

du Comité français de l'Association mondiale de la Route

n°14

Mars 2006

Éditorial

Ce 28 février, le Comité français renouait avec ses journées d'études en proposant de faire le point sur les innovations dans la gestion du patrimoine routier. Le succès de cette journée a montré que le sujet était toujours porteur au sein de notre communauté routière et que nous savions encore le traiter avec dynamisme.

Notre prochaine échéance est à Turin au congrès international de la viabilité hivernale du 27 au 30 mars 2006 au sein duquel nous avons organisé un pavillon français pour réunir les différents acteurs de la viabilité hivernale en France : les administrations, les gestionnaires de voirie, les industriels, la météorologie, sans oublier les équipementiers. Bienvenue à tous dans ce pavillon qui sera, je n'en doute pas, le point de rendez-vous de tous les français présents à ce congrès, et je l'espère, de nombreux collègues étrangers.

Nos comités miroirs se mettent en place et commencent à déployer leur programme de travail, mais aussi à recruter des membres de manière à bien couvrir les différentes familles de notre communauté routière. N'hésitez pas à contacter les présidents et secrétaires pour manifester votre intérêt.

Les prochaines "rencontres" du Comité français, en décembre prochain, permettront de dresser un premier bilan de ces comités miroir.

Enfin nous serons présents au congrès INTERROUTE à Rennes en octobre prochain, qui servira notamment de cadre à la remise des prix aux lauréats de la sélection française du concours AIPCR, organisé dans le cadre du congrès mondial de la route, à Paris, du 17 au 21 septembre 2007. Les mémoires doivent impérativement être remis avant le 1er juin.

Pour en savoir plus sur nos activités, je vous invite à vous rendre sur notre site internet, www.cf-aipcr.org, il vient d'être rénové.

N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques et suggestions.

Yves Robichon

Sommaire

- 1 • **Éditorial**, *Yves Robichon*
- 2 • **Entretien avec Didier Marie, Président du Conseil Général de Seine-Maritime sur la décentralisation, les collectivités locales et le rôle du RST**
- 3 • **La journée d'étude sur l'innovation**, *Robin Sébille*
- 4-5 • **Le concept de Chaussée Urbaine Démontable**, *Jacques Maribas*
- 6 • **Les comités miroirs**, *Yves Robichon et Paul Combasson*
- 7 • **XXIIIe congrès mondial de la route 2007**, *Hubert Peigné*
- 8 • **Les nouveaux membres des comités techniques**
 - **In memoriam**, *Claude Caubet*
 - **Prochaines manifestations**

« Maintenir l'homogénéité du réseau et de la culture technique »

Un entretien avec Didier Marie, Président du Conseil général de Seine-Maritime



Les récentes lois de décentralisation modifient profondément des relations et des équilibres anciens dans les domaines de la gestion, de l'entretien et de la construction des infrastructures routières.

Le Comité français a souhaité donner la parole au Président d'un Conseil général, une collectivité locale particulièrement touchée par la récente réforme.

Didier Marie,
Président du Conseil général de Seine-Maritime

Yves Robichon : Monsieur le Président, la Seine-Maritime, qui gère 6300 km de routes départementales, s'est vu transférer, depuis le 1er janvier dernier, 271 km de routes nationales. Parallèlement, le transfert de 120 agents de la DDE, s'ajoutant aux 340 issus des précédentes vagues de décentralisation, est en cours ; sous peu, une direction interdépartementale des routes (DIR), verra le jour à Rouen. Quel jugement portez-vous sur cette réforme ?

Didier Marie : la réticence de nombreux conseils généraux pour cette réforme n'est un secret pour personne. Nos collectivités ont dû faire face, en très peu de temps, à des transferts massifs de personnels dans différents domaines ; s'agissant plus particulièrement des routes, nous sommes globalement inquiets du montant des compensations financières effectivement allouées, ainsi que de l'avenir de la politique contractuelle routière avec l'État. En effet, de nombreuses incertitudes demeurent quant aux clefs de répartition de la maîtrise d'ouvrage et le gouvernement a annoncé que le financement des infrastructures routières serait exclu des prochains contrats de plan.

