



La sécurité des voies

LA LETTRE D'INFORMATION

N° 5 Été 2011

ÉDITO



Malgré les problèmes financiers planétaires qui dominent malheureusement chaque jour l'actualité, la sécurité routière demeure un enjeu majeur pour notre pays. La France doit encore améliorer nettement son bilan pour atteindre l'objectif des 3000 tués en 2012 fixé par le président de la République.

A cet égard, je tiens tout spécialement à remercier Monsieur Thierry Mariani, Ministre des Transports, qui nous a fait l'honneur d'une longue interview sur sa vision globale des enjeux de sécurité routière en France et du combat qui reste à mener pour sauver encore plus de vies.

Dans ce combat, l'infrastructure jouera, plus que jamais, un rôle central car la défaillance humaine demeurera toujours, et la route doit savoir aussi pardonner, comme l'atteste le témoignage riche et factuel de M. Claes Tingvall, Directeur de la Sécurité Routière en Suède.

Permettez-moi enfin, non sans une certaine fierté, de vous présenter dans cette lettre deux très beaux succès techniques récemment remportés par AXIMUM : le marché de l'éclairage public et de la signalisation lumineuse tricolore de la Ville de Paris (au sein du groupement EVESA), et le contrôle automatisé des passages à niveau.

Bien à vous,

Christophe MITRIDATI
Président-Directeur Général

SOMMAIRE

INTERVIEW

- Interview de M. Thierry MARIANI, Ministre des Transports p.2-3

MARCHÉS

- AXIMUM sécurise aussi les passages à niveau p.4
- EVESA va éclairer et sécuriser Paris ! p.5

PRODUITS & TECHNOLOGIES

- ISO 26000 : nouvelle labellisation obtenue par le groupe AXIMUM
- AXIMUM exporte son savoir-faire p.6
- Nouveaux produits p.7

TRIBUNE

- Tribune de M. Claes TINGVALL, Directeur de la Sécurité Routière en Suède p.8



Interview de
M. Thierry MARIANI,
Ministre des Transports



Paris,
un marché capital !

« La sécurité routière n'est pas une question partisane,

Thierry MARIANI, Ministre chargé des Transports auprès de la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, conduit notamment l'action gouvernementale sur la sécurité routière. Il revient pour la Lettre d'AXIMUM sur les grands axes de sa politique.



Quelle est l'évolution des budgets de maintenance et d'entretien des routes et des investissements liés à la sécurité routière ?

Il n'est pas aisé aujourd'hui de répondre aux questions relatives au budget consacré à ces infrastructures sans s'interroger sur les décisions à venir des collectivités. Néanmoins, le constat est qu'au cours des dernières années déjà, dans un contexte avéré de tension budgétaire, les départements, en moyenne, ont, certes, contracté les dépenses d'investissement dans le domaine de la voirie, mais ils ont, dans le même temps, sensiblement augmenté les moyens consacrés au fonctionnement, donc à l'entretien et à la maintenance des infrastructures qu'ils gèrent.

Comment l'action publique menée par le gouvernement en matière de sécurité routière prend-elle en compte la problématique de la sécurisation des voies ?

La sécurité routière demeure une grande cause nationale et une priorité du Gouvernement. Les analyses systémiques des accidents de la route montrent que le facteur "infrastructure" est présent dans 40% des accidents mortels, d'où l'importance de développer et de poursuivre les différentes actions pour la sécurité des infrastructures.

L'objectif gouvernemental en matière de sécurité routière est d'atteindre en 2012 le chiffre de 3000 morts annuels. Comment tenir ce cap, et quelle est l'importance des infrastructures routières dans la réalisation de cet objectif ?

Il existe aujourd'hui une directive européenne concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, qui a pour objectif de réduire la mortalité et le nombre d'accidents sur le réseau routier transeuropéen.

Cette directive s'articule autour de 4 axes : l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure, l'audit de sécurité routière (CSPR), la classification et la gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation (SURE) et les inspections de sécurité (ISRI). Pour la France, la transposition de cette directive européenne se traduit par une modification du Code de la voirie, sous la forme de deux articles de loi (5 janvier 2011), de 2 décrets (11 mars 2011 et 25 juin 2011) ainsi que de 2 projets d'arrêtés en cours (devant intervenir avant le 19 décembre 2011).

