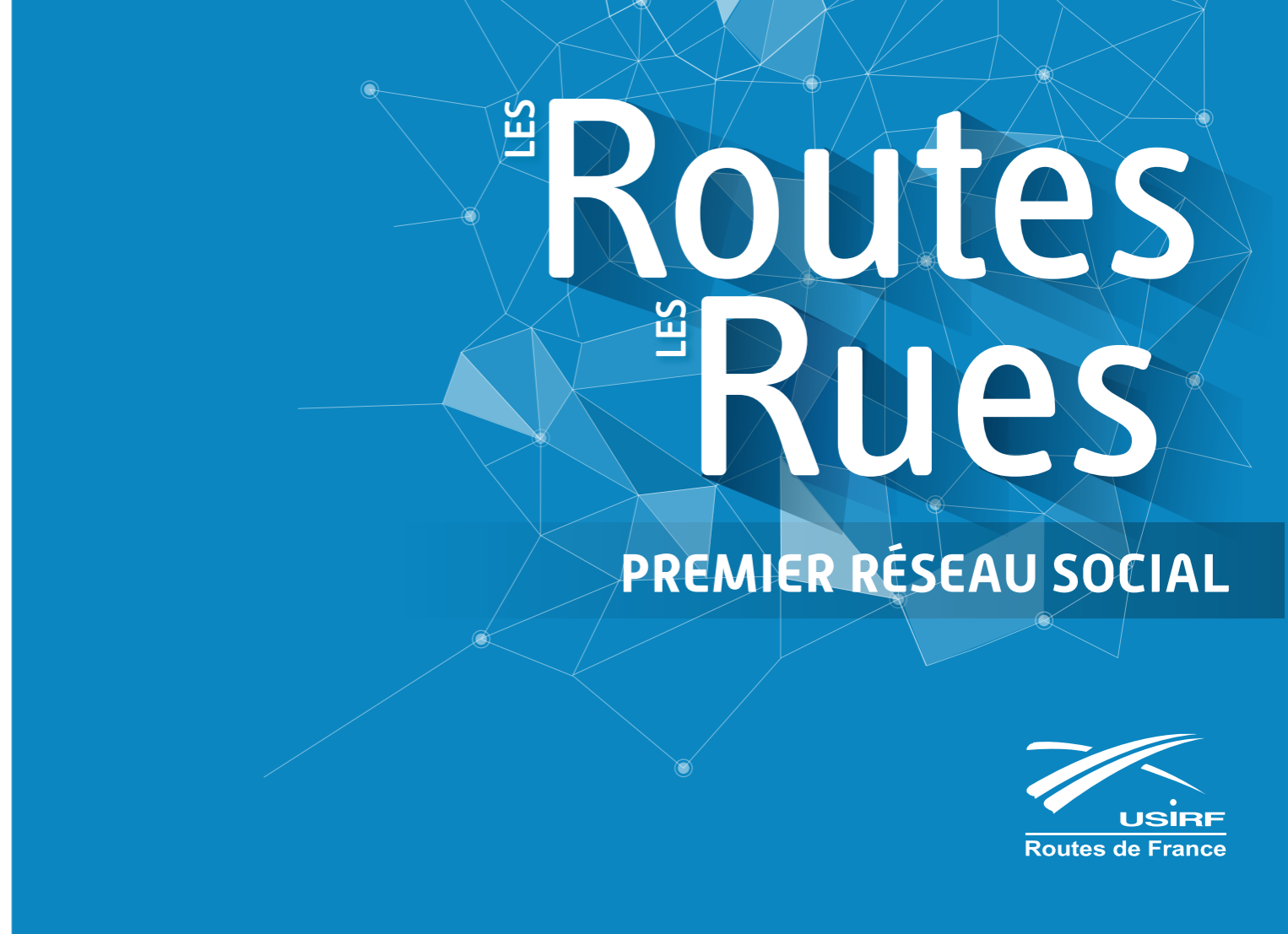




Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française  
9, rue de Berri - 75008 Paris  
Tél. : 01 44 13 32 90 - Fax : 01 42 25 89 99  
E-mail : [usirf@usirf.com](mailto:usirf@usirf.com) - Internet : [www.usirf.com](http://www.usirf.com) - [USIRF1](https://twitter.com/USIRF1)



L'ÉTAT DE LA ROUTE 2016



# LES Routes LES Rues

PREMIER RÉSEAU SOCIAL



# LE RÉSEAU ROUTIER EN FRANCE

## LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER (EN KM)

1 071 176 km

longueur totale du réseau routier Français

Catégorie	Longueur (km)	Pourcentage du trafic
Autoroutes concédées	9 053	15 %
Autoroutes non concédées	2 609	15 %
Routes nationales	8 901	4 %
Routes départementales	377 323	66 %
Routes communales et rues	673 290	

Sources 2014 : Cerema ; ASFA ; DGCL

## LONGUEUR DES DIFFÉRENTS RÉSEAUX DE TRANSPORT (EN KM)



ROUTIER

1 071 176



FERROVIAIRE

30 000\*



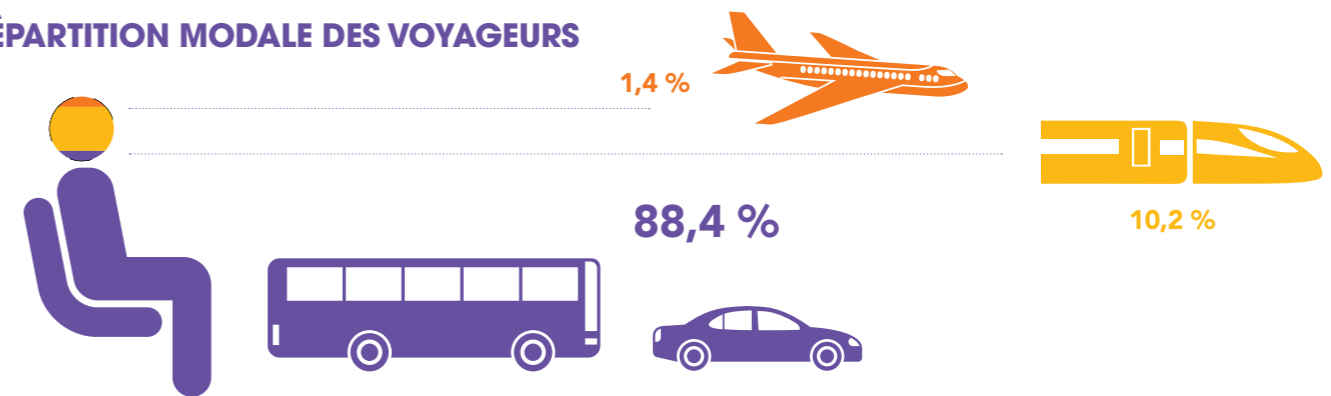
FLUVIAL

8 501

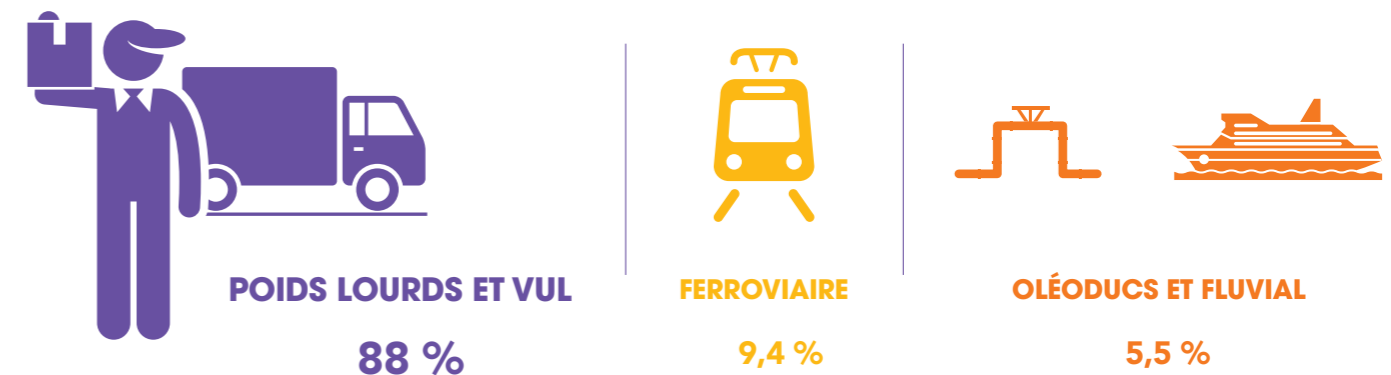
(\*dont 2 024 Km de LGV et 1 345 Km pour Paris et banlieue)

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

## RÉPARTITION MODALE DES VOYAGEURS



## RÉPARTITION MODALE DES MARCHANDISES



Sources : SOeS ; UTP ; RATP ; SNCF ; DGAC ; URF 2014

# JACQUES TAVERNIER

PRÉSIDENT DE L'USIRF



## *Quel bilan dressez-vous de l'année 2015 pour la route française ?*

C'est un bilan en demi-teinte. D'un côté, l'activité de l'industrie routière a continué à diminuer, avec une baisse de 11,9 % de son chiffre d'affaires en 2015. En sept ans, cela représente une baisse d'activité de près de 35 % et la perte de 25 000 emplois dans notre profession. De l'autre côté, une reprise de l'activité se dessine et l'on voit le bout du tunnel : nous tablons sur une baisse de 1,5 % en 2016, pour peut-être arriver à zéro en 2017.

