

L'ÉTAT DE LA ROUTE 2017

LES Routes LES Rues

PREMIER RÉSEAU SOCIAL

JACQUES TAVERNIER

PRÉSIDENT DE L'USIRF



Premier réseau social de notre pays, la route est aujourd'hui le principal support de la mobilité et tout conduit à penser qu'elle le restera encore longtemps. Les révolutions numériques et technologiques bouleversent les usages, apportent de nouveaux services et de nouveaux véhicules, connectés ou autonomes. Elles exigeront toujours des routes et des rues en bon état.

Or depuis 8 ans, les moyens consacrés à l'entretien des routes et des rues ont fortement baissé et le réseau s'est considérablement dégradé comme en témoigne la dégringolade de la France dans les classements internationaux.

L'USIRF n'a cessé d'alerter l'État et les collectivités locales sur les risques humains et financiers, liés à ce sous-entretien des routes, et sur les enjeux socio-économiques liés à leur modernisation.

L'année 2016 a marqué enfin une prise de conscience de la gravité de la situation qui s'est traduite par un certain nombre de décisions : plan de relance d'entretien sur le réseau routier national et certains réseaux départementaux, création de l'Observatoire National de la route, remboursement de la TVA sur les travaux d'entretien, appel à projet sur la route du futur...

La récente lettre de Mission dont l'objet porte sur les dépenses de voirie des collectivités et co-signée par trois Ministres et deux Secrétaires d'État le confirme : « *Facteurs essentiels de compétitivité et d'attractivité pour la France, les infrastructures routières comme urbaines jouent un rôle prépondérant en matière d'aménagement du territoire et de développement économique. Elles touchent également aux enjeux environnementaux, aux questions de mobilité sociale et géographique, de sécurité publique et civile ...* »



L'ANNÉE 2016 A MARQUÉ ENFIN UNE PRISE DE CONSCIENCE DE LA GRAVITÉ DE LA SITUATION QUI S'EST TRADUITE PAR UN CERTAIN NOMBRE DE DÉCISIONS...



Ce retour de la route dans les discours politiques et dans les faits donne à notre profession une lueur d'espoir, confortée par la timide reprise qui s'esquisse en 2017 après une terrible chute d'activité de plus de 30% et une perte de plus de 20 000 emplois depuis 2007.

Durant ces années terribles, les entreprises se sont restructurées et adaptées en rationalisant leurs implantations et leurs équipements, tout en poursuivant leurs efforts de formation et de prévention en matière de santé et sécurité, en développant des techniques respectueuses de l'environnement (recyclage, enrobés tièdes, éco-comparateur etc.) et en intensifiant leur effort de recherche.

L'USIRF accompagne ses entreprises et se veut force de propositions pour accompagner en lien avec l'IDRRIM et tous ses partenaires, l'évolution technique et institutionnelle de la communauté routière : entreprises, maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre.

Les pages qui suivent illustrent les principales actions concrètes. Puisse la lecture de ce document vous convaincre du dynamisme de notre profession au service de la collectivité et de l'ensemble de nos concitoyens.

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

VITALITATE DOPLETE CAPITAL



LA ROUTE

CAPITAL VITAL

Premier réseau social, les routes et les rues supportent quotidiennement l'essentiel des échanges sociaux et économiques. Innovations technologiques et nouveaux usages sont autant d'évolutions positives qui contribuent ainsi à façonner la route de demain.



RELIER LES HOMMES, FAVORISER LES ÉCHANGES



► Un réseau social **toujours plébiscité**

Le réseau routier est bel et bien le **premier réseau social de France**, et depuis longtemps. Il relie quotidiennement tous les Français, avec une efficacité et des services concrets incontestés. Voitures, poids-lourds, bus, autocars et deux-roues ne transportent pas seulement des usagers et des biens, ils véhiculent des énergies, des ambitions, des projets, créent et nourrissent des échanges, des collaborations et des solidarités, dans les domaines les plus variés : privé, économique, social, culturel, médical, touristique...

► La route arrive **à un tournant**

Le réseau routier voit ses usages évoluer. Le citoyen du 21^e siècle cherche à optimiser ses déplacements : il le fait pour des raisons tant pratiques qu'économiques ou écologiques. Les véhicules se veulent moins polluants, leurs équipements connectés rationalisent la conduite, en attendant les véhicules autonomes qui, bientôt, assureront un confort et une sécurité optimaux. L'autopartage et le covoiturage divisent les coûts et minimisent l'impact environnemental. **Diverses applications**, de plus en plus populaires, permettent de gérer sa mobilité en fonction de l'état du réseau et de la disponibilité des modes de transports. Tournée vers ces nouveaux horizons, la route se transforme.



L'autopartage et le covoiturage divisent les coûts et minimisent l'impact environnemental.