Yves Robichon : comment voyez-vous vos futures relations avec les services déconcentrés du Ministère de l'Équipement ?

Didier Marie : avec la DDE, outre nos relations dans les secteurs autres que la route (urbanisme, logement, environnement, etc...), nous poursuivrons notre collaboration dans les domaines de la gestion des crises et de la sécurité routière, pour laquelle le Conseil général a mis en place depuis plusieurs années un Conseil départemental de la sécurité routière. La DRE devrait conserver la maîtrise d'œuvre d'études engagées ou trop complexes pour nos services. Nous attendons de la future DIR des analyses sur l'évolution du trafic, permettant d'orienter nos propres choix d'investissement, et qu'elle organise la concertation entre départements limitrophes, afin de conserver la cohérence du réseau. Enfin, nous souhaitons une clarification rapide des responsabilités en matière de viabilité hivernale.

Yves Robichon : vous venez d'évoquer la cohérence du réseau. Au cours des trente dernières années, l'État l'a garantie au travers d'une politique technique homogène, dont tous les acteurs ont bénéficié. Faut-il poursuivre cette œuvre de cohérence, et par quels moyens ?

Didier Marie : il est indispensable, vis-à-vis des usagers, de maintenir l'homogénéité du réseau ; il revient dorénavant aux différentes maîtrises d'ouvrage de collaborer pour définir une doctrine commune. Le réseau scientifique et technique du Ministère de l'Équipement pourrait jouer un rôle majeur dans ce processus, dans la mesure où il saura ouvrir sa programmation et son pilotage aux collectivités locales, sans oublier les villes. Je souhaite également souligner le rôle primordial de la formation initiale des ingénieurs : plus qu'hier, c'est en école que devra être acquise une culture technique partagée par tous ceux qui, demain, concevront et entretiendront les routes de notre pays, qu'ils travaillent pour l'État ou les collectivités locales. A cet égard, j'émet le vœu que les organismes de formation, et en particulier les écoles du Ministère de l'Équipement, ouvrent leurs conseils pédagogiques aux collectivités locales et à leurs attentes.

La journée d'étude sur l'innovation

Espace Cœur Défense, 28 février 2006



La gestion de patrimoine constitue aujourd'hui l'un des principaux enjeux pour les responsables d'infrastructure routière, qu'il s'agisse de l'État, des collectivités locales ou des concessionnaires d'autoroute. Tout autant que pour les travaux neufs, des innovations en conception, des chaussées et des ouvrages, en auscultation et diagnostic, en organisation des structures de gestion et en ingénierie financière permettent d'optimiser les outils de gestion, d'accroître la durée de vie des infrastructures, et de maintenir ou accroître la qualité du réseau à budget constant ou réduit.

C'est donc à l'innovation dans la gestion du patrimoine routier que le Comité français de l'AIPCR a consacré, le 28 février dernier, sa première journée d'étude depuis 2005.

Près de 170 acteurs de la route se sont donc réunis à l'espace Cœur Défense, pour entendre vingt-cinq intervenants très divers (maîtres d'ouvrage : État, collectivités locales et autoroutes, entreprises, constructrices ou gestionnaires, fabricants de matériel d'auscultation, chercheurs, juristes...) et débattre avec eux.

La gestion du patrimoine routier doit également s'ouvrir à de nouveaux enjeux : prévention des risques, prise en considération de l'environnement, spécificités du milieu urbain (démontage fréquent des chaussées, partage des responsabilités avec

les gestionnaires de réseaux, transferts de nombreux ouvrages aux municipalités, ...).

La journée était complétée par des démonstrations statiques de matériels d'auscultation (drone et POMMAR du LCPC, AMAC de VECTRA, IMAGE de L2M).