La démarche est donc d'obtenir un niveau optimal de sécurité pour les infrastructures nouvelles ou rénovées ainsi que de permettre la diffusion d'une meilleure culture de sécurité.

Concernant les collectivités, l'application de ces procédures n'est pas obligatoire pour le réseau secondaire. Néanmoins, les gestionnaires peuvent s'en inspirer pour les itinéraires dont ils ont la charge. Les retours d'expériences sur l'application de ces procédures constituent par ailleurs un vivier de connaissances qui permet d'alimenter les guides pratiques auxquels peuvent se référer tous les acteurs de l'aménagement routier.

En parallèle, la volonté du Gouvernement est d'agir par pédagogie. Plusieurs actions ont été dirigées dans ce sens notamment la mise en place des radars pédagogiques, ainsi que la lutte contre les "permis blancs" et le développement des stages de récupération de points. Je pense également aux négociations avec les entreprises qui fabriquent des GPS et autres avertisseurs, pour instaurer des "zones de surveillance" à la place des emplacements précis des cinémomètres, afin d'éviter les brusques ralentissements.

c'est un comportement citoyen responsable »

Je tiens également à rappeler la campagne de lutte contre la somnolence. Je me suis d'ailleurs rendu à Beaune, avec Nathalie Kosciusko-Morizet, le 29 juillet dernier, précisément pour sensibiliser les français sur les risques mortels associés à la somnolence.

Comment imaginez-vous l'évolution des infrastructures routières, quelles sont les priorités en terme de sécurité ?

Toutes ces évolutions seront effectivement au cœur des enjeux de sécurité et de développement durable. Aujourd'hui, il existe un programme de coordination des activités françaises de soutien à la recherche et à l'innovation dans les transports terrestres, c'est le Prédit qui couvre la période 2008-2012. L'objectif global est de préparer les technologies, les services et les politiques publiques des transports terrestres, pour les marchandises comme pour les voyageurs, afin de relever les défis de moyen et long terme, notamment au regard des enjeux du développement durable. Cela permet de coordonner la mise en œuvre de 400 millions d'euros de fonds publics pour un effort global de recherche d'environ 1 milliard d'euros.

A cet égard, la lutte contre l'effet de serre est une priorité majeure. Elle nécessite des développements technologiques, mais aussi des études relevant du champ de l'écologie, de la sociologie ou bien encore de l'organisation et de l'optimisation des systèmes. Ces objectifs sont en cohérence avec les conclusions du "Grenelle de l'environnement" et les recommandations formulées par les divers groupes de réflexion qui en sont issus.

Réduire d'un facteur 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, réduire les impacts sur la biodiversité et les écosystèmes, favoriser le développement de l'intermodalité et des modes non routiers tout en garantissant la libre mobilité des personnes et des biens, telle sont les références de politique publique qui guideront notre action.

Egalement un enjeu majeur, nous aiderons les acteurs nationaux des industries du transport à relever les défis de compétitivité auxquels ils sont confrontés, qu'il s'agisse de défis technologiques, de fabrication ou bien encore d'organisation. Je demeure convaincu que la sécurité routière n'est pas une question partisane, c'est avant tout un comportement citoyen responsable.

Il convient de souligner qu'il faut une largeur de plateforme suffisante pour que les dispositifs métalliques puissent se déformer sans affecter les usagers dans l'autre sens. Sinon il faut envisager des dispositifs en béton au coût élevé. Une expérimentation sur réseau départemental dans la Manche avec séparateur béton (desserte de l'usine de La Hague) a été faite. Au regard de celle-ci, nous



Nous publions dans ce numéro un entretien avec Claes Tingvall, initiateur et pilote de la démarche "Vision Zéro" en Suède. Une des mesures phares a été d'équiper les routes nationales et départementales avec des systèmes de glissières centrales séparant la chaussée en "2 + 1" voies. Ce dispositif a permis une baisse de 30 % des morts sur les routes suédoises, pour un coût modéré. Est-il transposable en France ?

Les 3 voies sans affectation sont bannies sur le réseau routier national car il y a eu trop d'accidents graves suite à des collisions frontales. La majorité de nos "2+1" sont séparées par une ligne blanche continue, parfois avec marquage sonore.

pouvons constater d'assez bons résultats. Néanmoins, séparer physiquement les sens de circulation présente des avantages mais aussi des inconvénients : moins de chocs frontaux mais problèmes de gestion de l'eau avec séparateur béton, d'exploitation (problèmes des basculements de circulation pour travaux ou autres interventions), ...

