées « Prévention Ensemble », l'USIRF a récompensé 9 partenariats comprenant une entreprise, un maître d'ouvrage et des acteurs impliqués dans la conception, la réalisation, l'entretien, la gestion, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures.

ROUTES ET RUES, L'USIRF

A TRAVERS LES 20 SYNDICATS PROFESSIONNELS RÉGIONAUX QU'ELLE FÉDÈRE : LES SPRIR, L'USIRF EST UN ACTEUR DE TERRAIN ENGAGÉ DANS LE DÉBAT SUR L'AVENIR DE LA ROUTE, DE LA RUE ET DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES AUPRÈS DES DIFFÉRENTS ACTEURS TECHNIQUES, ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES.

LES ORIENTATIONS 2015 DE L'USIRF

LES MISSIONS DE L'USIRF, UNION DES SYNDICATS DE L'INDUSTRIE ROUTIÈRE FRANÇAISE, SONT MULTIPLES :

- Fédérer et représenter les constructeurs de routes ;
- Être une force de proposition pour défendre, promouvoir, valoriser la profession auprès des différents acteurs économiques et politiques ;
- Être un vecteur de promotion de la rue et de la route ;
- Évoluer dans une logique de proximité en fédérant 20 syndicats professionnels régionaux : les SPRIR.

Dans cette perspective, l'USIRF a établi les principales orientations politiques 2015/2017, dont voici la synthèse :

PROMOUVOIR L'ENTRETIEN ET LA RÉNOVATION DU RÉSEAU ROUTIER

- Etre force de propositions sur les solutions de financement des infrastructures
- Sensibiliser les maîtres d'ouvrage aux techniques d'entretien
- Amplifier le travail avec les associations partenaires (IDRRIM, TDIE, URF)
- Conforter le travail des SPRIR et la coordination avec les FRTP
- Favoriser les expérimentations
- S'appuyer sur le benchmark européen ou international et européen (FIEC, ERF, EAPA, AIPCR ...).

RÉPONDRE AUX ENJEUX SANTÉ AU TRAVAIL ET SÉCURITÉ

- Appliquer la réglementation du travail en présence d'amiante
- Consolider les travaux collaboratifs avec les partenaires de la santé au travail (DGT, CNAM, OPPBTP, INRS, Médecins du Travail)
- Poursuivre la démarche d'études visant à faire progresser la connaissance scientifique et médicale
- Sensibiliser les maitres d'ouvrage aux questions de prévention et de sécurité

CONCILIER LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES

- Préserver les avancées en matière de recyclage et les engagements pris dans le cadre de la Convention d'Engagement Volontaire
- Favoriser la traçabilité des produits
- Poursuivre les études d'impacts sanitaires (centrales d'enrobage)

DÉVELOPPER L'INNOVATION, ÉTENDRE LES PARTENARIATS TECHNIQUES ET DE RECHERCHE, PROMOUVOIR LE RÉFÉRENTIEL TECHNIQUE FRANÇAIS DE LA ROUTE EN LIEN AVEC L'IDRRIM ET LA RGRA

- Etendre nos partenariats
- Conforter nos recherches interentreprises
- Travailler sur des indicateurs de qualité de services et sur des indicateurs de performance
- Soutenir le projet de route de 5ème génération

SIMPLIFIER, MODERNISER, OPTIMISER NOS MOYENS

- Favoriser les synergies
- Simplifier nos organisations
- Moderniser nos outils de communication (centrales d'enrobage)

LES VALEURS DE L'USIRF

L'ACTIVITÉ DE L'USIRF S'ARTICULE AUTOUR DE 6 GRANDS PRINCIPES.

CONTRIBUER ACTIVEMENT AUX DÉBATS

L'USIRF, en tant qu'union fédérale forte et fédératrice, oriente la politique de développement des infrastructures routières françaises. En lien avec ses membres associés, elle définit les positions communes, représente et assure la promotion de la profession auprès de l'ensemble des parties prenantes. Premier syndicat de spécialités de la FNTP, elle apporte son concours dans la promotion de l'activité des Travaux Publics.

VALORISER L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE

L'USIRF entend agir pour répondre aux évolutions de l'environnement et contribuer à la valorisation des expertises de la profession au plan national, européen et international. Elle facilite les recherches sur les thématiques d'avenir et assure une veille attentive des savoir-faire et expertises garantes de l'existence d'un réseau scientifique et technique de qualité.