## *En quoi le contexte et les perspectives ont-ils changé ?*

Après plusieurs années d'indifférence, voire d'hostilité, nous avons perçu un certain retour en grâce de la route dans le discours politique, lors des dernières élections régionales en particulier. Ce changement vient du fait que la part de la route n'a cessé d'augmenter, pour atteindre 88 % du transport des marchandises et des voyageurs, mais aussi du constat de la dégradation généralisée du réseau – avec des disparités suivant les territoires. Aujourd'hui, les perspectives sont positives sur le plan de l'activité grâce au plan de relance autoroutier qui produira ses effets dès 2016 et surtout en 2017, et grâce à des décisions telles que le remboursement de la TVA sur les travaux d'entretien. En outre, si la route a toujours été très dynamique en matière d'innovation, elle continue sur sa lancée avec des produits comme la route solaire. À ce titre, l'appel à projets « Route du futur » lancé par l'Ademe dans le cadre des programmes d'investissement d'avenir, facilitera, encouragera et accélérera l'innovation. Au-delà de sa fonction propre de support de transports, la route aussi servira à fabriquer et stocker de l'énergie, à recharger des véhicules...



**EN SEPT ANS, L'INDUSTRIE ROUTIÈRE A ENREGISTRÉ UNE BAISSÉ D'ACTIVITÉ DE PRÈS DE 35 % ET LA PERTE DE 25 000 EMPLOIS**



## *Quels seront les priorités et les chantiers de l'USIRF en 2016 ?*

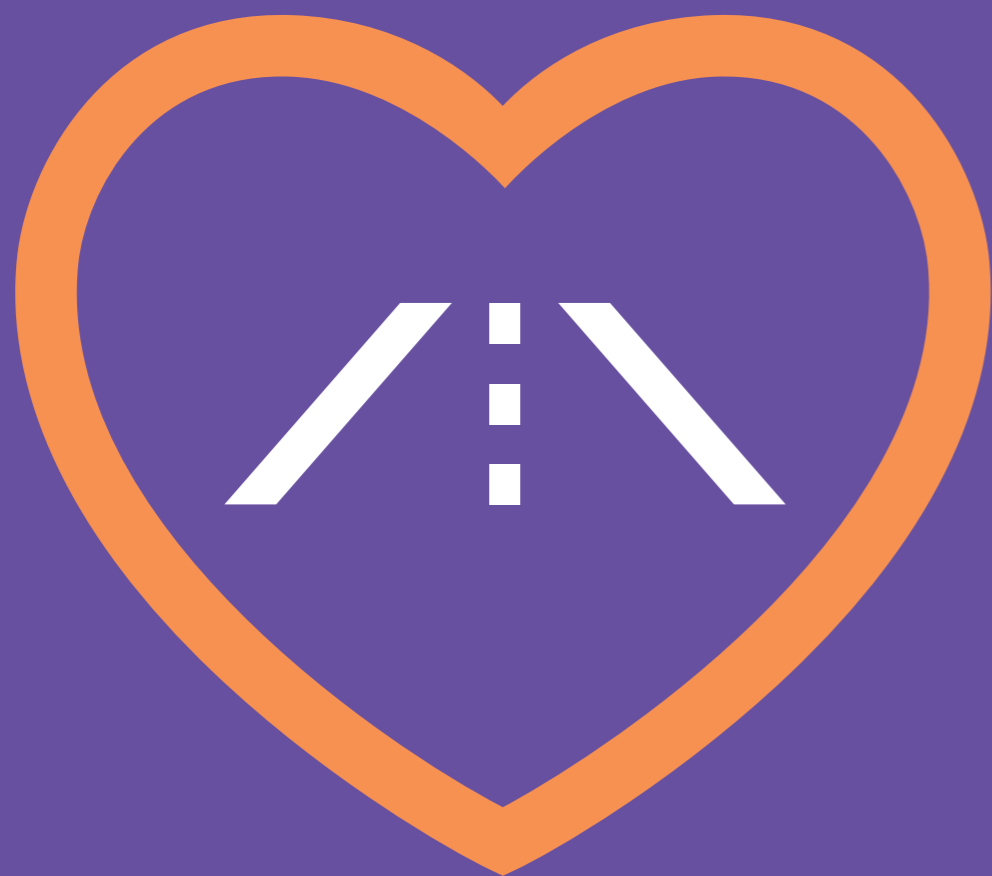
Notre priorité est de poursuivre la sensibilisation des décideurs politiques, notamment les départements et les communautés de communes, quant à la nécessité d'entretenir la route. La création récente de l'Observatoire national de la route, avec le ministère des Transports, l'Assemblée des départements de France et l'Assemblée des communautés de France, est à ce titre un élément très positif. Il permettra d'objectiver l'état du réseau, de diffuser les bonnes pratiques en matière de gestion du réseau routier, et de sensibiliser l'ensemble des acteurs à la nécessité de l'entretenir. À côté de cela, nous ferons la promotion de l'innovation, en facilitant notamment l'inscription de nos adhérents dans des projets tels que la « Route du futur ». Et puis nous poursuivrons les efforts entrepris depuis plusieurs années dans les domaines de l'environnement et de la prévention en matière de santé et sécurité au travail. C'est notre priorité. La profession est très en avance par rapport à d'autres, mais il reste encore à faire.

## SOMMAIRE

LA ROUTE, UN CAPITAL VITAL	07
L'INDUSTRIE ROUTIÈRE, BILAN & PERSPECTIVES	15
INNOVATION & DÉVELOPPEMENT DURABLE, EN ROUTE POUR DEMAIN	23
EMPLOI, DES HOMMES, DES SAVOIR-FAIRE	31
L'USIRF	40



2016



# LA ROUTE, **UN CAPITAL VITAL**

---

Avec son million de km de routes qui permet quotidiennement le déplacement de 88 % des voyageurs et 88 % des marchandises, la France est particulièrement bien dotée. Fruit de son histoire, le réseau routier français constitue une partie de son patrimoine social, culturel et économique. **Un patrimoine dense mais fragile.**

---

# RELIER LES HOMMES FAVORISER LES ÉCHANGES



+d'1M

Plus d'1 million de kilomètres, c'est la longueur du réseau routier Français

## LE PREMIER RÉSEAU SOCIAL

Est-ce si le réseau social le plus utilisé par nous tous, urbains et ruraux, jeunes et adultes, actifs et retraités, était la route ? Cette hypothèse n'en est pas une : c'est une réalité. **1 million de km emprunté par 88 % des voyageurs et 88 % des marchandises**, soit plus de **500 milliards de véhicules x kilomètres** : des chiffres qui frappent mais ne reflètent qu'une partie de l'utilité de ce réseau. Qu'on l'emprunte en voiture, en transports en commun ou à vélo, la route est le premier support de nos vies personnelles et professionnelles. Elle relie les hommes, rend possibles les activités économiques, sociales et culturelles et permet d'assurer partout l'acheminement de produits de tous ordres. Alliant quantité et qualité, le patrimoine routier français est notre bien à tous. La route c'est, chaque jour, plus de 65 millions de « likes ».