Toutes les solutions permettant de réduire le nombre d'accidents mortels sur nos routes sont donc envisageables mais il est nécessaire de mesurer tous leurs impacts avant de les généraliser. ■

AXIMUM sécurise aussi les passages à niveau

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) a lancé un important appel d'offres pour l'équipement de passages à niveau dangereux en systèmes de contrôle automatisé. Un contrat confié à AXIMUM.



"Nous avons naturellement répondu à cet appel d'offres, explique Jean-Paul Chauvet, Chef de projet chez AXIMUM. Pour tenir compte des spécificités de cette procédure, nous avons travaillé en mode projet avec l'ensemble des intervenants impliqués dans la construction de notre offre. Une démarche lourde, mais qui a permis de proposer une solution technique de qualité, servie par une organisation particulière que nous avons largement détaillée dans notre offre."

Fiabilité et maintenance

Un effort tout particulier a été apporté à la fiabilité du matériel proposé et à la maintenance assurée par les équipes d'AXIMUM, afin de garantir un taux de disponibilité conforme aux spécifications de l'appel d'offres. Les solutions testées pendant la phase d'expérimentation ont pu être améliorées, leur résistance, notamment aux intempéries, renforcée. Ces équipements sont actuellement en phase d'homologation par le Laboratoire National de Métrologie et d'Essais. Dans le même temps, le Ministère procède, en liaison avec les préfetures, au recensement des sites devant être équipés de cette solution. Commencera ensuite une phase d'études sur site, coordonnée par AXIMUM, avant l'installation des équipements. Enfin, toujours dans le cadre de ce marché sur deux ans, AXIMUM assurera la maintenance des installations. ■

Les accidents sur passages à niveau sont rares, mais souvent spectaculaires et parfois meurtriers. En 2008, le Ministère des Transports a établi un rapport sur la sécurisation de ces équipements. Parmi les vingt mesures préconisées, l'installation de systèmes de contrôle automatisé permettant de suivre le franchissement est retenue par le Ministère.

Précision et présentation

"La composante organisationnelle a en effet été un des éléments décisifs, avec la qualité technique et le prix, confirme Aurélien Wattez. AXIMUM a été très précis dans la description des actions, la présentation des intervenants, la présentation du reporting très détaillé qui nous permet de suivre l'activité des équipements... Nous avons aussi été très agréablement surpris par la volonté d'AXIMUM de se projeter dans l'avenir, en ouvrant des pistes d'évolution et d'adaptation allant bien au-delà du socle technique exigé par l'appel d'offres."

Un test réussi par AXIMUM

"Nous avons alors lancé un marché d'expérimentation, remporté en 2009 par AXIMUM, raconte Aurélien Wattez, Chef du Département du Contrôle Automatisé au MEDDTL. Deux passages à niveau, dans l'Oise et le Nord, ont été équipés et testés pendant un an. Cette période devait permettre de valider les choix techniques retenus et de mesurer l'efficacité du dispositif. Les évaluations ont été très positives : le matériel fonctionne bien et son incidence sur l'amélioration des comportements est forte : nous avons, au bout de cette première année, constaté une diminution des franchissements illicites de 65 % ! Ce qui réduit d'autant les risques d'accident et contribue donc fortement à la sécurisation de ces zones dangereuses."

Décision est alors prise de lancer un marché de déploiement, destiné à équiper les passages à niveau à risque. L'appel d'offres est lancé début 2011.



SÉCURISER LES PASSAGES À NIVEAU

La solution qui équipera les passages à niveau à risque consiste en un système de prise de vue déclenché par le franchissement de boucles insérées sous la chaussée et couplé au feu clignotant imposant l'arrêt. Dès lors qu'un véhicule franchit ce feu, ou pire encore les barrières, le système prend une photo et l'envoie automatiquement au Centre National de Traitement des amendes de Rennes.

EVESA va éclairer et sécuriser Paris !

Le groupement d'entreprises, constitué en société (EVESA), et dont AXIMUM fait partie, a récemment remporté l'appel d'offres colossal (500 M€ de tranche ferme) concernant l'éclairage public et la signalisation lumineuse tricolore de la Ville de Paris. Récit d'une victoire historique sur un marché-phare...