PROMOUVOIR LES MÉTIERS DE L'INDUSTRIE ROUTIÈRE

L'USIRF s'investit auprès des jeunes et des salariés pour favoriser le développement des compétences et mettre en valeur l'univers professionnel de l'industrie routière. Elle développe de nombreuses actions d'information sur la diversité et les opportunités de carrière afin de faciliter les politiques de recrutement et intervient en accompagnement des entreprises sur les actions de formation.

COORDONNER LA RECHERCHE

L'USIRF pilote des projets de recherche aboutissant à des recommandations réalisées auprès des maîtres d'ouvrage. Parmi ces projets, elle a notamment piloté l'élaboration d'un corpus technique très complet sur les enrobés à froid (enrobés à l'émulsion) qui a permis leur prescription comme variante à des solutions traditionnelles.

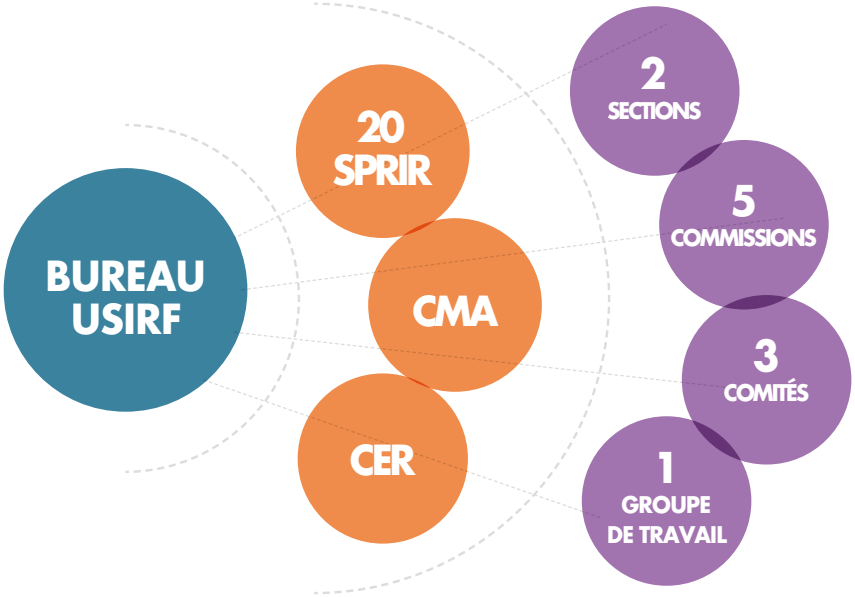
ACCOMPAGNER L'INNOVATION DU SECTEUR

L'USIRF développe des outils à destination des entreprises afin de les soutenir dans leurs réponses aux enjeux actuels et à venir de la profession, dont le développement durable. Sur l'exemple de l'éco-comparateur SEVE, elle a mis en place un logiciel ouvert à tous qui permet aux entreprises de répondre aux variantes environnementales des appels d'offres de façon standardisée, permettant ainsi aux maîtres d'ouvrage une analyse comparative simplifiée des offres.

PARTICIPER AUX ÉTUDES

L'USIRF entretient des partenariats avec de nombreux organismes de recherche dans l'objectif de faire bénéficier de son expertise les grands projets d'avenir en lien avec la profession. Elle est ainsi associée avec l'INERIS et différents laboratoires spécialisés. Les études portent à la fois sur l'impact de la profession sur l'environnement et sur la caractérisation des produits intégrés dans les processus de recyclage.

L'ORGANISATION DE L'USIRF



LE BUREAU

Il définit la stratégie d'action et valide le développement des différentes politiques de l'USIRF.

LA RÉPARTITION DES MEMBRES EN 3 COLLÈGES

• Syndicats Professionnels Régionaux de l'Industrie Routière (SPRIR)
20 SPRIR dont les membres sont les entreprises routières et leurs fournisseurs.

• Collège des Entreprises Routières (CER)
Il rassemble les représentants des entreprises de construction routière indépendantes adhérant à plusieurs SPRIR ainsi que les fabricants de liants routiers.

• Collèges des Membres Associés (CMA)
Il réunit les autres syndicats qui évoluent dans le domaine de la construction, de l'équipement et de l'entretien du réseau routier.

