



Association
mondiale
de la Route

World Road
Association

la lettre

n°7
Mars
2003

du Comité Français de l'Association mondiale de la Route

Réunion annuelle des membres français de l'AIPCR

Arche de la Défense - 10 décembre 2002

Comme chaque année, la réunion annuelle des membres français de l'AIPCR destinée à présenter les travaux en cours dans les comités techniques a rassemblé plus de 60 participants. Patrick Gandil, Vice-Président et Premier Délégué de l'AIPCR et Jean-François Corté, Secrétaire Général de l'AIPCR avaient tenu à marquer cette journée de leur présence.

Tous les comités, à l'exception de trois d'entre eux relevant du thème transversal 5 - Niveaux appropriés de développement des routes et de transport routier, étaient représentés.

Ainsi a pu être donné un aperçu complet de l'ensemble des travaux en cours, avec les produits déjà réalisés ou en voie d'achèvement, les séminaires organisés dans les pays en voie de développement, les grandes lignes des séances qui auront lieu à Durban, sans oublier les orientations proposées par les comités pour leurs travaux futurs.

Cette journée a bien mis en évidence le dynamisme des comités, la quantité et la qualité du travail fourni, lequel doit beaucoup au rôle très actif de la France, au sein et dans l'animation de ces comités.

Elle a aussi fait ressortir des besoins d'échanges entre les comités et nul doute qu'à l'avenir il faudra s'attacher à favoriser ces relations, et à créer davantage de liaisons entre les membres appelés à travailler sur des sujets communs ou proches.

Un point également où des améliorations pourraient être encore recherchées concerne le retour d'information vers la communauté française qui, actuellement, se fait essentiellement à travers ces réunions annuelles. D'autres formes pourraient être envisagées,

par exemple avec deux types de réunions : des réunions portant sur un nombre de sujets plus limités mais plus approfondis, destinées à des spécialistes, et d'autres s'adressant plutôt à des généralistes et qu'il pourrait être intéressant d'organiser en liaison avec d'autres associations.

Quelques informations communiquées par Jean-François Corté

- Une révision du plan stratégique est en cours. Elle couvre plusieurs aspects : d'une part les comités techniques et les axes des travaux, d'autre part les statuts de l'AIPCR et la compétence des différentes instances. Les orientations essentielles seront présentées à Durban.



M. Chappat, Président du CF-AIPCR

P. Gandil, Directeur des Routes, Vice-Président et 1er délégué du CF-AIPCR



- Le site internet de l'AIPCR va être modifié. Dans sa nouvelle version, il y aura possibilité d'offrir des espaces de travail aux comités techniques et nationaux.
- Une refonte de la revue Routes/Roads est en perspective aussi bien sur le contenu que sur la forme, par exemple avec l'introduction d'une partie ouverte à l'expression des administrations routières, d'un style plus journalistique, etc. L'objectif est que le changement puisse intervenir après Durban.
- Sur le problème délicat de la traduction des rapports, J.-F. Corté a invité les membres français à prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer les traductions en français des rapports, le secrétariat général n'étant pas en mesure de prendre en charge financièrement l'ensemble des traductions.

Le compte rendu complet de cette journée est disponible sur www.piarc.org/cnf



*D. Lacroix, Président du C5
Exploitation des tunnels routiers*



*H. Havard, membre du C12
Terrassement, drainage
et couche de forme*

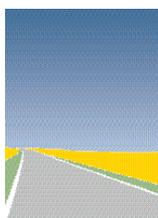


- ❶ - Ph. Léger, Vice-Président du CF-AIPCR
- ❷ - G. Pilot, Secrétaire du C18 - Gestion des risques liés aux routes
- ❸ - P. Gandil, 1er Délégué et Vice-Président de l'AIPCR
- ❹ - M. Chappat, Président du CF-AIPCR
- ❺ - B. Mahut, Secrétaire Général du CF-AIPCR
- ❻ - G. Batac, Secrétaire Général adjoint de l'AIPCR
- ❼ - M. Chevreuil, ISIS
- ❽ - M. Demarre, COLAS membre associé du C9 - Evaluation économique et financière

Prochaines manifestations

- **19 mars 2003**, à 15h00 au LCPC
Assemblée générale du CF-AIPCR
Accueil à partir de 14h30 pour élargement des listes