C'est fin 2009 que la ville de Paris a lancé son appel d'offres européen dans le cadre du renouvellement de son énorme marché recouvrant tout son éclairage public (voirie, monuments) et sa signalisation lumineuse tricolore (feux) ; à l'époque, 40 dossiers furent retirés, mais seulement 5 entreprises y répondirent.



Après 4 phases successives d'un dialogue compétitif au cours duquel les entreprises intéressées apportèrent des réponses aux attentes de la ville lumière, tout en soulevant également des questions, c'est en novembre 2010 que les offres finales ont été remises, basées sur le cahier des charge final validé par la Mairie de Paris.

Un groupement de circonstance : EVESA

La complexité de la palette technique requise et l'ampleur du marché nécessitaient de rassembler les forces vives et les compétences de plusieurs entités ; c'est ainsi qu'est né le groupement EVESA, dans lequel figurent 4 entreprises complémentaires : ETDE et AXIMUM (groupe BOUYGUES), VINCI Energies et SATELEC (groupe FAYAT).

180 000 points lumineux et 1700 carrefours à gérer

Le marché a été attribué au premier semestre 2011, pour un démarrage opérationnel au 1^{er} juillet, avec un maintien contractuel des conditions de service. Lorsque l'on sait que cette exigence de continuité de fonctionnement concerne 180 000 points lumineux et plus de 1700 carrefours, on imagine le haut niveau d'exigence et de pression sur les équipes opérationnelles qui ont repris les manettes ! Difficile de concevoir, même quelques heures, un Paris sans lumière, ou des carrefours sans feux !

500 M€ (jusqu'à 900 M€) sur 10 ans, et 30% d'énergie en moins

La tranche ferme de ce marché de 10 ans est de 500 M€, à laquelle peut s'ajouter une tranche conditionnelle de 400 M€.

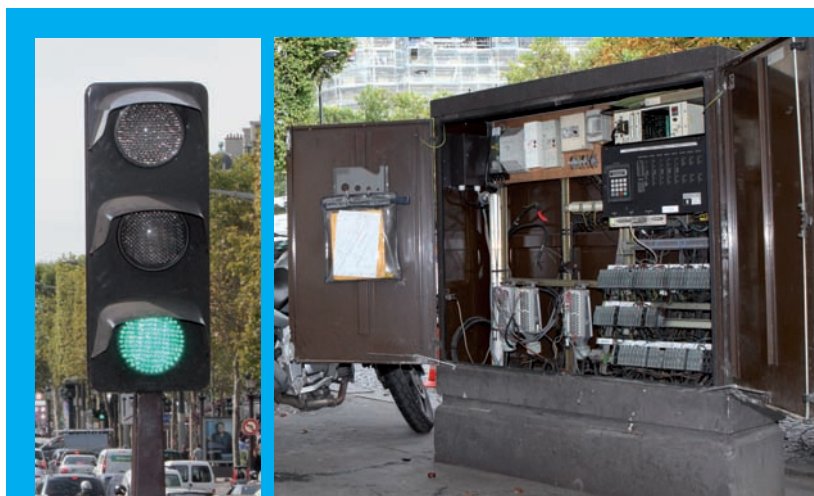
Marché à Performance Énergétique oblige, la consommation d'énergie globale de l'éclairage public et de la signalisation lumineuse tricolore aura dû baisser dans 10 ans de 30% par le choix de nouvelles sources lumineuses moins consommatrices et l'optimisation des durées d'allumage des points lumineux.

Technique et service 24h/24 !

Dans ce marché, AXIMUM apporte toute son expertise en matière de gestion de trafic, à travers une maintenance préventive et curative des équipements (feux, contrôleurs), et la constitution et la mise à jour de la base de données patrimoniale de la ville.

Au-delà de la technologie, la dimension service n'est pas absente puisqu'un Bureau Central de Dépannage assure 7j/7 et 24h/24 le rétablissement de l'état sécuritaire des installations dans un délai contractuel de 2h.

Paris, ville lumière... et dorénavant, marché-phare pour AXIMUM !



ISO 26000

Une nouvelle labellisation obtenue par **AXIMUM**.