LE COLLÈGE DES ENTREPRISES ROUTIÈRES

BP FRANCE / BRAJA VESIGNE / CECA SA / CHARIER TP / COLAS / EIFFAGE Travaux Publics / Entreprise MALET / Entreprise PIGEON / Entreprise ROGER MARTIN / EUROVIA / LE FOLL TP / NGE / Société des pétroles SHELL / TOTAL France / VFT France /

LE COLLÈGE DES MEMBRES ASSOCIÉS

• Office des asphaltes
9, rue de Berri 75008 PARIS • Tel 01 44 13 32 00
• Email : info@asphaltes.org

• SPECBEA Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de Chaussées en Béton et d'Équipements Annexes
9, rue de Berri 75008 PARIS • Tel 01 44 13 32 01
• Email : specbea@fntp.fr

• SER Syndicat des Équipements de la Route
9, rue de Berri 75008 PARIS • Tel 01 44 13 34 64
• Email : ser@ser.eu.com

• Agence Française du Fraisage Routier
Chez SOLOC - 5 Rue Marius Berliet 44360 VIGNEUX-DE-BRETAGNE • Tel 02 40 57 02 00

LES STRUCTURES AU SERVICE DES ADHÉRENTS

2 SECTIONS

• Section des Fabricants d'Emulsions Routières de Bitume (SFERB)
Elle se charge de la promotion et de l'amélioration des techniques à base d'émulsion de bitume en France et dans le monde.

• Section des Techniques Routières (STR)
Elle assure une veille technologique et la circulation de l'information technique au sein de la profession, développe des relations avec les administrations, participe à la définition et à la mise en œuvre des décisions de réglementation, de normalisation française et européenne et de labellisation. Elle pilote plusieurs projets de recherche français et européen (SUSTAINEUROAD, MURE, DVDC) et participe à quelques autres.

5 COMMISSIONS

• Communication
Elle coordonne et diffuse l'information en interne auprès de ses membres et adhérents, en externe auprès des décideurs, des entreprises, de la presse et du grand public.

• Economique
Elle recueille, analyse, transmet les résultats mensuels, trimestriels, les données prévisionnelles et les bilans économiques de l'activité routière.

• Relations Humaines
Elle rédige des propositions adaptées à l'ensemble de la profession, en accord avec l'évolution de la législation et de la réglementation du travail.

• Environnement
Elle prend en charge les questions ayant trait au cycle de vie, au recyclage des déchets de l'industrie routière, à l'environnement des industries et des travaux routiers.

• Travaux/Marchés
Elle étudie les questions relatives à la réglementation administrative et technique des marchés et anticipe leurs évolutions.

3 COMITÉS

• Formation
Il entretient des relations avec les organismes de formation de la profession et gère les stages au titre de la formation inter-entreprises.

• Matériel
Il traite des questions techniques et réglementaires concernant l'ensemble des matériels liés à l'industrie routière.

• Santé/Sécurité
Il étudie les risques et mesures de prévention en fonction des postes de travail et des matériels utilisés afin d'améliorer la sécurité du personnel de l'industrie routière.

1 GROUPE DE TRAVAIL

• GT International
Il représente l'USIRF dans les congrès internationaux, recense ses actions dans les différentes associations et groupes de travail internationaux, coordonne des actions avec l'EAPA (European Asphalt Pavement Association) et l'ERF (European Road Federation).

L'USIRF est le premier syndicat de spécialités de la FNTP (35 % du CA)

COORDONNÉES DES SPRIR

● SPRIR ALSACE

POLE BTP - 1A, rue de Dublin - Espace Européen de l'Entreprise
67300 SCHILTIGHEIM
Tél. : 03 88 35 59 65
Fax : 03 88 24 14 66
E-mail : alsace@fntp.fr

● SPRIR AQUITAINE

Quartier du Lac - Maison du BTP
33081 BORDEAUX Cedex
Tél. : 05 56 11 32 00
Fax : 05 56 11 32 02
E-mail : aquitai@fntp.fr

● SPRIR AUVERGNE

9, rue du Bois Joli
BP 10063 - 63802 COURNON D'AUVERGNE Cedex
Tél. : 04 73 42 27 00
Fax : 04 73 42 27 05
E-mail : auver@fntp.fr

● SPRIR BOURGOGNE

3, rue René Char - Immeuble Le Samourai II
21000 DIJON
Tél. : 03 80 41 93 21
Fax : 03 80 41 93 20
E-mail : bourg@fntp.fr

● SPRIR BRETAGNE

74 D, rue de Paris - CS 96907
35069 RENNES Cedex
Tél. : 02 99 63 66 33
Fax : 02 99 63 56 36
E-mail : breta@fntp.fr

● SPRIR CENTRE

32, rue Charles Sanglier
45000 ORLEANS
Tél. : 02 38 54 12 27
Fax : 02 38 53 93 29
E-mail : centre@fntp.fr