- **20 mars 2003**



Première rencontre " Routes Innovation 2003 "
Maison du Sport Français (stade Charlety) - Paris 13e

- **19-25 octobre 2003**



XXIIe Congrès mondial de la route - Durban (Afrique du sud)
la 2e circulaire sera diffusée dès réception

Version intégrale des communications sélectionnées :
date limite pour l'envoi au Secrétariat Général de l'AIPCR
31 mai 2003

Journées d'étude

Route, développement durable et analyse du cycle de vie

Paris Sofitel - Bercy, 11 et 12 décembre 2002

Le développement durable, une chance pour la route ?

de Jean-Noël ONFIELD - Route Actualité



Le Comité Français de l'Association mondiale de la route a organisé, courant décembre, deux journées techniques sur le thème du Développement durable et l'analyse du cycle de vie. Cette manifestation, inaugurée par Olivier Michaud, Président de l'Association Mondiale de la Route et parrainée par le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable, et l'Assemblée des Départements de France a permis de mieux appréhender la complexité du concept appliqué au monde la route.

Comme devait le souligner Michel Chappat, si le sommet mondial de Johannesburg a confirmé l'intérêt médiatique de cette problématique de société, il a également démontré les limites des actions concrètes entreprises en faveur du développement durable. C'est pourquoi, le Comité Français de l'Association mondiale de la route a résolument choisi de traiter ce thème en s'intéressant aux préoccupations environnementales du développement durable. Cette approche s'est révélée pertinente, l'ensemble des participants disposant, à l'issue des deux journées, d'éléments d'appréciation concrets permettant à chacun de progresser dans ses connaissances.

Des concepts génériques à la problématique routière

Le programme du symposium s'articulait en deux volets, le premier, consacré aux généralités, a permis de préciser les enjeux du développement durable, de faire de la prospective sur l'énergie mondiale, ainsi que d'apprendre à maîtriser les indicateurs environnementaux et l'analyse du cycle de vie. Le contexte réglementaire et normatif a également été explicité.

La mise en perspective des objectifs vers lesquels tend le développement durable et la certification Haute Qualité Environnementale telle qu'elle est pratiquée dans le Bâtiment a permis de constater des convergences dans ces démarches.

Après avoir envisagé l'analyse multi-critères comme un outil du développement durable, le cas particulier de l'analyse du cycle de vie a été évoqué tant comme sujet de consensus que comme sujet de controverse. Il est acquis que la prise en compte de l'environnement intervient de plus en plus fréquemment et toujours plus en amont des décisions. Après la réduction des impacts sur l'eau et le bruit, la route a à relever un nouveau défi qui est la gestion et le respect de la biodiversité. Au-delà de cette nécessité, le développement durable implique de dépasser les seuls enjeux environnementaux pour s'ouvrir également aux questions sociétales comme la concertation.

La route et le développement durable

Qu'il s'agisse des ressources en matériaux ou de l'impact d'un projet routier, la communauté technique a démontré sa capacité d'adaptation et son savoir-faire. De fait, la route a toujours été un facteur de développement économique. C'est pourquoi, au niveau des infrastructures routières, le développement durable ne peut être - et ne doit être - envisagé seulement au regard des nuisances environnementales. Une nouvelle approche, favorisant le dialogue mais aussi la médiation et la concertation doit être privilégiée.

Le second volet du symposium, consacré aux ressources en matériaux pour la route, a permis de rappeler l'importance d'une politique environnementale et de l'analyse du cycle de vie pour un industriel quel que soit son secteur d'activité. Qu'il s'agisse de l'industrie routière, pétrolière, cimentière, minérale, la philosophie est partagée même si les pratiques peuvent varier d'une profession à l'autre. La durabilité des matériaux, leur nature et les modes opératoires conditionnent directement l'impact environnemental qui est également fortement exposé aux effets liés au trafic. Les différents intervenants ont mis en évidence un point commun à tous : la performance dans la durée. Ils rejoignent en cela les gestionnaires qui doivent faire face de plus à la gestion des déchets. Le témoignage des exploitants autoroutiers permet de s'interroger sur la bonne utilisation de l'infrastructure autoroutière ainsi que sur les actions à conduire en matière comportementale tant ces sociétés sont conscientes de l'importance de l'émission des gaz à effet de serre liée au trafic et du poids que cela pèsera sur les décisions à venir sur l'avenir des transports.