Première édition de l'Observatoire Européen des Mobilités (IPSOS et BCG)

Quelques chiffres clés de l'enquête publiée en avril 2017 :

- Les Français passent en moyenne **7h12** dans les transports par semaine, tous modes confondus (contre 9h35 pour l'ensemble des Européens).
- La voiture est de loin le mode de transport **le plus utilisé par les Français** pour les déplacements du quotidien (67% l'utilisent pour aller au travail ou sur leur lieu d'études, contre 61% pour l'ensemble des Européens).
- **58%** des Français sont insatisfaits de la fluidité du trafic aux heures de pointe (un niveau d'insatisfaction identique à la moyenne européenne).
- **52%** des Français jugent les investissements publics réalisés en matière d'intermodalité insuffisants, mais se montrent un peu moins critiques que la moyenne européenne (61%)
- **72%** des Français considèrent que les innovations futures dans le domaine des mobilités vont avoir des conséquences positives sur leur vie de tous les jours.

www.ipsos.fr



► Trois éléments de consensus au cœur de **la politique des transports**

(Questionnaire de l'association TDIE* pour les présidentielles - avril 2017)

La priorité à la régénération en consacrant un effort budgétaire pour l'entretien, la régénération et la modernisation des réseaux existants. Cela souligne la progression de la réflexion portée par Mobilité 21 et partagée au-delà des clivages politiques pour l'attractivité économique de la France.

La nécessité d'une loi de programmation de mandat pour la politique d'infrastructure de l'État. Cette demande, portée par TDIE depuis 15 ans, pourrait aboutir rapidement et former le cadre du débat parlementaire nécessaire à la mise en œuvre d'une politique ambitieuse, soutenable financièrement, et partagée par les différents acteurs concernés.

La nécessaire complémentarité des modes, en réponse aux besoins de services des voyageurs et des entreprises. Dans ce cadre, la nécessité d'accorder une attention particulière à l'entretien du réseau routier confirme le nouveau regard porté sur la route, qui accueille une part importante des innovations en matière de mobilité, et forme un élément structurant de l'intermodalité.

(*) TDIE : Transport développement intermodalité environnement

Quelques chiffres sur les usages

80 %

Près de 80 % des Français considèrent que la possession ou la location longue durée d'une voiture **est la formule idéale pour se déplacer.**
(Obsoco*)

85 %

des Français utilisent leur voiture **pour leurs déplacements**, dont 59 % de façon quotidienne
(Obsoco*)

11 %

11 % d'augmentation, en 4 ans à l'échelle nationale, de **l'usage de la voiture personnelle**
(Obsoco*)

80 %

des employés français effectuent une partie de leur travail en dehors de leur entreprise, que ce soit du fait de leur poste même (Profession de plein air, commercial, démarcheur, réparateur) ou dans le cadre du télétravail.
(Ideas.Microsoft.fr)

87 %

des transports de personnes et 87 % des transports de marchandises **se font par la route**
(URF)

30 %

des français ont eu recours au **covoiturage** au cours des 12 derniers mois
(Obsoco*)



(*) Observatoire société et consommation.



UN CAPITAL VITAL À PRÉSERVER

► La « dette grise », une bombe à retardement

La dette grise représente **le total des dépenses reportées sur les générations futures**. Elle résulte du sous-investissement de l'Etat et des collectivités locales à entretenir les infrastructures vitales tel que le réseau routier. Souvent justifié par des budgets contraints, cet immobilisme pourrait au final s'avérer désastreux pour les finances publiques et bien sûr pour la sécurité des usagers. En 2016, en France, 15 milliards d'euros ont été investis dans le réseau routier, dont les 2/3 pour l'entretien et l'exploitation : cette somme peut sembler impressionnante, mais elle ne représente en fait que 0,6 % de la valeur totale du réseau. A ce rythme, il faudra plus de **160 ans pour renouveler l'ensemble du réseau**.



“

Même si la dégradation est encore faible, la tendance est là... Et quand la dégradation est avérée, entretenir le réseau est plus compliqué et plus coûteux ; l'exemple du ferroviaire dit nous inciter à être d'autant plus prudents et réactifs.

Hervé Maurey,

Président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat - 8 février 2017

”