● SPRIR CHAMPAGNE-ARDENNE

Parc Technologique du Mont Bernard
8, rue Dom Pierre Pérignon - BP 64
51006 CHALONS-EN-CHAMPAGNE Cedex
Tél. : 03 26 69 34 70 - Fax : 03 26 69 34 71
E-mail : card@fntp.fr

● SPRIR FRANCHE-COMTE

Immeuble le Major – 83, rue de Dole
25000 BESANCON
Tél. : 03 81 41 16 16
Fax : 03 81 41 16 10
E-mail : fcomte@fntp.fr

● SPRIR ÎLE-DE-FRANCE

9, rue de Berri
75008 PARIS
Tél. : 01 47 66 01 23
Fax : 01 47 66 10 39
E-mail : idf@fntp.fr

● SPRIR LANGUEDOC-ROUSSILLON

ZA de Tournezy 1 - Passage Jean Cocteau
34070 MONTPELLIER
Tél. : 04 67 69 00 00
Fax : 04 67 69 00 19
E-mail : lrous@fntp.fr

● SPRIR LIMOUSIN

22, rue Atlantis - BP 6954
87069 LIMOGES Cedex
Tél. : 05 55 35 07 05
Fax : 05 55 35 07 09
E-mail : limou@fntp.fr

● SPRIR LORRAINE

3, rue Jean-Antoine Chaptal
CS35580 - 57078 METZ Cedex 03
Tél. : 03 87 74 38 45
Fax : 03 87 74 98 37
E-mail : lorrai@fntp.fr

● SPRIR MIDI-PYRÉNÉES

7, square Boulingrin - BP 31514
31015 TOULOUSE Cedex 6
Tél. : 05 61 25 71 05
Fax : 05 61 25 83 40
E-mail : midipy@fntp.fr

● SPRIR NORD-PAS-DE-CALAIS

268, boulevard Clemenceau
59700 MARCQ EN BAROEUL
Tél. : 03 20 98 00 33
Fax : 03 20 89 92 17
E-mail : npc@fntp.fr

● SPRIR NORMANDIE

Avenue des Canadiens - Parc du Zénith - Bâtiment B1
76650 PETIT COURONNE
Tél. : 02 35 61 02 71
Fax : 02 35 60 75 51
E-mail : norman@fntp.fr

● SPRIR PAYS DE LA LOIRE

ZAC de la Chantrerie - Rue Edmé Mariotte - BP 91602
44316 NANTES Cedex 3
Tél. : 02 28 01 00 60
Fax : 02 28 01 00 69
E-mail : paysdelaloire@fntp.fr

● SPRIR PICARDIE

6, rue Colbert
80000 AMIENS
Tél. : 03 22 71 76 00
Fax : 03 22 80 03 24
E-mail : frtppicardie@fntp.fr

● SPRIR POITOU-CHARENTES

26, rue Gay Lussac - BP 20958
86038 POITIERS Cedex
Tél. : 05 49 61 49 75
Fax : 05 49 44 09 44
E-mail : pchar@fntp.fr

● SPRIR PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

344, boulevard Michelet
13009 MARSEILLE
Tél. : 04 91 77 89 75
Fax : 04 91 76 36 82
E-mail : paca@fntp.fr

● SPRIR RHÔNE-ALPES

23, avenue Condorcet
CS 60122 - 69616 VILLEURBANNE Cedex
Tél. : 04 37 47 39 75
Fax : 04 78 17 75 64
E-mail : sprir@frtpra.fr

Conception : OBEA Communication • Crédits photos : **Photothèque COLAS** / Nicolas Dohr / Hervé Fabre • **Photothèque EUROVIA** / Thierry Chomel / Francis Vigouroux / photothèque VINCI / Axel Heise • **Photothèque EIFFAGE TRAVAUX PUBLICS** / Actophoto / Régis Bouchu / Xavier Boymond / Jean-Luc Girod / Gérard Tordjman • Photothèque USIRF • FNTP • Fotolia • © 2014 Thinstockimages

USIRF
Routes de France

Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française
9, rue de Berri - 75008 Paris
Tél. : 01 44 13 32 90 - Fax : 01 42 25 89 99
E-mail : usirf@usirf.com - Internet : www.usirf.com - @USIRF1