Incontestablement, les analyses du cycle de vie sont des outils bien développés à tous les niveaux et dans tous les secteurs d'activité de la route. Au-delà de cet état de fait, il convient de veiller à bien les utiliser ce qui laisse supposer que beaucoup reste à accomplir. Outils de progrès, outils d'aide à la décision mais aussi outils de performance d'usage dans la durée, les analyses de cycle de vie contribuent d'ores et déjà au développement durable du monde de la route. Comme devait le souligner Patrick Gandil, Directeur des Routes, Vice-président et Premier délégué de l'Association mondiale de la route, la route apporte par elle-même un certain nombre de solutions à la problématique environnementale à travers le recyclage mais aussi à travers le stockage de déchets. "Je crois qu'il y a là un champ ouvert pour de la technique innovante, pour de la valorisation économique et pour du développement industriel sur lequel nous attend la société" indique P. Gandil, soulignant le contexte politiquement favorable pour agir. La France étudie en effet l'introduction d'une charte de l'Environnement dans la Constitution. La complexité de ces phénomènes implique d'évoluer dans le cadre de relations partenariales établies sur la confiance tout au long de la chaîne des intervenants. De fait, aucun de ces problèmes ne peut être résolu par un seul acteur, ni en termes de filières professionnelles ni en termes de modalités d'intervention.

La transparence est un enjeu majeur, l'expérimentation, la recherche, l'échange de bonnes pratiques sont autant de sources de progrès qui assureront la pérennité de la route en harmonie. C'est la condition nécessaire pour la réussite d'un projet routier qui n'est alors plus perçu comme une infrastructure seule, mais comme un vecteur économique efficace, agréable à vivre d'un point de vue environnementale (impact limité) et qui apporte une valeur ajoutée au paysage.

La notion de développement durable est récente, malgré le sentiment d'habitude qui atteste de son caractère incontournable dans notre société. Les démarches engagées dans le domaine de la route et les différents exemples présentés au cours de ces journées techniques, permettent d'apprécier comment l'ensemble de la communauté concernée par l'aménagement et la réalisation d'infrastructures a intégré le développement durable dans la pratique quotidienne de son métier. La collaboration entre maître d'ouvrage, maître d'œuvre, bureaux d'étude, industriels et entreprises est une des clés de la réussite au même titre que la concertation avec le public. Contrainte supplémentaire, le coût doit rester acceptable pour la collectivité. Tout cela suppose de savoir accepter le débat donc la contradiction mais aussi d'avoir la capacité de bousculer certaines idées reçues. L'analyse du cycle de vie a démontré qu'une solution "naturelle" n'était forcément pas la plus pertinente. La prise en compte de la durée ne doit jamais être oubliée, la conduite d'un projet routier sur plusieurs dizaines d'années étant par elle-même une école de patience donc de sagesse.

Développement durable : définition

Selon le rapport Brundtland, le développement durable ou développement soutenable, " est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Deux concepts sont inhérents à cette notion : le concept de "besoins" et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et de l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir".

- **Un compte rendu de chacune des sessions est disponible sur : www.piarc.org/cnf**
- **Ces journées feront l'objet d'un dossier dans les deux numéros de Route Actualité février et mars.**

Séance 1 :

"Généralités sur le développement durable et l'analyse du cycle de vie"

Président : O. Michaud, AIPCR

Rapporteur : J. Abdo, CIMBETON

Conclusions de Monsieur J. Abdo, CIMBETON

...Des exposés présentés et des débats qui ont suivi, je peux structurer mes conclusions en 3 parties :

- Généralités sur le développement durable
- Le cadre réglementaire et normatif
- L'analyse du cycle de vie " ACV "

Généralités sur le développement durable

Le développement durable est une nécessité

Le mode de développement en vigueur jusqu'aux années 1970, qui privilégiait la croissance économique, a montré ses limites :

- **Pression sur l'environnement** engendrée par une démographie croissante avec pour conséquences :

- Épuisement des ressources naturelles,
- Dégradation de l'environnement : pollution, sécheresse, effet de serre, destruction de la couche d'ozone.