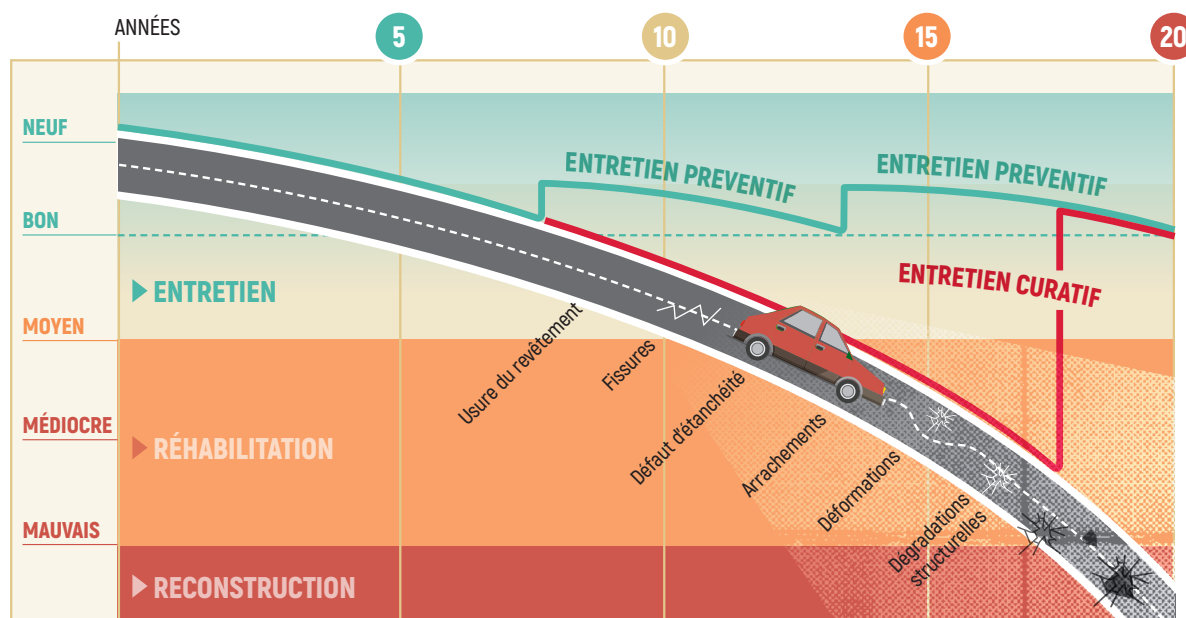
► Les atouts d'un réseau performant

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 en bon état, c'est un facteur 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.



LA BONNE INTERVENTION, AU BON ENDROIT, AU BON MOMENT...



► Prévenir plutôt que guérir

Selon le climat et le trafic, après quelques années d'usage, les routes les plus fréquentées présentent une usure (polissage des granulats de surface, fissures, orniérage...), susceptible de s'aggraver jusqu'à devenir dangereuse pour les automobilistes. Une situation courante et d'autant plus regrettable que les travaux d'entretien préventifs sont bien moins lourds et **nettement moins coûteux** que les **travaux curatifs** lancés trop tardivement.

INDUSTRIE
INDUSTRIE
INDUSTRIE



L'INDUSTRIE ROUTIÈRE

BILAN & PERSPECTIVES

Confrontée à une baisse continue des commandes publiques, l'industrie routière a vu son activité diminuer de plus de 30 % entre 2007 et 2016. Arrivée à son point bas, l'activité devrait repartir légèrement en 2017 et la reprise se confirmer à partir de l'année 2018. En effet, deux plans autoroutiers ont été lancés par le gouvernement, le Grand-Paris démarre, les élus communaux, à mi-mandat, relancent timidement les investissements.



INVESTIR POUR MAINTENIR L'EXCELLENCE FRANÇAISE

► Contre la déprime, l'innovation

Si le réseau routier français reste l'un des premiers au monde par sa densité, sa qualité et l'expertise de ses acteurs, il n'a cessé de se dégrader (classé 1^{er} par le World Economic Forum en 2012, il est seulement 7^{ème} en 2016). En cause : **les contraintes budgétaires des collectivités entraînant un manque d'entretien**, trop souvent considéré comme variable d'ajustement. Les entreprises du secteur ont ainsi vu leur activité diminuer de 30 % entre 2007 et 2016. L'industrie routière n'a pas cessé d'alerter les pouvoirs publics sur cette situation, en attirant également leur attention sur le risque d'une dette patrimoniale très lourde.

Les entreprises ont su néanmoins s'adapter à ce contexte : tout en maintenant un haut niveau de qualité dans leurs interventions, elles ont remis en question leurs structures et misé sur les innovations (enrobés tièdes et à module élevé, retraitement en place, recyclage, éco-comparateur SEVE...).



► L'Observatoire national de la route, un outil pour l'avenir

Confrontés à la dégradation des réseaux routiers et à un contexte budgétaire de plus en plus contraint, les acteurs de la route ont créé en janvier 2016 l'Observatoire National de la Route (ONR). Piloté par l'IDRRIM*, ce nouvel outil réunit les gestionnaires routiers, Etat et collectivités (ADF, AdCF), et les professions routières (USIRF, STRRES).

L'ONR a deux objectifs stratégiques, fondés sur le partage des connaissances : évaluer l'efficacité des politiques techniques pour une gestion économe des réseaux routiers et objectiver l'état du réseau routier afin d'éclairer les décideurs pour mieux optimiser les missions dont ils ont la responsabilité.

* IDRRIM : Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité - ADF : Assemblée des Départements de France - AdCF : Assemblée des Communautés de France - STRRES : Syndicat national des entrepreneurs spécialistes de travaux de réparation et de renforcement des structures

PLANS DE RELANCE : UNE REPRISE ATTENDUE

Depuis 2016 l'horizon semble s'éclaircir quelque peu pour les réseaux national et autoroutier.