Depuis de nombreuses années, le groupe AXIMUM s'est engagé dans une démarche d'amélioration continue en matière de qualité, de sécurité et d'environnement, qui s'est concrétisée par l'obtention de certifications telles que ISO 9001, 14001 et OHSAS 18001.

Pour aller encore plus loin et intégrer également les problématiques sociétales et environnementales, AXIMUM s'est engagé dans une démarche de responsabilité sociétale avec pour objectif la labellisation ISO 26000.

C'est sa filiale, AXIMUM Produits de marquage, qui a été la première à effectuer les démarches pour décrocher cette labellisation. Comme le prévoit l'ISO 26000 qui prend en considération l'ensemble des attentes et des besoins des parties prenantes de l'activité de l'entreprise, des actions ont été engagées auprès du personnel des usines de Rouen, Noyon et Brétigny-sur-Orge, des clients, des fournisseurs ainsi que des usagers.

Les actions en question sont relatives aux domaines suivants : qualité, éthique, respect des normes de travail, ressources humaines, protection de la santé et de la sécurité, aspects sociaux et sociétaux, respect de la réglementation et protection de l'environnement.

Cette démarche va bien entendu être progressivement étendue aux autres entités d'AXIMUM.



AXIMUM exporte son savoir-faire

AXIMUM exporte tout aussi bien ses produits que ses services, qui traversent les frontières européennes mais aussi, parfois, plus exotiques... Exemples.

• Produits électroniques

MAROC



6 remorques PMV (Panneau à Message Variable) graphiques Ramsès 200 pour ADM (Autoroutes Du Maroc) qui ont été aménagées afin de résister aux conditions extrêmes de chaleur, d'humidité et de grand froid.

• Produits de marquage

GABON



Traceuse G 470 à châssis fixe pour un client applicateur qui sillonne tout le Gabon et les routes de Guinée Equatoriale.

• Produits de sécurité

JAPON



Séparateurs de voies SYMOS posés sur la gare de péage de West Japan Expressway Kyushu Fukuoka Prefecture.

GRÈCE



Aménagement d'une voie dédiée aux convois exceptionnels à l'aide d'ITPC pivotant avec 2 ancrages et des atténuateurs de choc SAVIA 2001 en extrémité.

• Travaux

CROATIE



AXIMUM, a sécurisé 120 km d'autoroutes en Croatie à l'aide de dispositifs de retenue. Ce chantier piloté par Bouygues Travaux Publics, a démarré en 2009 et s'est achevé en septembre dernier.

**La polyvalence chez AXIMUM ?
Une réalité qui s'exporte ! ■**

Nouveaux produits

AXIMUM sécurise les voies... et en ouvre de nouvelles. Florilège...

DIABOLUX : et le temps paraît moins long !

A la différence des feux de chantier classiques, DIABOLUX intègre une carte d'affichage du temps restant dans l'optique du feu jaune clignotant.

Lorsque le feu est rouge, l'automobiliste est informé du temps restant avant le passage à l'orange clignotant.



VIKING + : le compteur radar nouvelle génération

Viking + est facilement installé sur la chaussée puisqu'aucune tube pneumatique ou accessoire n'est installé sur les voies. C'est son radar intégré qui réalise le comptage.

L'innovation apportée par ce compteur est le comptage des véhicules dans les deux sens. Son GPS intégré permet la synchronisation exacte de l'horloge interne et la localisation géographique du compteur.



MELISSA : elle trace la route à l'électrique...

Ultra silencieuse, Mélissa permet de réduire au maximum les nuisances sonores des chantiers préservant ainsi l'audition des applicateurs et la tranquillité des riverains, et facilitant la réalisation de certains chantiers sensibles (de nuit, en intérieur, sur sites industriels...).

Mélissa participe ainsi à la protection de l'environnement puisqu'elle ne génère aucun CO₂. Le kit de motorisation électrique peut être acheté seul et monté sur toute traceuse Citadine dotée d'une traction hydraulique.



D'LIMIT 750 : un séparateur de voies fin et écoresponsable

Pour la première fois, un séparateur de voies est fabriqué à partir de PEHD chargé avec un composant d'origine minérale ; une éco-conception qui permet une diminution des émissions de gaz à effet de serre de 13%, une réduction de la consommation d'énergie de 16%, et une diminution des composants issus de l'industrie du pétrole de 20%.