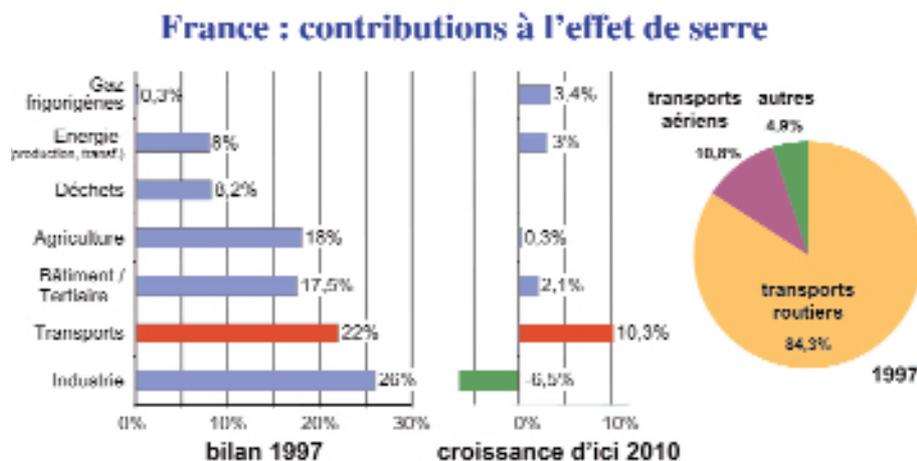
...

Le développement durable : des enjeux importants

- La maîtrise de l'empreinte écologique
- La maîtrise de l'effet de serre
- La protection de la couche d'ozone
- La paix sociale
- Le développement économique

La maîtrise de l'effet de serre en France

Le secteur des transports apparaît non seulement comme le principal émetteur des gaz à effet de serre (22 %) mais aussi, et de loin, comme celui dont les émissions devraient croître le plus durant la prochaine décennie (+ 10 %) (cf. Professeur Brodhag), et ceci malgré les progrès technologiques réalisés dans l'automobile (pot catalytique et moteur à faible consommation ou à grand rendement) et dans les carburants (essence sans plomb).



« Le secteur des transports apparaît non seulement comme un émetteur parmi les plus importants mais aussi, et de loin, comme celui dont les émissions devraient croître le plus. (...) Parmi les 122,8 Mt de CO₂ qui seraient émis en 2010, 41,9 Mt (soit 34%) le seraient par les transports. L'essentiel des émissions des GES provient de la combustion du carburant, pour les transports routiers et les transports aériens. »

L'effet de serre et les transports : les potentialités des permis d'émission négociables, Conseil National des Transports, www.cni.fr, Juin 2001

Extrait de la présentation de C. Brodhag (ENSM)

Les raisons sont essentiellement dues aux comportements d'usage de l'automobile (démarrage à froid entraînant une surconsommation), à la forte croissance du trafic voyageurs et marchandises, les embouteillages urbains et l'allongement des distances moyennes de déplacement.

La maîtrise des émissions CO2 par les transports reste un véritable défi pour les années à venir.

Epuisement des ressources énergétiques

Certaines matières premières tendent à devenir rares, dans un futur plus ou moins proche. Le cas le plus préoccupant est celui des combustibles fossiles, en particulier le pétrole, dont les réserves sont estimées à 3000 milliards de barils, soit environ 70 fois la consommation annuelle actuelle. D'autres combustibles comme le gaz ou l'uranium sont également concernés. Les réserves, pour chacun d'eux, sont estimées à environ 60 ans.

Doit-on réellement se préoccuper ? Le président Balmes nous a rassurés. Les deux scénarios à long terme présentés, paraissent réalistes et plausibles à la fois :

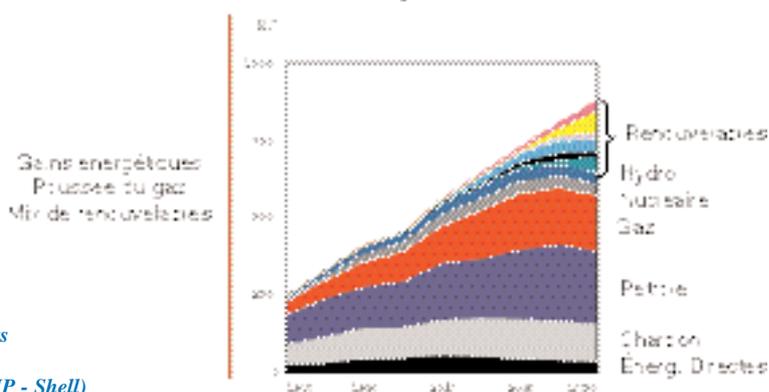
- le gaz naturel aura une place importante dans les 20 prochaines années : transition
- large place aux renouvelables en tant que sources primaires d'énergie à très long terme. Mais problème à résoudre : le stockage
- économie dominée par l'hydrogène comme carburant de choix.