D'une part, l'enveloppe de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) destinée à régénérer les routes nationales a été sensiblement augmentée, passant de 180 à 300 millions d'euros.

D'autre part, le Plan de Relance Autoroutier (PRA), signé en septembre 2015 et doté de 3,27 milliards d'euros, prévoit la modernisation des infrastructures autoroutières, l'amélioration de leurs performances environnementales et une meilleure intégration des territoires. Dix régions sont concernées par ce plan qui devrait s'étaler jusqu'en 2024 et générer, en année pleine, 8 200 emplois pendant la durée des travaux.

En janvier 2017, après six mois de discussions avec les concessionnaires et les collectivités locales, le gouvernement annonçait un deuxième plan d'investissement autoroutier. Doté d'un budget total de 800 millions d'euros, ce plan prévoit 32 opérations de type échangeurs et 25 opérations de type aires de covoiturage et aménagements pour le milieu naturel. Les collectivités devraient le prendre en charge à plus de 50 % en moyenne, le complément de financement provenant d'une légère augmentation des péages. Les premiers travaux devraient commencer à la fin de l'année.



LA PETITE RÉVOLUTION DU « MARCHÉ GLOBAL DE PERFORMANCE »

► **Un nouvel outil** pour les collectivités...

Le **marché public global de performance** s'inscrit dans le cadre de l'article 34 de l'ordonnance du 23 juillet 2015. Il peut associer la conception à la réalisation de travaux ou la réalisation de travaux avec des prestations de maintenance et d'exploitation. Le marché global permet de fixer des objectifs chiffrés de performance définis notamment en termes de qualité de service, d'efficacité énergétique ou d'incidence écologique. **Ces marchés publics comportent des engagements de performance mesurables.** La durée du marché tient compte des délais nécessaires à la réalisation de ces objectifs et engagements qui constituent son objet.



LES RÉSULTATS ENCOURAGEANTS DES CONTRATS DE PERFORMANCE EN GRANDE-BRETAGNE

Grâce au développement des contrats de performance, l'état des routes des collectivités locales s'améliore régulièrement.

En 2016, 3 % du réseau principal et 6 % du réseau secondaire sont encore problématiques,
un taux divisé par 2 en 8 ans !

Source : <https://www.gov.uk/government/statistics/road-conditions-in-england-2016>

► ...qui présente **de nombreux atouts**

Le principe du **marché global de performance** est **simple** : après un diagnostic commun et un accord sur les travaux à entreprendre (nature, buts et délais), la collectivité confie tout ou partie de son réseau routier ou de sa voirie à un groupement d'entreprises qui devra en assurer l'entretien ou la maintenance durant la durée du contrat établi. La collectivité locale garde la maîtrise d'ouvrage. Des engagements de performance, mesurés au moyen d'indicateurs (techniques, environnementaux, temporels...), sont définis par la collectivité. La rémunération des entreprises dépend du respect de ces engagements. Outre le fait qu'il leur garantit la maîtrise de l'ouvrage, le marché global de performance offre **de nombreux avantages aux collectivités** : il leur permet notamment d'associer plusieurs opérations en un même contrat, de « sanctuariser » le budget nécessaire et de transférer vers les entreprises une partie des risques, grâce à la contractualisation des performances. Au final et surtout, il doit permettre **des gains de productivité, des niveaux de services constants et une maîtrise optimale des coûts et des délais.**

UNE REDÉFINITION DES COMPÉTENCES DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ

Promulguée le 7 août 2015, la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) confie de nouvelles compétences aux régions et redéfinit clairement les compétences attribuées à chaque collectivité territoriale. La gouvernance en matière de transport et de voirie en a constitué l'un des sujets les plus sensibles.

► Un nouveau cadre de **coopération intercommunale**

Au 31 décembre 2016, les Préfets ont fixé par arrêté, département par département, les **périmètres géographiques des nouvelles intercommunalités**. Selon la Direction générale des collectivités locales (DGCL), les établissements de coopération intercommunale (EPCI) sont passés de 2 062 à 1 266 EPCI en janvier 2017. Les nouveaux EPCI ont jusqu'à 2020 pour mettre en œuvre leurs compétences, obligatoires et optionnelles. Si la prise en charge de tous les réseaux routiers ou de voirie est **obligatoire** pour les communautés urbaines ou les métropoles, (y compris les routes qui étaient gérées par le Conseil départemental), la compétence Voirie est **facultative** pour les Communautés d'agglomération et les Communautés de communes, sauf pour la voirie rattachée aux zones d'activités économiques des communes qui sont transférées à l'EPCI à compter du 1^{er} janvier 2017. Pour le transfert des réseaux de voirie, il faut tenir compte de l'intérêt communautaire. La compétence de l'EPCI se différencie selon trois types de travaux :

■ Les travaux d'entretien des voies permettant de garder la voie conforme à son usage normal (adhérence, imperméabilité...).

■ L'aménagement des voies, modifiant de manière substantielle la voie et visant à la moderniser (élargissement...).