Dans leurs interventions, Patrice Parisé, Directeur général des Routes, et Yves Krattinger, Président de la Commission "Aménagement du Territoire" au sein de l'Assemblée des Départements de France, ont souligné la nécessité de renouveler les méthodes de gestion, en lien avec la diversification croissantes des maîtrises d'ouvrage. Compétence, formation, concentration, mise en place d'une gestion partenariale seront donc toujours plus d'actualité. Philippe Gresset, Président de l'USIRF, a quant à lui insisté sur la nécessité de conserver une culture commune chez les maîtres d'ouvrage, et rappelé l'intérêt des entreprises de proposer des solutions innovantes, en bénéficiant d'un cadre juridique d'appels d'offres sécurisé. Cette journée trouvera son prolongement dans la mise en place d'un comité miroir sur la gestion du patrimoine, en lien avec les travaux analogues de l'AIPCR.

Robin Sébille

Secrétaire Général délégué du CF-AIPCR



Pour en savoir plus :

Les présentations et interventions ont été réunies sur un CD-ROM, en vente 50 Euros TTC (frais de port pour la France métropolitaine compris) auprès du CF-AIPCR. Règlement par chèque à la commande.

Le concept de Chaussée Urbaine Démontable

L'urbanisation croissante conduit à réaliser de plus en plus de travaux d'infrastructures en ville où l'utilisation du sol et du sous-sol est élevée. Dans cet environnement difficile, les chantiers engendrent des perturbations importantes qui compliquent le quotidien des citoyens.

La voirie urbaine, en effet, a un rôle bien plus étendu et complexe que celui de transit pour voitures et piétons ; elle concentre tous les systèmes d'échanges propres au milieu urbain (eau, gaz, électricité, téléphone ...).

Les coûts d'investissement et d'entretien de la voirie urbaine sont élevés, en raison de cette complexité environnementale.

Il apparaissait alors nécessaire de repenser totalement les principes généraux de conception de ces infrastructures en tenant compte de leur spécificité. C'est dans ce sens que le LCPC a développé le concept de chaussée démontable. Il consisterait à réaliser le maximum d'opérations techniques, en amont du chantier, à partir d'éléments préfabriqués autoportants et de taille relativement importante (supérieure au m²), de manière à viser la mise en œuvre très rapide, fortement mécanisée et réversible, d'une telle chaussée.

Dans son principe, la chaussée démontable présente des avantages fonctionnels importants.

1 - Réduction de la gêne à l'utilisateur : interruption de trafic limitée à quelques heures, émissions minimales de bruit et de poussière

2 - Accès facile aux réseaux souterrains : démontage des éléments préfabriqués

3 - Gestion durable de l'infrastructure : pas d'élévation de niveau des rues par remplacements d'éléments usagés (et recyclables), gestion facile du caractère évolutif de l'aménagement : on peut ainsi, au prix de travaux rapides et peu gênants, transformer une chaussée routière en voie de tramway ou en rue piétonne.



4 - Marquage horizontal : le marquage est sujet à un entretien fréquent ; il peut être refait ou modifié, voire électrifié, afin de le rendre plus lisible et plus efficace

5 - Fonction chaussée-réservoir (régulation des flux et filtrage des eaux d'infiltration) : la chaussée démontable peut, dans sa conception, comporter des cavités et réservations lui permettant de jouer le rôle de chaussée-réservoir.

6 - Chaussée poreuse (adhérence par temps de pluie, absorption acoustique) :

l'emploi des matériaux poreux en milieu urbain est rendu délicat à cause des phénomènes de colmatage difficiles à éviter et à traiter.

La possibilité de procéder à une fabrication et à une maintenance en usine ouvre la voie à la conception de réseaux poreux (multicouches) et à des techniques de décolmatage plus puissantes.

Pour ce qui concerne le bruit, on sait qu'un revêtement peu absorbant peut théoriquement réduire de 3 dBA le niveau de bruit ambiant. Là encore, la possibilité de maintenance en usine permet d'imaginer une relative constance des propriétés absorbantes, malgré l'exposition aux pollutions diverses inhérentes à l'usage urbain.