Un développement sans altération des fonctionnalités, ni de la durée de vie du séparateur. L'autre avantage non négligeable, ce sont ses dimensions. Il est idéal pour une utilisation en pleine agglomération puisqu'il limite au maximum l'encombrement des voies qui doivent être séparées. Sa finesse permet de réaliser un gain de place en concentrant sur une seule palette 18 mètres linéaires de dispositifs. ■

Un concept révolutionnaire de sécurité routière

En Suède, la sécurité routière est une priorité pour le gouvernement, mais aussi une valeur fortement partagée par l'ensemble des Suédois. La mobilisation est générale pour réduire les accidents.



En 1997, le parlement suédois a adopté "Vision Zéro", une politique audacieuse de sécurité routière qui pose comme postulat que personne ne devrait mourir ou être gravement blessé à cause du système de transport routier.

L'idée novatrice et révolutionnaire de cette démarche est de faire porter la responsabilité des accidents non plus aux usagers de la route, mais aux concepteurs du système de transport routier. Elle consiste à admettre qu'il y aura toujours des accidents, et que la responsabilité des pouvoirs publics est d'en limiter autant que possible les conséquences. Claes Tingvall, Directeur de la Sécurité Routière à l'Administration nationale des routes, revient sur les enjeux, les réalisations et les résultats de cette politique.

Mieux tenir compte de l'Homme

" Nous avons élaboré "Vision Zéro" autour de quatre principes. Le premier est l'éthique. Rien n'est plus important que la vie et la santé. Elles sont par conséquent prioritaires par rapport à la mobilité et aux autres objectifs des systèmes de circulation routière. Le deuxième principe est la responsabilité. Elle doit être partagée entre les concepteurs des systèmes de circulation routière, les autorités chargées de la réglementation et les usagers de la route. Troisième principe : la sécurité. Les systèmes de circulation routière doivent tenir compte de la faillibilité humaine et minimiser les possibilités d'erreurs et les préjudices ainsi causés. Le dernier principe concerne les mécanismes de changement. Les concepteurs des systèmes de circulation routière et les autorités chargées de la réglementation doivent garantir autant que possible la sécurité de l'ensemble des citoyens et coopérer avec les usagers de la route. Tous, concepteurs, autorités et usagers, doivent accepter de changer leurs comportements pour atteindre les objectifs de sécurité. Sur la base de ces principes, nous avons ensuite défini onze actions essentielles ayant un impact direct sur la sécurité. Certaines sont naturellement en relation directe avec notre environnement : par exemple, rendre les pneus-neige obligatoires fait sens en Suède, ce n'est pas le cas partout !

Sécuriser les voies dangereuses

Un axe essentiel concerne la sécurisation des voies dangereuses. Notre priorité a clairement été de rendre plus sûres les routes présentant

un danger, avéré ou potentiel, pour les usagers. Pour cela, nous nous sommes attachés à informer et responsabiliser les aménageurs, afin que tous prennent conscience des risques et cherchent à les éliminer ou, à tout le moins, à les diminuer. Cela passe notamment par la suppression des obstacles dangereux bordant les routes, et par des aménagements pour limiter les risques de chocs frontaux, toujours importants sur les routes ouvertes à double sens. Nous avons ainsi décidé d'installer sur plusieurs milliers de kilomètres de routes à trois voies des barrières de sécurité séparant la chaussée en 2+1 voies, avec des alternances de quelques kilomètres entre les deux sens. Ces équipements de sécurité ont une efficacité remarquable et leur coût, dans l'absolu assez modeste, est largement et rapidement couvert par la baisse des accidents constatée sur les segments équipés.

Responsabiliser les usagers

Ces dispositifs s'avèrent d'autant plus efficaces qu'en parallèle, nous cherchons à responsabiliser tous les usagers : automobilistes, mais aussi conducteurs de deux-roues, sans oublier un volet répressif destiné à faire baisser les infractions routières. Dernière innovation de notre politique : elle prévoit la mise en place d'une assurance-qualité des transports, mesurant leur performance en termes de sécurité routière." ■

Une politique ambitieuse, dynamique... et réussie. Sur le podium des routes les plus sûres du monde, la Suède occupe régulièrement les plus hautes marches, avec des résultats incontestables. Depuis le lancement de "Vision Zéro", les morts sur les routes suédoises ont diminué de 30 %, avec un taux de 4,3 décès pour 100 000 habitants.