■ La création de voies nouvelles.

Si les travaux d'entretien sont considérés comme des dépenses de **fonctionnement**, l'aménagement et la création de voies représentent des dépenses d'**investissement**. Ces prises de compétences sont optionnelles : les communes peuvent décider de ne pas les transférer.

Compte tenu du poids très important de la part de chiffre d'affaires des entreprises routières auprès des communes et des intercommunalités (38 %), les évolutions à venir des compétences Voirie des communes et des intercommunalités méritent d'être suivies et évaluées dans le temps.

“

Les nouveaux EPCI ont jusqu'à 2020 pour mettre en œuvre leurs compétences, obligatoires et optionnelles.

”



► De nouvelles compétences **pour la Région**

A compter du 1^{er} janvier 2017, les régions sont compétentes en lieu et place des départements s'agissant des services de transports non urbains, réguliers ou à la demande, des transports scolaires (à l'exception des services de transport des élèves handicapés), et de la construction, l'aménagement et l'exploitation des gares publiques routières de voyageurs.

La compétence voirie départementale est conservée par les départements. Il a par ailleurs été accordé aux présidents de conseils départementaux le même pouvoir d'exécution d'office des travaux aux abords de la voirie départementale située hors agglomération que celui dont disposent les maires pour la voirie communale. **Il a cependant été introduit une nouvelle disposition** prévoyant que les régions auront la possibilité de financer les itinéraires routiers d'intérêt régional et identifiés comme tels dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

ATION ET
OVATION ET
PPLEMENT
VELOPPLEMENT
RABLE



INNOVATION ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

EN ROUTE POUR DEMAIN

Les transitions écologique, énergétique et numérique ne sont pas les moindres des défis auxquels le secteur routier est confronté. Cependant, loin de les aborder comme de pures contraintes à respecter ou de simples évolutions à accompagner, la profession a décidé de les anticiper et de les utiliser comme un tremplin vers l'avenir. Innovations et remises en question se succèdent donc déjà depuis plusieurs années.



FOCUS

NOUVELLES MOBILITÉS ET ROUTES DU FUTUR

► La réinvention de la route

Lancé dès 2010 par l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), le programme R5G, ou Route de 5^{ème} génération, vise à adapter la route aux enjeux du futur.

La transition écologique impose une réduction des émissions de carbone, de la conception à la maintenance en passant par la construction ; **la transition énergétique** incite à accroître l'efficacité énergétique de la route, à toutes les étapes de son cycle de vie, avec l'ambition d'aboutir à une énergie neutre voire positive ; **la transition numérique**, enfin, invite à automatiser la route et le trafic de façon fluide et fiable, grâce au déploiement des technologies de l'information et de la communication. Autant d'évolutions aux allures de révolution : il ne s'agit plus simplement de moderniser la route, mais bel et bien de **la réinventer**.

► Concrètement...

La route intelligente intègre progressivement des équipements à la fois écologiques et « énergétiques » dont elle peut disposer :

■ DALLES PIÉZOÉLECTRIQUES

(capables de produire de l'électricité par simple pression) ;

■ ROUTES SOLAIRES ;

■ MARQUAGES ÉCLAIRANTS ;

■ DISPOSITIFS DE RECHARGE SANS CONTACT

permettant le stockage d'énergie...

Cette liste, non exhaustive, s'allonge régulièrement par des innovations. Ainsi, dans le quartier des artistes de Las Vegas, aux USA, des dalles cinétiques permettent de capter et de transmettre aux réverbères l'énergie produite par le déplacement des piétons !





LA MOBILITÉ DE 5ÈME GÉNÉRATION

Selon José Viegas, Secrétaire général de l'International Transport Forum (ITF), les révolutions touchant à la mobilité ont été basées sur quatre sources d'énergie : l'herbe (pour le cheval), le charbon puis le pétrole et l'électricité. Dans un futur proche, la nouvelle révolution sera basée sur les « data ». L'ITF a réalisé une simulation sur Lisbonne : une flotte de taxis collectifs (6 places maximum) et de minibus (jusqu'à 16 places) connectés pourrait remplacer 97 % des véhicules circulant dans les rues.

► La route « numérique », objectif ultime

Objet de nombreuses recherches et d'investissements considérables, la route intelligente version numérique vise à autonomiser la voiture et à contrôler le trafic dans le but de l'harmoniser et de le sécuriser totalement. L'intégration et la sécurité des seniors (un problème de plus en plus manifeste alors que la population vieillit et voit son espérance de vie augmenter), la saturation du trafic en zone urbaine et ses conséquences en termes de risques et d'inconfort, sont autant d'arguments plaçant en faveur d'un univers routier automatisé. Reste que, confronté à de nombreux obstacles et inconnues, ce projet ambitieux ne devrait se concrétiser que lentement et progressivement. **Le défi n'est pas seulement d'ordre technique** : le transfert vers la route et le véhicule autonome des risques liés au conducteur, par exemple, remettra profondément en question le socle juridique et assurantiel sur lequel repose notre système actuel.