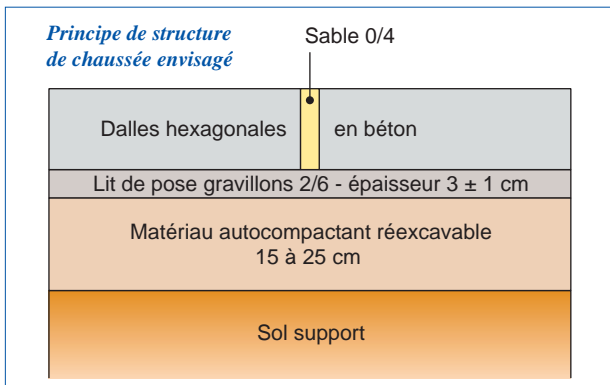
Montage de l'opération

L'étude bibliographique menée sur ce sujet a permis d'établir que le concept de chaussée démontable est d'actualité, tout en restant encore dans le domaine de la recherche ou du développement.

Quant aux besoins du marché, ils apparaissent nettement à l'issue d'une enquête menée par le réseau technique, la réduction de la gêne à l'utilisateur est de loin le premier critère retenu, suivi de près par l'accès facile aux réseaux souterrains et la gestion durable de l'infrastructure.

Sur la base de l'étude bibliographique et de l'enquête du besoin, il a été décidé de travailler à partir de chantiers expérimentaux, afin de valider par l'expérience un concept global.

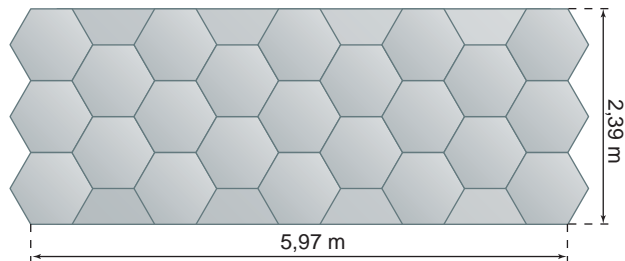
Ces réalisations permettront à la fois de susciter l'intérêt du public et des maîtres d'ouvrage, et prépareront la diffusion de la technique tout en faisant apparaître les questions non résolues.



Quatre domaines d'application typiques ont été sélectionnés : rue de centre ville, boulevard, lotissement, tramway. Les premiers chantiers expérimentaux choisis se situent en lotissement : le principe d'une chaussée modulaire a été retenu.

En préparation du premier chantier (Saint-Aubin-lès-Elbeuf), une structure complète de chaussée urbaine démontable est actuellement testée sur le manège de fatigue du LCPC, centre de Nantes. L'objectif de ces essais est d'identifier et de lever les différents obstacles technologiques de ce concept, et de vérifier le bon comportement de la chaussée en lui appliquant un programme de 120 000 chargements d'un essieu de 13 tonnes correspondant au trafic poids lourd que la chaussée réelle devrait recevoir pendant sa durée de vie escomptée (30 ans).

Jacques Maribas
Laboratoire régional d'Autun



Partenaires actuels du projet Chaussées Urbaines Démontables

Laboratoires :

- Laboratoire Central des Ponts et Chaussées
Divisions technologies du génie civil et environnement, division matériaux et structures de chaussée
- Laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées d'Autun, de Lille et de Trappes (LROP)
- CETE de l'Ouest
- Centre d'Expérimentation Routières (CER) de Rouen

Maîtrises d'ouvrage urbaines :

- Ville de Saint-Aubin-lès-Elbeuf (76)
- Communauté Urbaine de Nantes Métropole (44)

Les comités miroirs

Rencontres du 7 décembre 2005

La communauté routière française est particulièrement active au sein de l'AIPCR et de ses comités techniques : 58 experts participent aux travaux de 18 CT dont 4 en assurent la présidence et 10 le secrétariat francophone.