“ La route naît de l'idée qu'il existe un autre avec qui on peut échanger ”



Christian Grataloup,  
spécialiste de géohistoire à l'université Paris VI

## Un enjeu démocratique

Notre lieu de résidence dépendra entre autres de la facilité d'accès aux services de proximité. Selon que l'on habite dans l'une des 3 000 communes les mieux loties ou dans l'une des 13 000 les plus isolées, le temps d'accès au « panier de la vie courante » (commerces, établissements d'enseignements, soins de première nécessité) varie de moins de 4 minutes à plus de 9 minutes, et jusqu'à 30 minutes dans certains cas. Cette inégalité fait du réseau routier un levier important dans le rééquilibrage territorial et l'égalité sociale. Des routes accessibles et bien entretenues : un enjeu démocratique et sociétal de premier plan.

Source : Insee Première n° 1579, janvier 2016.  
Téléchargement :  
[www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1579/ip1579.pdf](http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1579/ip1579.pdf)



88 %

En France, 88 % des transports de personnes et 88 % de marchandises s'effectuent par la route

## UN VECTEUR DE CROISSANCE

Vitale pour l'activité économique, la route facilite la mobilité de la population active et la circulation des marchandises. Essentielle dans l'attrait qu'exerce la France, elle participe à la compétitivité et au dynamisme de nos territoires, des grandes villes aux zones les plus retirées : **60 % des entreprises industrielles françaises sont localisées dans les espaces ruraux !** L'industrie routière contribue elle aussi à la richesse française : les 86 300 salariés de la route et leurs 1 420 établissements effectuent 35,6 % des travaux publics (2014). Secteur d'innovation, la route française est un tigre dans le moteur de la croissance hexagonale.

## POINT DE VUE

“



**YVES CROZET**

Economiste, spécialiste de l'économie des transports, Professeur à Sciences Po Lyon et à l'Université Lyon II

Que pensez-vous du qualificatif de « premier réseau social » qui est parfois attribué à la route ?

Pourquoi pas ? C'est en effet le premier historiquement, et c'est une bonne façon de rajeunir une vieille dame

Malgré tout, la perception de la route semble assez négative : coûteuse, accidentogène... Quels aspects positifs opposez-vous à cette vision des choses ?

Je répondrais d'abord que la route est une « machine à cash », à la différence des transports collectifs ou des transports ferroviaires. La route à péage est très rémunératrice : sur les 9 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel des sociétés d'autoroute, 4 milliards reviennent à l'État. Et les routes gratuites rapportent 22 à 23 milliards d'euros par an via la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques). Mais fondamentalement, la route est le seul réseau permettant d'accéder à la plupart des lieux habités. Et puis n'oublions pas que la route, ce n'est pas seulement la voiture : ce sont aussi les vélos, la marche à pied, les transports collectifs...

Comment renouer le lien de confiance avec la route ?

C'est compliqué, car les demandes sociales à l'égard de la route sont contradictoires, avec d'un côté des demandes très individualistes et de l'autre une demande sociale de protection, de sécurité... Un nouveau contrat social est désormais à l'œuvre dans les zones urbaines ou touristiques : le partage de l'espace. La question clé consiste à rappeler que l'espace n'est pas utilisé par un seul type d'utilisateur, mais par une multitude de personnes et de véhicules, et qu'il doit être accessible à tout le monde. Il est donc nécessaire de parler du partage de l'espace avant de parler des véhicules qui utilisent cet espace.

# UN CAPITAL VITAL À PRÉSERVER



## ■ LES BUDGETS BAISSENT, LES ROUTES ENCAISSENT

Longtemps en tête en matière de qualité des routes, le réseau routier français est désormais 7<sup>e</sup> dans le classement du *World Economic Forum*. Cela apparaît comme le résultat direct de la baisse, ces dernières années, des investissements d'entretien. Entre 2008 et 2014, **les départements ont réduit leurs dépenses routières de 29 %** et, sur la période 2012-2015, **les dépenses globales consacrées à la route hors personnel ont baissé de 9 %**. Les grosses réparations servent de variable d'ajustement dans les budgets des collectivités. Et faute d'entretien, la qualité des routes se dégrade : chaussée lisse, fissures, nids-de-poule... Plus les interventions tardent, plus l'usure s'accélère et plus la facture s'alourdit.

7<sup>e</sup> RANG  
MONDIAL



En 2015, la France est passée du 4<sup>e</sup> au 7<sup>e</sup> rang mondial pour la qualité de son réseau routier

## ■ LE DÉFI DE L'ENTRETIEN

Les routes vieillissent sous l'effet de plusieurs facteurs. Le trafic, et notamment les charges lourdes : **un poids lourd chargé use une route autant qu'un million de voitures**. La météo également : le gel, les températures élevées, causent des dommages de surface ou structurels. Et surtout l'eau qui, sur une chaussée mal entretenue, accélère les dégradations et altère la sécurité. La bonne gestion

de ce patrimoine soumis à l'usure du temps passe prioritairement par un entretien préventif, toujours préférable aux interventions d'urgence : les couches de roulement des routes les plus sollicitées devraient être renouvelées tous les 8 ans. Un défaut d'entretien est une bombe à retardement au regard de la sécurité et du coût d'une réhabilitation tardive.

## LE SAVIEZ-VOUS ?

Le patrimoine routier est un trésor national.

2 000  
MILLIARDS D'EUROS

c'est la valeur globale de reconstruction (chaussées, ouvrages d'art, signalisation) estimée du réseau routier français.

16 MILLIARDS  
D'EUROS

c'est le montant consacré à la gestion de ce patrimoine par les collectivités. La moitié de cette somme correspond à des travaux confiés aux entreprises routières.

Les sommes consacrées à l'entretien représentent moins de 1 % de la valeur du réseau routier, ce qui supposerait une durée de vie des routes supérieure à 100 ans...



## RÉPARTITION TRAVAUX NEUFS / ENTRETIEN



30 %  
NEUFS



70 %  
ENTRETIEN ET  
GROSSES RÉPARATIONS

8 ANS

c'est la bonne fréquence pour rénover les routes les plus empruntées



# POURQUOI PRÉSERVER LA ROUTE ?



- **Accroître la sécurité**
- **Assurer la régularité des trajets**
- **Préserver le patrimoine**
- **Soutenir l'économie et le tourisme**
- **Assurer la circulation**

## ■ LES ATOUTS D'UN RÉSEAU PERFORMANT

Bien géré, le réseau routier offre de nombreux avantages. La sécurité est le premier d'entre eux. Une chaussée vieillissante et mal aménagée accroît le risque d'accident : **le réseau secondaire totalise ainsi 85 % des accidents mortels.** « *Le risque minimum, c'est lorsqu'un conducteur bien formé emprunte une route cinq étoiles au volant d'une voiture cinq étoiles* », entend-on chez les professionnels. Une route et une signalisation en bon état, sont des facteurs de risque en moins. Le confort et la régularité des trajets sont un autre atout : une chaussée préservée, pourvue des revêtements les plus récents, améliore la tenue de route et l'agrément de conduite et contribue à la fluidité du trafic. Des infrastructures bien entretenues, c'est aussi la valorisation d'un territoire apparaissant propice aux échanges, un vecteur de dynamisme économique, et la préservation d'un patrimoine façonné par l'histoire et tourné vers l'avenir.

# CE QU'EN PENSENT LES USAGERS



Le Syndicat des Équipements de la Route (SER) a rendu public en 2015 une enquête Opinionway qui souligne la préoccupation des usagers quant à l'état des routes, et le lien direct que ceux-ci établissent entre l'entretien et la sécurité. Cette enquête révèle une inquiétude particulière à l'égard du réseau secondaire :

**le sentiment d'une dégradation de la qualité des routes communales (42 %) et départementales (35 %) est plus important que pour les routes nationales (26 %) et les autoroutes (13 %).** Partant de ces constats, les usagers expriment des attentes fortes vis-à-vis des pouvoirs publics.