► APPEL À PROJETS

Lancé la première fois en 2015 par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), l'appel à projets « Routes et rues du futur » a été renouvelé pour 2017. Il propose quatre thèmes : la construction et l'entretien du patrimoine Routes et Rues, la préservation et la modernisation des ouvrages d'art existants, l'usage et la gestion optimisés des infrastructures de transport en milieu urbain et interurbains, et la préservation de la biodiversité et de la qualité des eaux.





ROUTE ET CROISSANCE VERTE

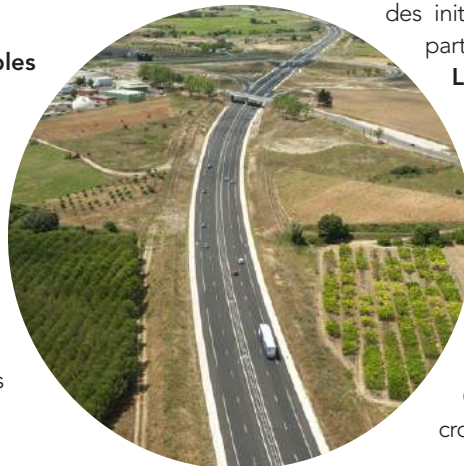
► L'environnement, **une préoccupation déjà ancienne**

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. Tenant compte de la nouvelle loi sur la transition énergétique et des dispositifs récemment créés par l'État, la profession souhaite proposer, courant 2017, une suite ou une alternative aux CEV. Les innovations envisagées dans ce cadre pourraient inclure :

- un Engagement pour la croissance verte (ECV),
- la création d'un centre de ressources pour l'économie circulaire
- et le recueil d'indicateurs régionaux en lien avec les cellules économiques.



► L'Engagement en cours pour **la croissance verte** (ECV)

L'Engagement pour la croissance verte promeut un nouveau mode de travail de l'administration avec les porteurs de projets. Basé sur le développement de coopérations public-privé ou public-public, il ambitionne de renforcer l'action de l'État comme facilitateur au bénéfice des initiatives portées par la société, en particulier par les acteurs économiques.

Les ECV sont des engagements réciproques entre l'État et les entreprises. De façon pragmatique, ils cherchent à lever les obstacles rencontrés par une approche en mode projet, à l'image des « green deals » qui existent depuis 2011 aux Pays-Bas et constituent un instrument central du Gouvernement néerlandais pour la croissance verte.

► De la CEV à **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.



A LIRE...
LE RAPPORT
«CROISSANCE VERTE»
PUBLIÉ PAR LA FNTP
EN JUILLET 2016

► Le BIM, un complément précieux

Développé prioritairement dans le secteur du bâtiment le BIM (Building Information Modeling) se développe activement dans le secteur des travaux publics. Certains éditeurs proposent désormais des suites de logiciels capables non seulement de concevoir ces infrastructures, mais d'intégrer les questions d'exploitation et de maintenance - autrement dit, de « gérer » les ouvrages, quels qu'ils soient, pendant toute leur durée de vie. Un avantage indéniable pour programmer les travaux d'entretien et budgétiser les dépenses.

A noter que, grâce à ses capacités de modélisation et d'analyse, le BIM permet de mieux prédire l'impact environnemental des projets dès le stade de leur conception. En outre, la planification et les estimations quantitatives qu'il autorise permettent des commandes de matériaux adéquates et une réduction des déchets.

DES TRAVAUX COMMUNS POUR MIEUX INNOVER



► DVDC*, un projet collaboratif pour voir loin

« **Faire mieux avec moins** » : cette formule implique une vision à long terme, portée par des données fiables et un dialogue constant entre les différents acteurs du secteur. Telle est la philosophie du projet de recherche DVDC lancé en 2016 et étalé sur quatre ans. Réunissant tous les organismes publics et privés impliqués dans la construction et la gestion des infrastructures routières dont l'I'REX, les maîtres d'ouvrage publics, les concessionnaires autoroutiers, les entreprises et industriels du secteur, DVDC vise d'une part à maintenir le patrimoine dans un état garantissant un niveau de sécurité acceptable, et d'autre part à offrir aux gestionnaires du réseau une connaissance précise de la durée de vie des structures des chaussées, de façon à leur permettre **une meilleure programmation des dépenses**. Les partenaires, qui doivent adhérer à une charte stricte, contribuent au projet via une cotisation annuelle, un financement complémentaire optionnel et/ou des apports en nature.

► MURE*, une approche transversale de la R&D

MURE, programme collaboratif de recherche et développement, rassemble toutes les parties prenantes de la construction routière. Lancé en mars 2014 pour une durée de 4 ans, son budget global est de 4,7 M€ dont une partie est financée dans le cadre du Projet National MURE (PN), soutenu par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, et l'autre dans le cadre du projet IMPROVMURE, soutenu par l'Agence Nationale de la Recherche (ANR). Le programme vise principalement à répondre à deux questions, en traitant tous les aspects techniques, matériels, sanitaires, environnementaux, économiques, normatifs et réglementaires :

- Comment opérer une mise en œuvre conjointe du recyclage et de l'abaissement des températures de production des enrobés ?
- Combien de fois peut-on recycler sans altérer les performances d'usage des enrobés ?