Malgré tout, le travail de ces comités techniques reste peu connu et peu valorisé dans notre pays et les experts français, qui représentent l'ensemble de

notre communauté technique, éprouvent des difficultés à jouer leur rôle de relais d'information.

C'est pourquoi le comité français a décidé de mettre en place six comités miroirs, constituant des plateformes d'échanges et de réflexions entre les membres de la communauté routière française et les experts des comités techniques :

1. Aspects économiques et financiers, (CT 1.1, 1.2 et 1.3)
présidé par **Louis Fernique** (Direction Générale des Routes),

2. Mobilité et transports durables, (CT 2.1, 2.2, 2.3 et 2.4)
présidé par **Michel Savy** (École Nationale des Ponts et Chaussées),

3. Sécurité routière, (CT 3.1)
présidé par **José Caire** (DDE du Morbihan),

4. Chaussées, structure et surface, (CT 4.2, 4.3 et 4.5)
présidé par **Christian Bernhard** (Conseil Général des Ponts et Chaussées),

5. Circulation routière et STI, (CT 1.4) en collaboration avec l'ATEC,
présidé par **Guy Le Coz** (Département des Côtes d'Armor),

6. Gestion du patrimoine routier, (CT 4.1 et 4.4)
présidé par **Jean-Marie Masson** (Département de l'Eure).

Ces comités miroirs ne sont pas des groupes de travail, mais des lieux pour recueillir et diffuser des informations sur ce qui se fait en France et à l'étranger en ciblant des sujets à enjeux pour notre communauté routière. Ils auront à réfléchir, en particulier, sur les propositions à faire pour orienter les travaux des comités techniques de l'AIPCR dans le mandat qui leur sera donné après le congrès mondial de la route en 2007. Le mandat des comités miroirs prendra fin mi-2008, après que nous aurons organisé une journée d'échange sur ce que l'on peut retenir du congrès mondial de la route qui se sera tenu à Paris en septembre 2007.

Les prochaines "rencontres du Comité français" auront lieu, comme à l'accoutumée, en fin d'année. Elles donneront à nouveau l'occasion à tous les

membres du Comité français de suivre les travaux des comités techniques, notamment dans la perspective du congrès mondial de la route à Paris. Elles seront organisées autour des six groupes miroirs, en ateliers, de manière à favoriser les échanges et enrichir les débats. Une séance plénière assurera, en fin de journée, la synthèse de l'ensemble.

Les comités miroirs élaborent leur programme de travail et sont en quête de toutes celles et tous ceux qui souhaitent participer à leurs échanges : n'hésitez pas à les rejoindre pour en améliorer l'efficacité.

**Yves Robichon,
Paul Combasson**

XXIIIe congrès mondial de la route

17 au 21 septembre 2007,
Palais des Congrès, Paris



2005 a été l'année de la conception générale du congrès, avec en particulier le choix de l'image "développement durable". Cette phase de conception a abouti à la réalisation de la première annonce du congrès, diffusée à partir de janvier 2006.

2006 sera une année particulièrement riche en termes de promotion et de positionnement de la France dans le contenu de cette manifestation. Sur ces deux volets, votre implication sera essentielle pour œuvrer à la mise en valeur des savoir-faire français.

• Aidez-nous à promouvoir le congrès à l'étranger

La réussite du congrès, et donc le rayonnement de la France, se mesureront en partie par sa fréquentation. Il est donc souhaitable que le nombre de congressistes présent soit en augmentation par rapport aux éditions précédentes.

N'hésitez donc pas à promouvoir le congrès en diffusant, par tout moyen que vous jugerez pertinent, l'adresse du **site dédié au congrès** : www.paris2007-route.fr

Un petit logo servant de lien vers le site peut vous être fourni sur simple demande.

Pour les diffusions complémentaires de la première annonce, pensez également à faire parvenir des fichiers de vos contacts au comité d'organisation du congrès.