## EN PARTICULIER :



**51 %** pensent que le budget des pouvoirs publics consacré à l'amélioration de la signalisation et des dispositifs de sécurité est insuffisant



**59 %** considèrent que les pouvoirs publics ne font pas suffisamment d'efforts pour lutter contre l'absence ou la mauvaise lisibilité des dispositifs de signalisation



**73 %** sont inquiets sur des routes étroites et dégradées



**69 %** sont inquiets sur des routes à la signalétique déficiente



**65 %** pensent que la visibilité de nuit est insuffisante



**88 %** estiment que la rénovation des routes et de leurs équipements les rendra plus sûres



# L'INDUSTRIE ROUTIÈRE, **BILAN & PERSPECTIVES**

---

Confrontée à une situation difficile depuis plusieurs années, l'industrie routière s'organise, entre adaptation à un contexte contraint, perspectives nouvelles de financement et innovation technologique tous azimuts. **La prudence reste de mise, mais l'optimisme renaît.**

---



# CHIFFRES CLÉS

## CHIFFRE D'AFFAIRES FRANCE



12  
milliards d'euros

Source : USIRF 2015

## CHIFFRE D'AFFAIRES INTERNATIONAL



8,24  
milliards d'euros

## PROVENANCE DES COMMANDES

35%  
Communes et  
intercommunalités



15%  
Départements  
et régions



3,5%  
Sociétés d'autoroutes



Source : USIRF 2015

9%  
Entreprises  
publiques (EDF, GDF)



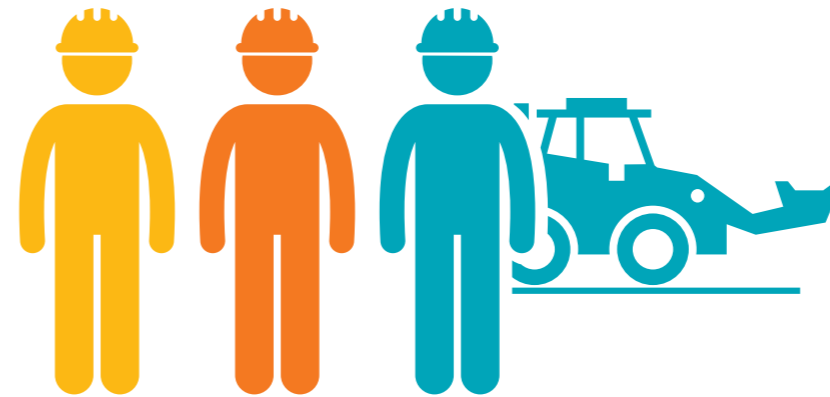
3,5%  
État



34%  
Privé



## EMPLOIS DE L'INDUSTRIE ROUTIÈRE



1 420  
entreprises

86 300  
salariés

## EMPLOIS DE LA FONCTION PUBLIQUE



1 00 000  
agents publics

Source : FNTP 2014

## PRODUCTION INDUSTRIELLE FRANÇAISE

	2013	2014	2015
Production d'enrobés (en millions de tonnes)	35,4	31,9	31,5
Bitume routier (en millions de tonnes)	2,69	2,43	2,40*
Production de liants bitumineux (en millions de tonnes) *	1,06	1,02	1,01
Centrales d'enrobage fixes (en unités)	434	430	423
Centrales d'enrobage mobiles (en unités)	62	57	46
<b>Total centrales (en unités)</b>	<b>496</b>	<b>487</b>	<b>469</b>
Usines d'émulsion (en unités)	101	98	96

Source : USIRF 2015

(\*) : estimation USIRF

# INVESTIR POUR MAINTENIR L'EXCELLENCE FRANÇAISE



## UN CONTEXTE COMPLEXE ET FRAGILISÉ

Le réseau routier français traverse une situation paradoxale : il reste l'un des premiers au monde par sa densité, sa qualité et l'expertise de ses acteurs, mais connaît une dégradation qui va s'accroître. En cause : le manque d'entretien dû à la diminution continue de la commande publique. Si l'état de la route en pâtit, celui de ses entreprises aussi : elles ont connu une baisse d'activité de 35 % en 7 ans et dont 11,9 % en 2015 par rapport à 2014. L'industrie routière alerte les pouvoirs publics sur sa situation, mais aussi sur le risque d'une dette « grise » très lourde représentant le surcoût du défaut de maintenance. Prenant leurs responsabilités, les entreprises se mobilisent pour adapter leur structure à une situation qui dure, maintenir un haut niveau qualitatif dans leurs interventions, et faire des innovations le levier de nouveaux investissements.

## DEMAIN : DES PERSPECTIVES OPTIMISTES

Une note d'espoir ? L'horizon semble s'éclaircir, en particulier pour les réseaux national et autoroutier. En effet, l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) devrait être dotée en 2016 de 120 millions d'euros supplémentaires, portant à **300 millions d'euros** l'enveloppe destinée à **régénérer les routes nationales**. Cela vient s'ajouter au **Plan de Relance Autoroutier (PRA)** qui, fort de ses **3,27 milliards d'euros pour 20 opérations majeures dans 10 régions**, permettra de moderniser les infrastructures autoroutières, d'améliorer leurs performances environnementales et de mieux desservir les territoires. Avec à la clé la **création de 8 200 emplois par an**.

**300**  
MILLIONS D'EUROS  
POUR RÉGÉNÉRER LES  
ROUTES NATIONALES  
EN 2016



POINT DE VUE



3 questions à  
**Marc Bourgeois**  
CMB Solutions Collectivités

« De nombreux décideurs ont compris que dépenser moins à long terme, c'est d'abord dépenser mieux maintenant »

**Marc Bourgeois est l'auteur de l'étude : « La dépense de gestion, d'entretien et d'investissement routier départemental en France : quelles réalités derrière les chiffres globaux et leurs évolutions pour les Travaux Publics ? », réalisée sur un échantillon de 9 départements tests**

**En matière de dépenses routières, quels enseignements a révélés votre étude ?**

Le premier enseignement est que la possibilité pour les départements de se comparer avec les autres et s'interroger sur telle ou telle différence notable est utile. Il est donc prévu, dans le cadre de l'Observatoire national de la route, de généraliser cette démarche à tous les départements. Sur notre échantillon, on peut dire que les dépenses s'équilibrent

entre fonctionnement et investissement. Les dépenses de grosses réparations semblent évoluer de façon assez erratique.

**Les annonces récentes du gouvernement laissent-elle entrevoir une hausse significative des budgets ?**

On peut espérer une inversion de la courbe, mais il est un peu tôt pour voir si ces annonces auront des effets probants sur le volume d'activité des travaux publics. Le doublement des crédits d'entretien sur les routes nationales fait suite à de longues années d'insuffisance, et pour l'AFITF le compte n'y est toujours pas par rapport aux engagements de programmes à réaliser. Reste que la baisse du prix du pétrole et les taux d'intérêt historiquement bas ont pour effet un pouvoir d'achat en enrobés

de plus de 30 % supérieur en 2016 qu'en 2012, conduisant certains donneurs d'ordre à rattraper le retard.

**D'où viendra la sortie de crise ?**

Elle viendra de la prise de conscience collective qu'il n'est pas raisonnable de laisser se dégrader les réseaux routiers, tant sur la compétitivité économique que sur les coûts ultérieurs exorbitants de réparation. Heureusement, de nombreux décideurs ont compris que dépenser moins à long terme, c'est d'abord dépenser mieux maintenant. L'observatoire national de la route constituera un outil très utile pour faire progresser les connaissances et les échanges d'expérience sur l'art de dépenser mieux pour garder en France un réseau routier performant.

CRÉATION DE  
L'OBSERVATOIRE  
NATIONAL  
DE LA ROUTE

Dans un contexte budgétaire contraint, la dégradation du réseau routier français menace de peser sur la sécurité routière et sur la perte de compétitivité de notre pays. En outre, elle est de nature à engendrer à terme un important surcoût lié au défaut de maintenance préventive. **L'observatoire national de la route\*** vise donc à objectiver l'état du réseau routier et à éclairer les décideurs publics à partir de 4 objectifs principaux :

- poursuivre l'analyse de la dépense routière en consolidant, sur les 100 départements métropolitains, l'étude réalisée à partir des 9 départements tests
- objectiver la courbe de dégradation des réseaux routiers
- parvenir à donner une base de théorie économique au concept de dette grise
- mettre en place un portail internet unique, destiné à diffuser ces données publiques du réseau routier national.

\* Animé par l'IDRRIM (Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité), l'Observatoire national de la route rassemble les volontés de l'État, ADF (Assemblée des départements de France), AdCF (Association des Communautés de France), USIRF, STRRES (Syndicat national des entrepreneurs spécialistes de travaux de réparation et de renforcement des structures).