Avec une approche globale qui met en parallèle les sujets scientifiques et sociétaux, le programme MURE occupe une place de choix parmi les dispositions prises par la profession pour atteindre les objectifs de la CEV.



*DVDC : (Durée de vie des chaussées) / *MURE Multi-Recyclage et Enrobés tièdes

MES, MMES, R-FAIRE, VOIR-FAIRE



DES HOMMES, DES SAVOIR-FAIRE

Forte de ses 81 000 salariés et consciente que la qualité de ses réalisations repose avant tout sur la sécurité et le savoir-faire de ses équipes, l'industrie routière accorde depuis longtemps une attention particulière à la prévention des risques. Elle s'emploie également à développer les compétences par le biais de la formation et à valoriser ses métiers auprès des jeunes, à travers les stages, les travaux de fin d'étude et la participation aux Olympiades des métiers.



SANTÉ ET SÉCURITÉ

► La prévention, **une priorité**

Prévention, sécurité et santé sont, depuis longtemps déjà, au cœur des préoccupations de l'industrie routière. En vingt-cinq ans, le nombre d'accidents du travail a été divisé par trois dans le secteur. Ce résultat encourageant doit beaucoup aux actions de formation à la sécurité menées sur le terrain avec les experts en prévention et les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail. Dialogue, échanges de bonnes pratiques et collaboration sont les piliers des initiatives en matière de prévention, comme le prouvent les divers comités (Matériel, Formation et Santé-Sécurité) mis en place par la profession, ainsi que les nombreux guides et référentiels métiers publiés avec les partenaires de la santé au travail : l'Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics (OPPBTP), la Direction générale du travail (DGT), l'Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (INRS), etc.



*En vingt-cinq ans,
le nombre d'accidents
du travail a été divisé
par trois*



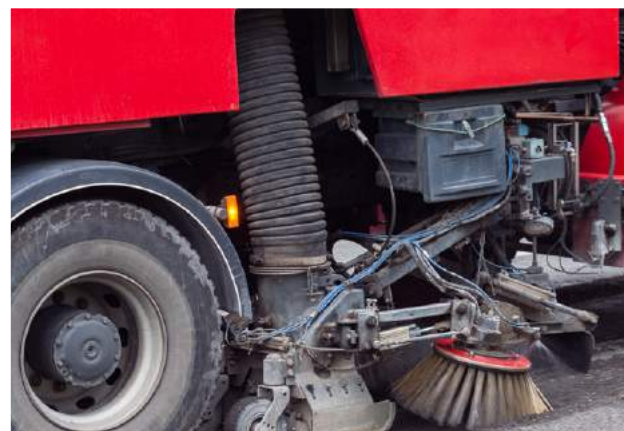


► Contre le risque « **Poussières** »

Les interventions sur les chantiers de travaux publics peuvent générer la formation de poussières pouvant présenter un risque sanitaire pour les ouvriers.

La profession, engagée dans une démarche de prévention globale des émissivités de poussières lors de travaux (hors amiante réglementaire), a entrepris la réalisation d'un nouveau guide sur la prévention du risque Poussières. Elaboré avec l'Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics (OPPBTBTP) et en liaison avec la Direction générale du travail (DGT), il indique aux entreprises comment intégrer le risque Poussières dans leur document unique d'évaluation des risques.

Cet outil, destiné aux entreprises aussi bien qu'aux maîtres d'ouvrage, détaille les risques en fonction des différents postes de travail et interventions (sciage, carottage, fraisage, etc.) et présente des recommandations pour chacun.





SUSCITER LE DIALOGUE, MOBILISER LES COMPÉTENCES

► Troisièmes trophées « **Prévention Ensemble** »

Organisés depuis 2014 par l'USIRF, l'OPPBTB et l'IDRRIM (Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité), les Trophées « Prévention Ensemble » distinguent chaque année **les meilleures initiatives partenariales en matière de prévention, de santé et de sécurité impliquant au moins une entreprise et un acteur de la maîtrise d'ouvrage**. Les troisièmes Trophées, décernés le 12 décembre 2016, ont récompensé neuf projets répartis en quatre catégories : circulation (infrastructures routières), réseaux (eau et énergie), émissions (qualité de l'air) et approche globale (prévention généraliste des risques professionnels). Autant de preuves que l'imagination, voire l'originalité, ont toute leur place dans les stratégies de prévention.





► Utilisation des engins 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 est encore une priorité en 2017. Elle donne lieu à des échanges entre la FNTF, l'USIRF et les constructeurs. D'autres actions concernent les manœuvres des engins et la mécanisation des tâches. La profession participe 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...).