Votre contact : cof@paris2007-route.fr

• Participez à la promotion du savoir-faire français

En proposant une visite technique

Des visites techniques auront lieu tous les jours du congrès, du mardi au vendredi midi.

Quelques sites ont d'ores et déjà été retenus : A86, viaduc de Meaux, Vestapolis, appareils de mesures Vectra, laboratoires de Colas et d'Eurovia...

Mais la liste est loin d'être close. Si vous voulez profiter du congrès pour valoriser vos réalisations, vous avez jusqu'en juin 2006 pour me faire part de vos propositions.

En répondant aux appels à communication

Les comités techniques vont lancer des appels à communication individuelle afin de compléter leurs travaux. Les contributions retenues auront la possibilité de présenter leur travail durant une demi-journée dans le cadre de "posters sessions" (séances d'affiches). Il s'agit là d'un vecteur intéressant de promotion du savoir-faire français. Soyez donc attentif aux appels à communication qui seront lancés par l'AIPCR à partir de mai 2006.

En devenant un exposant

Vous recevrez prochainement un dossier qui vous donnera toutes les informations utiles vous permettant de réserver un stand sur les 10 000 m² d'exposition professionnelle.

Hubert Peigné,
Président du Comité d'organisation français
Paris 2007

- Pour toute information complémentaire, toujours une seule adresse :
Comité d'organisation Paris 2007
Courriel : cof@paris2007-route.fr
Site web : www.paris2007-route.fr

Les nouveaux membres des comités techniques

Patrice Parisé, Directeur Général des Routes et premier délégué français à l'AIPCR a nommé deux nouveaux membres dans les comités techniques :

- **CT 1.3 - Performances des administrations routières**

Antoine Averseng, Direction générale des Routes, Mission des Affaires internationales, en remplacement d'**Odile Grisaud**.

- **CT 3.1 - Sécurité routière**

François Ganneau, SETRA, Directeur d'études "Sécurité des déplacements", en remplacement de **Pascal Chambon**.

In Memoriam

C'est avec tristesse que nous apprenons le décès de M. **Claude Caubet**, Conseiller technique au SETRA, survenu le 9 février 2006.



Claude Caubet a été secrétaire francophone du comité technique G3 de l'AIPCR (groupe de travail "contrôle et gestion modernes de la circulation", devenu comité C16 sur le transport intelligent), de 1992 à 2000. Il a entre autres contribué à l'élaboration de la version française du Manuel ITS 2000.

Par ses connaissances techniques pointues et son expérience il a ainsi aidé à faire converger les idées d'experts de différents pays, comme cela a été le cas récemment pour l'harmonisation du contenu des panneaux à messages variables. Il nous laisse une somme de connaissances accumulées qui servent dans nos travaux et continueront à nous être utiles dans les années futures.

Tous ceux qui ont eu la chance de le côtoyer garderont, au-delà de ses immenses compétences professionnelles, le souvenir d'un homme ouvert, toujours disponible, et d'une grande curiosité intellectuelle.

prochaines manifestations



- **INTERMAT 2006**

24-29 avril 2006, Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte, Villepinte

www.intermat.fr/fr/2006/index.htm



- **Transport Research Arena (TRA) Europe 2006**

12-16 juin 2006, Göteborg, Suède - Organisé par CEDR et ERTRAC

www.traconference.com

- **XIIème congrès national des routes et des ponts**

20-22 septembre 2006, Bucarest - Organisé par le Comité national roumain de l'AICPR

Voir la page consacrée aux comités nationaux sur le site Web de l'AIPCR



- **4e Congrès mondial de l'émulsion**

3-6 octobre 2006, Palais des Congrès, Lyon

www.cme-emulsion.com



- **INTERROUTE 2006**

24-26 octobre 2006, Parc des Expositions, Rennes

Comité de rédaction : Y. Robichon, R. Sébille, Y. Daniel

Comité éditorial : Y. Robichon, G. Baillemon, R. Sébille, D. Mourier, M. Chappat, J.-M. Masson

Conception, réalisation : Ph. Caquelard - LCPC