# VERS UN MODÈLE DE GESTION PLUS PERFORMANT ?



Offrir une visibilité permettant de dimensionner les moyens humains, techniques et industriels

## FAIRE MIEUX AVEC MOINS

La baisse des budgets des collectivités appelle de nouvelles solutions techniques d'entretien innovantes, durables et à moindre coût, mais également de nouveaux modes de contractualisation permettant de « faire mieux, avec moins ». C'est le sens d'une démarche conjointe engagée en 2014 par l'USIRF, la FNTF et l'Institut de gestion déléguée (IGD), visant à identifier les moyens d'optimiser les dépenses publiques et la qualité de service attendue en matière de sécurité et d'accessibilité du réseau routier (hors autoroutes). Ce travail a permis d'envisager une nouvelle approche contractuelle s'appuyant sur des marchés à garantie de performance ou de résultats, une forme de contrats utilisée depuis plusieurs années par les gestionnaires publics de voirie dans d'autres pays. Évaluer la façon dont ce type de contrat pourrait être appliqué en France passe aujourd'hui par une phase d'expérimentation avec des collectivités locales volontaires.

## GESTION DU RÉSEAU ROUTIER DES COLLECTIVITÉS

Les communes et intercommunalités sont le principal client de l'industrie routière (35 %), devant le secteur privé (34 %), les entreprises publiques (9 %), les départements et régions (15 %), l'État (3,5 %) (chiffres 2015). La réforme territoriale devait rebattre les cartes entre les différentes collectivités territoriales, créant l'opportunité de repenser la gestion de ce réseau, d'optimiser les moyens et de donner des perspectives. Les ambitions de départ ayant pris du retard, les mêmes collectivités continueront de gérer les mêmes réseaux, avec des contraintes financières toujours plus fortes et des arbitrages plus difficiles.

LES COMMUNES ET LES INTERCOMMUNALITÉS SONT LE 1<sup>ER</sup> CLIENT DES ENTREPRISES ROUTIÈRES.

## INTERVIEW



3 questions à **Pierre-Emeric Chabanne**  
Délégué général de l'IGD  
(Institut de Gestion Déléguée)

**En quoi consiste le « contrat de gestion patrimoniale à garanties de performances » ?**  
Il n'existait pas dans la commande publique un contrat qui permettait de gérer uniquement l'entretien et la maintenance du patrimoine routier hors autoroutes. Dans le cadre de la réforme de la commande publique, nous travaillons sur un nouveau contrat global patrimonial d'une durée de cinq ans, basé sur des performances et des résultats, qui permettraient de gérer l'entretien, la maintenance et les petits travaux du quotidien sur le patrimoine routier des collectivités.

### Quels atouts présente cette solution ?

L'intérêt pour la collectivité locale est de garder sa qualité de maître d'ouvrage et la maîtrise des moyens de contrôle, à travers un programme fonctionnel qui définit les objectifs de services attendus et les indicateurs de performance pour les évaluer. La plus grande partie de la rémunération de l'entreprise est liée à la satisfaction des objectifs qui ont été contractualisés. Il y a donc une obligation de résultats.

En retour, l'objet et la durée de ce contrat vont offrir à celle-ci une visibilité lui permettant de dimensionner ses moyens humains, techniques et industriels. Cette approche permet de sanctuariser les dépenses nécessaires à la préservation du patrimoine, de renforcer le suivi de l'état du patrimoine et des niveaux de services, d'accélérer la mise à niveau des infrastructures, de choisir la technique la mieux adaptée au projet et de formaliser les procédures de contrôle. Cette démarche n'a d'intérêt que si elle aboutit à une optimisation du coût d'usage de l'infrastructure.

### Où en est-on dans la mise en œuvre de ce nouveau contrat ?

Nous avons aujourd'hui des contacts avec des entreprises et des collectivités qui seront les premières à signer et à tester ce type de contrat. La réglementation est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2016, et nous espérons lancer les premières procédures d'ici la fin de l'année.



# INNOVATION & DÉVELOPPEMENT DURABLE **EN ROUTE POUR DEMAIN**

---

La route est à l'aube d'une nouvelle ère guidée par trois maîtres-mots : **innovation, technologie, environnement**. Certains projets sont déjà en phase d'expérimentation. Les premiers développements industriels sont sans doute pour bientôt, laissant entrevoir un regain de croissance pour une industrie plus que jamais en phase avec les grandes évolutions sociétales.

---

# ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

- 33%

C'est le taux de réduction des émissions de gaz à effet de serre visé par la CEV

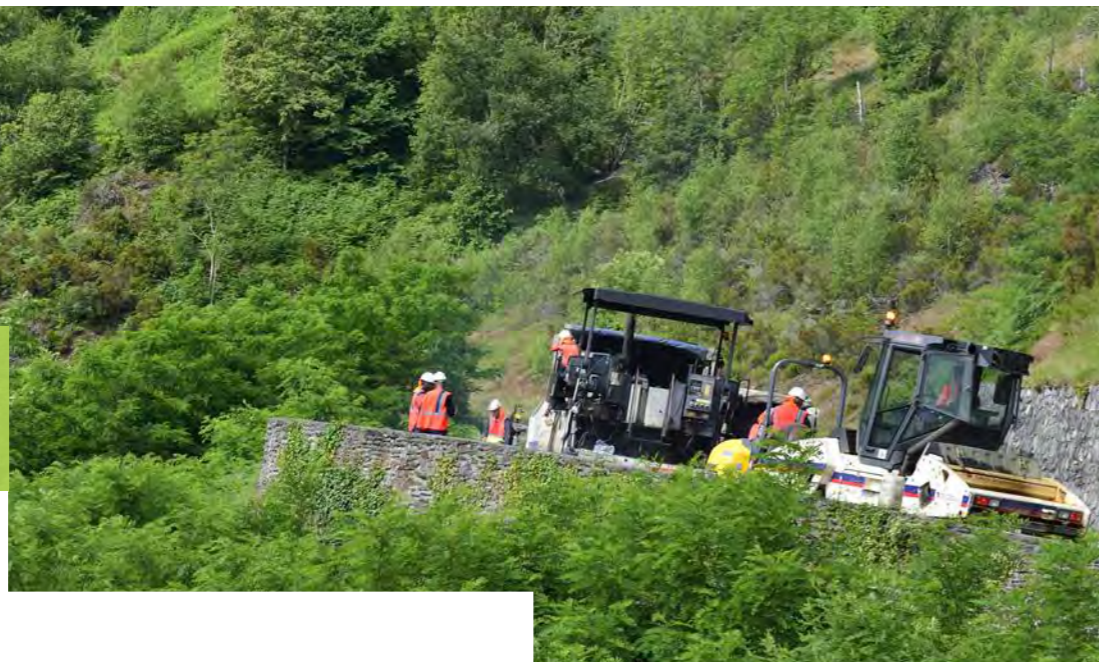
## ■ L'ENVIRONNEMENT : UNE PRÉOCCUPATION TOUJOURS PLUS FORTE

Sous l'impulsion des principaux acteurs de la route (MEEM, ADF, FNTP, USIRF, SPTF et Syntec Ingénierie), plus de 60 collectivités territoriales (dont 52 départements métropolitains) ont signé depuis le 25 mars 2009 une Convention d'engagement volontaire (CEV) afin de diminuer l'empreinte écologique des opérations de construction et de maintenance des routes.

Les principaux objectifs inscrits dans la CEV sont notamment :

- la réduction de 33% des émissions de gaz à effet de serre grâce à de nouveaux matériaux et technologies,
- la préservation des ressources non renouvelables (matériaux de carrières, bitume...)
- le réemploi ou la valorisation de 100 % des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers.

Un bilan environnemental est établi chaque année.



### L'éco comparateur SEVE

Accroître l'efficacité environnementale dans les travaux routiers : tel est le but de l'éco-comparateur SEVE (Système d'évaluation des variantes environnementales). Destiné aux maîtres d'ouvrage, dans le cadre de leurs appels d'offres pour les travaux d'entretien, de modernisation ou de construction des réseaux de voiries, de réseaux et de terrassement, cet outil simple d'emploi permet de **comparer les variantes environnementales proposées par les entreprises, techniquement équivalentes à une solution de base préconisée dans le cahier des charges**. Après un déploiement réussi en France, l'USIRF travaille à une version européenne du logiciel et pilote le projet SustainEuroRoad, dans le cadre du programme européen LIFE+, qui vise à soutenir, au niveau européen, l'émergence de projets favorisant une meilleure qualité environnementale.



## ■ L'ÉLECTROMOBILITÉ PREND DE LA VITESSE

Un nombre croissant de collectivités fait le pari de l'électromobilité. Certaines montrent l'exemple. L'agglomération de La Rochelle offre ainsi une panoplie complète de solutions de transports électriques (bateaux, navettes, véhicules de livraison...) intégrée à son réseau de transport public multimodal. Pionnière en la matière, la ville a testé début 2015 une flotte de six minibus électriques sans conducteur. En Limousin, région plus rurale, 200 bornes de recharge pour véhicules électriques ont été installées en 2015, et la Région a mis en place un dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules électriques et à l'installation de bornes de recharge pour les PME du territoire.