► Les Olympiades du talent

Les 44^{èmes} Olympiades des métiers, mettant en lice des centaines de jeunes de moins de 23 ans, se tenaient à Bordeaux en mars 2017. L'Union des syndicats de l'industrie routière française (USIRF) et les Canalisateurs de France ont associé les métiers de constructeur de routes et de canalisateur, en proposant une épreuve commune pour une meilleure valorisation des deux spécialités et une mise en lumière de la complémentarité des ouvrages et de leur intégration dans l'environnement urbain. Les candidats, apprentis, alternants, compagnons, élèves de lycées professionnels, salariés ou jeunes entrepreneurs, sont les meilleurs dans leur spécialité : ils ont été sélectionnés lors des épreuves régionales organisées de janvier à octobre 2016 par les conseils régionaux, en partenariat avec les FRTF régionales et les établissements de formation.





LES ORIENTATIONS 2017 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.

■ **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), la FNTF, l'état et les collectivités locales, notamment dans le cadre de l'observatoire national de la route
 - 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 inter-entreprises
 - Travailler sur des indicateurs de qualité de services et sur des indicateurs de performance
 - Soutenir le projet de route de 5^{ème} 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

■ 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

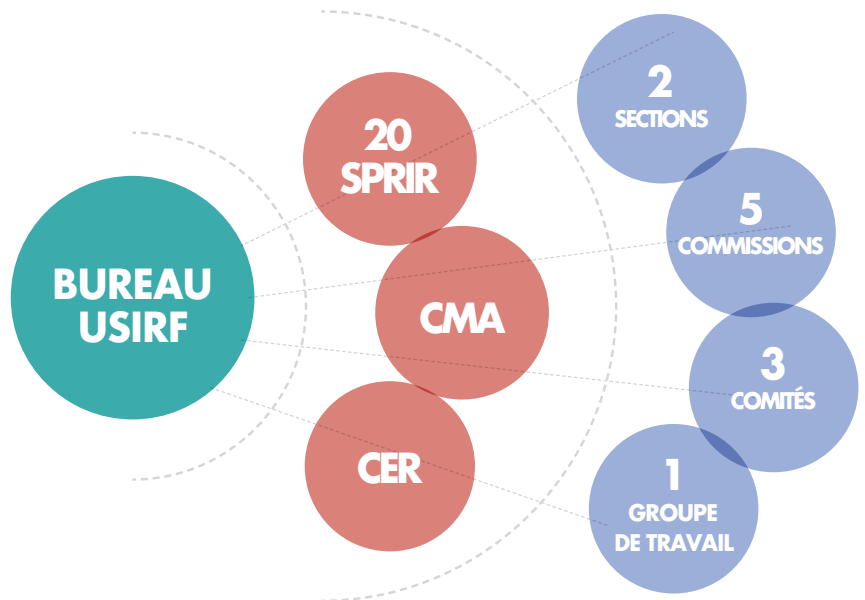
- **Syndicats Professionnels Régionaux de l'Industrie Routière (SPRIR)**
20 SPRIR dont les membres sont les entreprises routières et leurs fournisseurs.
- **Collège des Entreprises Routières (CER)**
Il rassemble les représentants des entreprises de construction routière indépendantes adhérant à plusieurs 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

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@fnpt.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 (SUSTAINEUROROAD, 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

RÉGION GRAND EST

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@fnftp.fr

● SPRIR AQUITAINE

RÉGION NOUVELLE-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@fnftp.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@fnftp.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 : bourgogne@fnftp.fr

● SPRIR BRETAGNE

2 rue des Maréchaux
35132 VEZIN LE COQUET
Tél. : 02 99 63 66 33
Fax : 02 99 63 56 36
E-mail : breta@fnftp.fr

● SPRIR CENTRE VAL DE LOIRE

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

● SPRIR CHAMPAGNE-ARDENNE

RÉGION GRAND EST

Parc Technologique Mont Bernard
8, rue Dom Pérignon - CS 40064
51006 CHALONS-EN-CHAMPAGNE
Tél. : 03 26 69 34 70
Fax : 03 26 69 34 71
E-mail : champagne-ardenne@fnftp.fr

● SPRIR FRANCHE-COMTE

Ecopole - Rue Auguste Lucien Vérité
25000 BESANCON
Tél. : 03 81 41 16 16
Fax : 03 81 41 16 10
E-mail : fcomte@fnftp.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 : o.garrigue@fnftp.fr

● SPRIR LANGUEDOC-ROUSSILLON

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

● SPRIR LIMOUSIN

RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

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

● SPRIR LORRAINE

RÉGION GRAND EST

3 rue Jean Antoine Chaptal
CS 35580 - 57078 METZ Cedex 03
Tél. : 03 87 74 38 45
Fax : 03 87 74 98 37
E-mail : lorrai@fnftp.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@fnftp.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@fnftp.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@fnftp.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@fnftp.fr

● SPRIR PICARDIE

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

● SPRIR POITOU-CHARENTES

RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

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



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