## L'USIRF À LA COP 21



L'USIRF a participé au rendez-vous de la COP 21.

D'abord en publiant une plaquette « Industrie routière : une profession engagée dans la transition énergétique ».

Ensuite, en intervenant lors de deux débats publics sur :

- « La production, échanges et transferts de connaissances et de compétences - L'apport des démonstrateurs et des sites d'expérimentation »
- et sur « L'industrie routière : une profession engagée dans la transition énergétique et écologique - Des objectifs et des résultats ».

L'occasion d'évoquer les efforts de toute la profession pour faire face à l'enjeu du changement climatique.

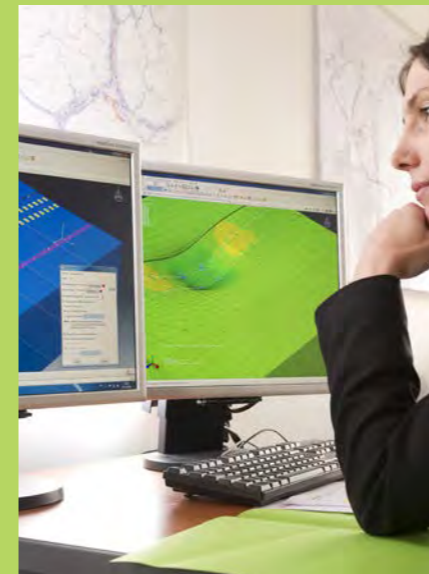
# L'INNOVATION, UN MOTEUR POUR DEMAIN



“ 1 000 KM  
DE ROUTES  
PHOTOVOLTAÏQUES  
POURRAIENT ÊTRE  
CONSTRUITS  
D'ICI 5 ANS.” S. Royal

## ■ VERS LA ROUTE CONNECTÉE ET INTELLIGENTE

IFSTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) a lancé en 2010 le programme R5G (Route de 5<sup>e</sup> génération) pour promouvoir la « route intelligente » et ainsi **participer au défi des transitions écologique, énergétique et numérique** : communication entre l'infrastructure, le véhicule et le gestionnaire du réseau ; matériaux recyclables capables de s'auto-réparer ; état de surface optimal quelle que soit la météo, etc. Certaines innovations sont aujourd'hui à maturité, notamment des panneaux photovoltaïques sur les routes. Des investissements conséquents ont été engagés depuis quelques années pour des expérimentations en grandeur réelle. **Les transferts industriels à grande échelle sont prévus pour 2016-2018.**



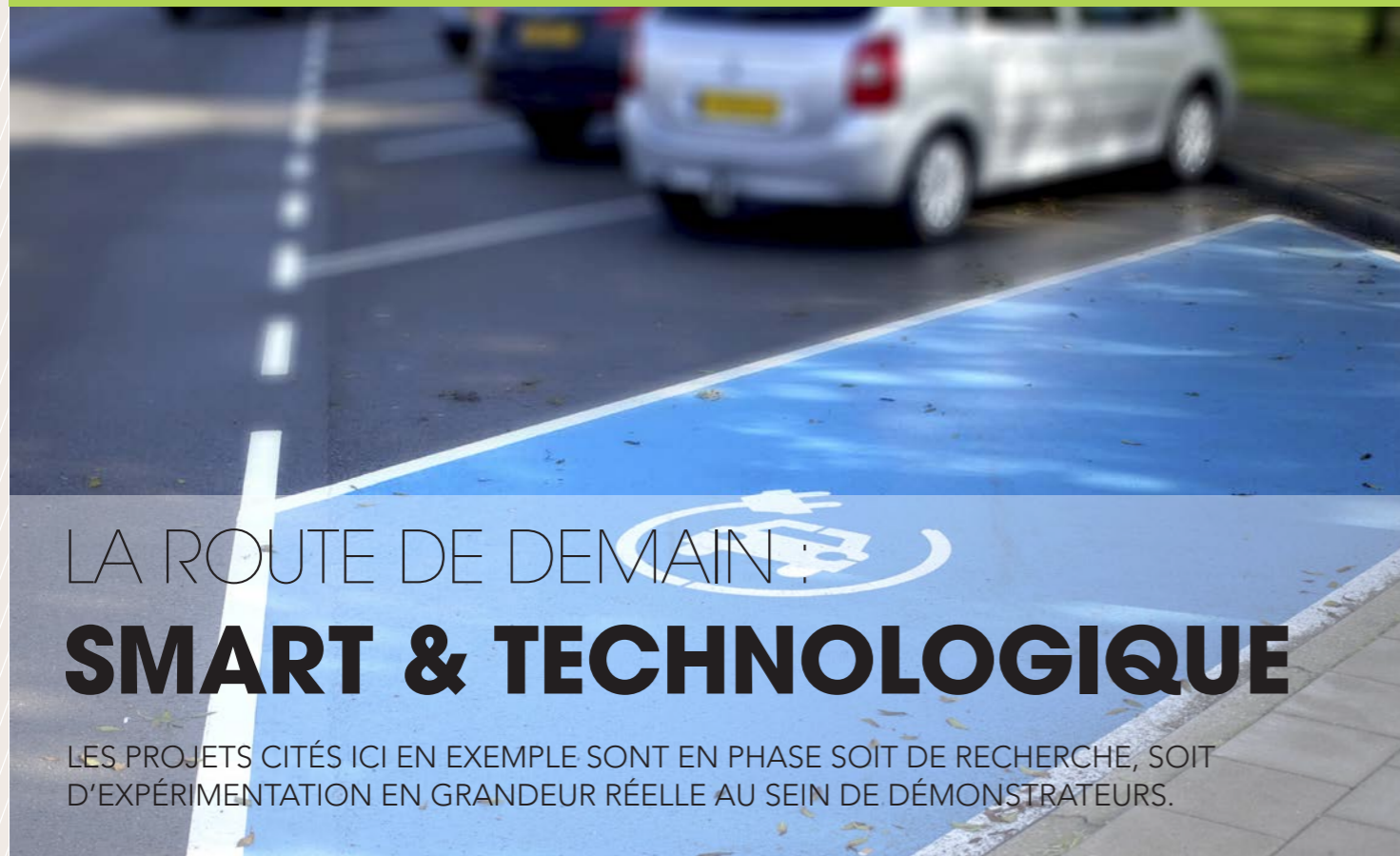
## LE BIM, UN FACILITATEUR DE PROJETS

Développé dans le secteur du bâtiment et des Travaux Publics, le BIM (Building Information Modeling) ou maquette numérique contribue à simplifier la conception des projets de construction ou de maintenance des ouvrages. Il est constitué d'un ensemble d'outils visant à **faciliter la communication autour d'un projet et à orienter la mise en œuvre vers certains procédés**. Tout à la fois logiciel et processus collaboratif, il comprend notamment une base de données contenant l'ensemble des composants techniques, ainsi qu'une représentation graphique du projet (2D ou 3D), l'ensemble étant mis en partage entre les différents intervenants. Le BIM facilite aussi la gestion ultérieure de l'ouvrage.



## ■ APPEL À PROJETS « ROUTE DU FUTUR »

Le 15 juillet dernier, l'ADEME lançait l'appel à projets « Route du futur », ouvert jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2016. Doté de plusieurs dizaines de millions d'euros, celui-ci doit permettre d'identifier et soutenir des projets d'innovation développant des technologies, services et solutions industrielles en matière d'**infrastructures routières ambitieuses, innovantes et durables**. Les gisements d'innovation identifiés concernent l'utilisation de techniques et de matériaux économes en énergie, l'efficacité énergétique des équipements de la route, la capacité de stockage et de restitution d'énergie thermique des chaussées, l'intégration de production électrique, la contribution à l'amélioration de la santé publique etc. Les projets retenus devront aussi avoir des retombées indirectes en termes de structuration / renforcement des filières.



## LA ROUTE DE DEMAIN : **SMART & TECHNOLOGIQUE**

LES PROJETS CITÉS ICI EN EXEMPLE SONT EN PHASE SOIT DE RECHERCHE, SOIT D'EXPÉRIMENTATION EN GRANDEUR RÉELLE AU SEIN DE DÉMONSTRATEURS.

### **LA ROUTE À ÉNERGIE POSITIVE**



Équipée de capteurs photovoltaïques, elle pourra alimenter en électricité les installations urbaines (éclairage public, feux...) et les habitations, et assurera sa viabilité en hiver grâce à une température toujours positive ou pourquoi pas rafraichissante en été (lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur). Un appel d'offres a été lancé afin de lancer les premiers tests à partir du printemps 2016.

### **LA ROUTE ÉLECTRIQUE**

Elle permettra la recharge sans contact à haute vitesse des véhicules électriques individuels. Le Royaume-Uni est le premier à tester cette technologie en grandeur réelle.



### **LA ROUTE À ÉCLAIRAGE OPTIMISÉ**

Elle consistera en une nouvelle génération de points d'éclairage communicants et autonomes en énergie.

### **LA ROUTE DEVIENT FLUORESCENTE LA NUIT !**

Aux Pays-Bas, pour prévenir des dangers de la route, les Néerlandais ont ouvert une route qui se veut particulièrement intelligente. La peinture qui constitue les bandes blanches deviennent fluorescentes une fois la nuit tombée. Une solution qui permet de mieux discerner, sous faible luminosité, les différents virages et soubresauts de la route !

### **LA ROUTE QUI S'AUTO-DIAGNOSTIQUE**

Elle détectera ses propres fissures, grâce à des capteurs adéquats et/ou à partir de données transmises par les usagers (véhicules/ smartphones...), et à la restitution d'indicateurs d'état routier. Un archétype de la « route intelligente » fait actuellement l'objet d'un projet de recherche dans le cadre du cluster rhônalpin Indura, spécialisé dans les travaux publics et les infrastructures durables.

[www.indura.fr](http://www.indura.fr)





# EMPLOI **DES HOMMES, DES SAVOIR-FAIRE**

---

On dénombre plus de 2 millions d'emplois liés à la route, dont 127 000 dédiés à la construction, l'entretien et la réparation des routes. L'industrie routière totalise à elle seule 86 300 emplois. Formation, protection, reconnaissance et valorisation des savoir-faire de ces hommes et de ces femmes sont des priorités pour les entreprises routières.

---



# CHIFFRES CLÉS

2 300 000 EMPLOIS LIÉS À LA ROUTE, DONT :



Matières premières et services :  
315 000



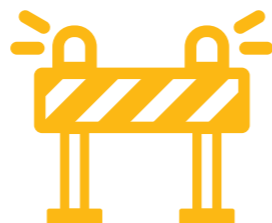
Industrie automobile  
226 000



Usage de l'automobile (vente, réparation, assurances, auto-école...)  
635 000



Transports (marchandises, voyageurs, police, santé, administration...)  
985 000



Construction et entretien des routes  
127 000

(Sources : CCFA ; URF 2014)

86 352 SALARIÉS DANS LES ENTREPRISES DE CONSTRUCTION ROUTIÈRE, DONT



Compagnons  
57 634



Employés, techniciens et agents de maîtrise  
19 503



Cadres  
9 215

1 420 ENTREPRISES PARMİ LESQUELLES ON DISTINGUE



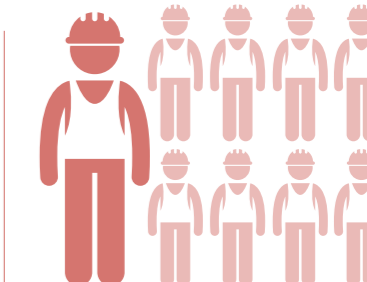
891 entreprises de 1 à 20 salariés



305 entreprises de 21 à 50 salariés



163 entreprises de 51 à 200 salariés



61 entreprises de plus de 200 salariés

Source : FNTP 2014

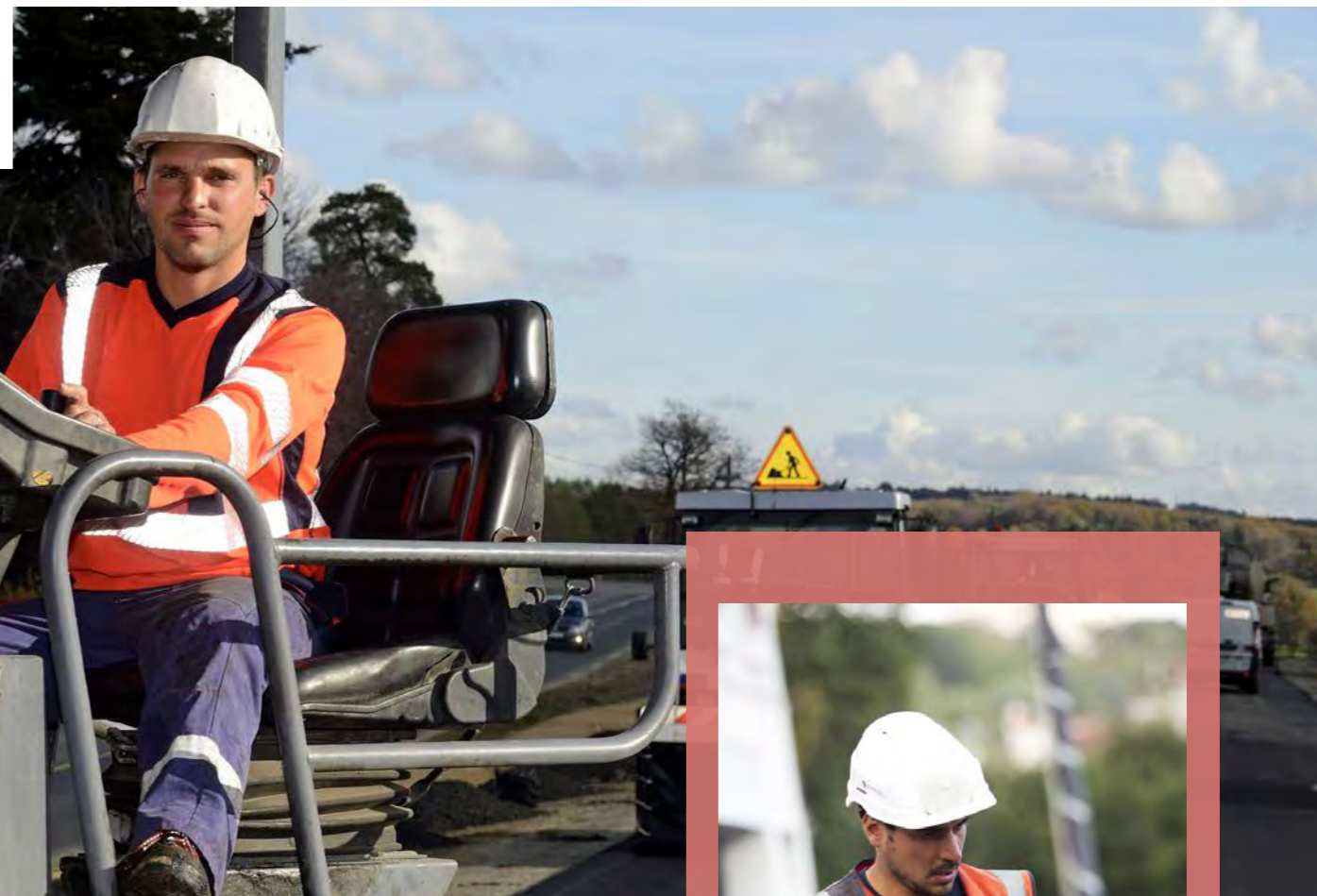
# AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRAVAIL



## ■ LA PRÉVENTION ET LA SÉCURITÉ, AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS

Les entreprises de construction routière poursuivent les efforts engagés en matière de prévention, de sécurité et de santé au travail. Ceux-ci ont permis de **diviser par trois la fréquence des accidents du travail** sur les chantiers en 25 ans. La formation à la sécurité reste leur priorité. Elles agissent sur le terrain avec un réseau d'experts dédiés à la prévention et leurs CHSCT (comité d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail). Elles privilégient le dialogue constant avec les acteurs de la santé, les maîtres d'ouvrage, les constructeurs de matériels et d'engins. Elles s'impliquent dans les démarches collectives de la profession.

LA PRÉVENTION,  
LA PRIORITÉ  
DE TOUTE UNE  
INDUSTRIE



## ■ DES TRAVAUX COLLABORATIFS INDISPENSABLES AUX QUESTIONS DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ

La profession sous l'égide de plusieurs de ses comités : Matériel, Formation et Santé - Sécurité organise les conditions d'échanges de bonnes pratiques entre ses membres sur les questions de prévention et de sécurité.

Elle produit **en liaison avec les partenaires de la santé au travail** (l'OPPBTP, la DGT, l'INRS, la CNAM-TS et la médecine du travail) des guides, des référentiels métiers. Sur la base de protocole de métrologie des expositions, elle met en œuvre des campagnes de mesures (fumées de bitume, silice, amiante, actinolite, etc...) avec ses adhérents et les consolide dans la base de données CIMAROUT.

Elle agit fortement sur la prévention du risque routier avec la CNAM et la direction de la sécurité routière.



# ASSURER LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES SALARIÉS



## ■ UTILISATION DES ENGINES DE TRAVAUX, INSTALLATIONS INDUSTRIELLES : L'IMPORTANCE DE LA SÉCURITÉ ET DU CONFORT

Sous l'impulsion de son Comité Matériel, la profession a noué un partenariat étroit avec les constructeurs de matériel. L'objectif étant notamment d'améliorer les conditions de sécurité des engins de travaux (finisseurs, pelles mécaniques, compacteurs, raboteuses etc.) et des installations industrielles (centrales d'enrobage, usines de liant).

Le sujet de l'accessibilité des engins a encore été une priorité en 2015. Elle a donné lieu à une importante manifestation d'échanges entre la FNTP, l'USIRF et les constructeurs en novembre 2015.

D'autres actions concernent les manœuvres des engins et la mécanisation des tâches.

La profession participe (et les influence) désormais activement aux travaux européens, ISO et français sur la normalisation des matériels de chantiers routiers et de leurs équipements spécifiques (finisseurs, compacteurs, fraiseuses routières...).

L'ACCESSIBILITÉ,  
UNE DE NOS  
PRIORITÉS



## ■ OPTIMISATION DES OUTILS INDUSTRIELS : LE CHANTIER À HORIZON 2020

Les travaux impulsés par le Comité Matériel de l'USIRF avec l'ensemble des constructeurs d'installations d'enrobage pour moderniser les postes à horizon 2020 ont été initiés lors d'une rencontre à Paris le 22 septembre dernier. Tous les aspects : environnement, prévention, santé-sécurité, maîtrise énergétique, qualité du service après-vente et de la maintenance, conduite d'un projet d'installation ou de modernisation d'une installation existante, ont été discutés. Les années 2016 et suivantes vont permettre de concevoir des solutions, de les tester puis de les mettre en œuvre dans les années à venir.



# SUSCITER LE DIALOGUE MOBILISER LES COMPÉTENCES



## LES TROPHÉES PRÉVENTION ENSEMBLE 2015

Les Trophées Prévention Ensemble organisés sous l'impulsion du Comité Santé-Sécurité de l'USIRF et de l'OPPBTB récompensent des initiatives partenariales (au moins une entreprise + un acteur de maîtrise d'ouvrage et/ou d'œuvre) en matière de prévention, de santé et de sécurité. Les trophées 2015 ont distingué 3 types d'initiatives : les « conventions de partenariat », les « stratégies et procédures partagées » et les « démarches de prévention ». En 2015, les démarches primées concernaient aussi bien la réduction des dommages sur les ouvrages d'électricité et de gaz, la sécurisation des interventions sur la chaussée ou la prise en compte de l'amiante, que la maîtrise d'ouvrage zéro accident ou la prévention des risques liés aux consommations d'alcool et de drogue par les jeunes salariés de la route. Le jury était présidé par Marc Tassone, directeur général de l'IDRRIM.

### ■ SENSIBILISATION DES MAÎTRES D'OUVRAGES

Une bonne sécurité des chantiers requière l'implication du maître d'ouvrage en amont des travaux. La profession milite fortement pour des échanges réguliers avec les représentants des donneurs d'ordre publics (État, collectivités territoriales etc.) et privés (sociétés d'autoroute, concessionnaires de réseaux etc.) et leurs maîtres d'œuvre. Il a été décidé en mars 2016 de créer les conditions de ce dialogue au sein de l'IDRRIM qui regroupe l'ensemble des acteurs concernés par les sujets de sécurité des travailleurs, des usagers et des riverains.



Récompenser pour féliciter,  
féliciter pour encourager

## OLYMPIADES MÉTIERS



Cette compétition pilotée par l'association Worldskills France propose à des jeunes de moins de 23 ans de mesurer leurs savoir-faire dans 50 métiers répartis en 8 secteurs : alimentation, automobile, industrie, BTP (dont le métier de constructeur de routes et canalisations), maintenance, nouvelles technologies, services et végétal. Calquée sur les Jeux Olympiques, cette manifestation se structure à partir de concours régionaux puis nationaux, avant une finale internationale. Comme les années précédentes, cette 43<sup>ème</sup> édition a permis aux entreprises routières de mettre en avant leur savoir-faire et de promouvoir leur image de marque ainsi que celle de la route.

### ■ UNE FORMATION POUR L'ENCADREMENT DE CHANTIER

En coordination avec l'OPPBTB, les comités Santé - Sécurité et Formation de l'USIRF ont élaboré en 2013 une formation de « sensibilisation aux risques pour la santé du personnel et les moyens de prévention ».

Destinée au personnel d'encadrement (conducteurs de travaux, chefs de chantier et chefs d'équipe), cette formation se déroule sur une journée et permet d'identifier les principaux risques pour la santé inhérents sur les chantiers tels que le bruit, UV, troubles musculo-squelettiques, fumées, amiante, produits chimiques, silice ...). Elle permet d'adopter les bons comportements mais aussi de pouvoir bien transmettre ces connaissances au personnel de chantier

# LES ORIENTATIONS 2016 DE L'USIRF

- 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

- Être 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 et international (FIEC, ERF, EAPA, AIPCR ...).

## ■ Répondre aux enjeux santé au travail et sécurité

- Appliquer la réglementation du travail en présence d'amiante
- S'impliquer sur le sujet de l'actinolite avec les acteurs publics et privés concernés
- 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 maîtres 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

- Étendre 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 5<sup>ème</sup> 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

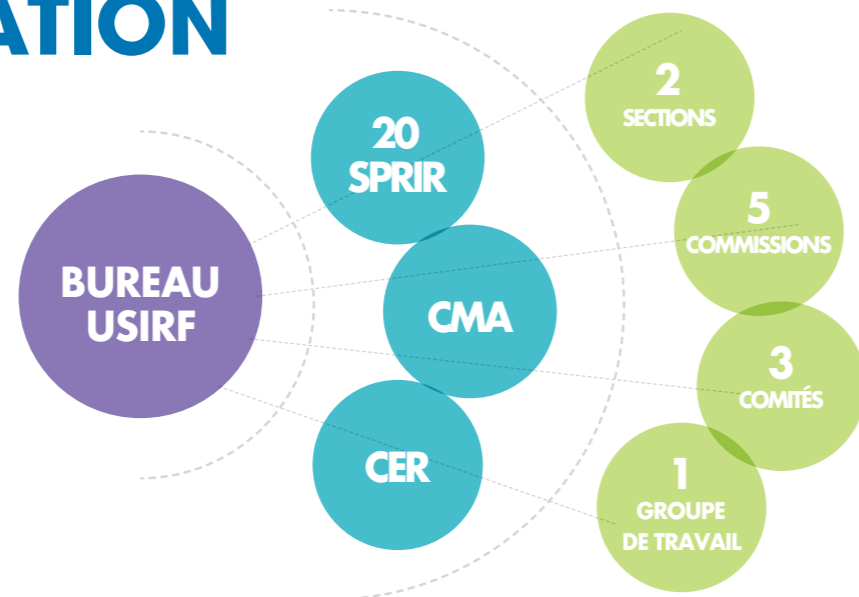
• **SPECBEA** Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de Chaussées en Béton et d'Équipements Annexes

9, rue de Berri 75008 PARIS • Tel 01 44 13 32 01 • Email : specbea@fntfp.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 (SUSTAINEURROAD, MURE, DVDC) et participe à d'autres projets en lien avec des universités, l'IFSTTAR, le Cerema etc.

### 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).

# 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@fntfp.fr

## ● SPRIR AQUITAINE

Les Bureaux du Parc  
9001, avenue Jean-Gabriel Domergue  
33300 BORDEAUX  
Tél. : 05 56 11 32 00  
Fax : 05 56 11 32 02  
E-mail : aquitai@fntfp.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@fntfp.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@fntfp.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@fntfp.fr

## ● SPRIR CENTRE

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

## ● SPRIR PICARDIE

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