Quel que soit le scénario, les émissions de CO2 se stabiliseront à partir de 2040. La concentration en CO2 restera inférieure à 550 ppm.

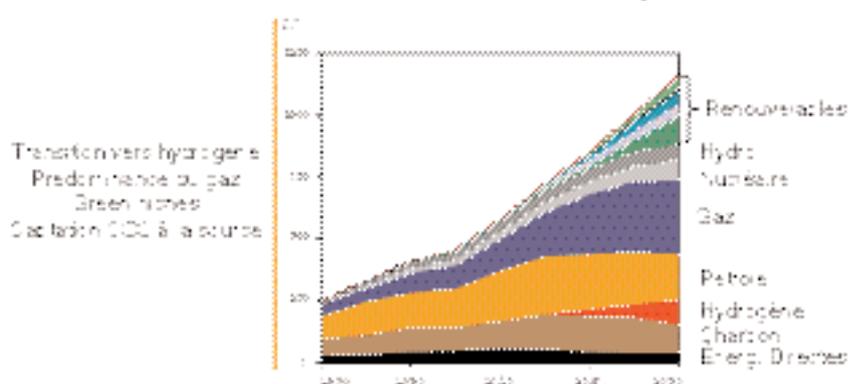
La question que l'on peut se poser est : l'émergence et la diversification des sources d'énergie influenceront-elles notre comportement social ?

Graphiques extraits
de la présentation
de C. Balmes (UFIP - Shell)

Scénario "Citoyen" : santé et sécurité



Scénario "Consommateur" : confort et simplicité



Le développement durable est un système complexe

Le concept DD apparaît aujourd'hui comme fédérateur, sans doute plus que l'idée de croissance zéro émise dans les années 60 pour maîtriser l'empreinte écologique et l'effet de serre et mieux que l'éco-développement proposé dans les années 70. L'adoption de ce concept nous amène à le décliner sur les différents secteurs économiques, et donc en particulier à étudier son application dans le secteur de la construction routière. Un maître d'ouvrage qui demanderait de "construire une route qui répond aux besoins présents sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs" ne faciliterait pas la tâche des maîtres d'œuvre. En effet, l'objectif est si global qu'il est difficile à appliquer concrètement.

Une proposition consiste à le décomposer en sous-problème, chaque sous-problèmes donnant lieu à des objectifs sur des critères spécifiques. Une telle décomposition est arbitraire. Différentes structurations sont actuellement proposées. Nous pouvons distinguer trois grands domaines : les aspects écologiques, économiques et socio-culturels. Pour chacun d'entre eux, une liste de critères de développement durable est identifiée.

Contexte réglementaire et normatif

Il est dans une phase très active. Des documents ou produits sont publiés (normes, directives, circulaires, etc). La plupart concerne le bâtiment, mais la transposition au domaine routier est possible. Les structures oeuvrant pour le DD sont nombreuses et opérationnelles : MEDD, ADEME, Association HQE, ECOBILAN. Mais, il faut garder à l'esprit que :

- la démarche est volontaire,
- la réglementation est nécessairement évolutive pour accompagner le renforcement des exigences,
- la réglementation en concertation avec l'ensemble des professionnels doit être poursuivie de façon active, constructive et permanente pour atteindre les objectifs et les échéances fixées.

Analyse du cycle de vie "ACV"

Il est possible d'appliquer la méthode d'analyse de cycle de vie dans le domaine routier, sous réserve :

- de bien définir l'unité fonctionnelle considérée,
- de bien délimiter les frontières du système étudié en fonction des objectifs de l'étude.

Tout le monde est d'accord pour dire que c'est un bel outil méthodologique mais son utilisation comme outil d'aide à la décision est contestée.

"Le développement durable est un défi historique pour l'aide à la décision"

J. Abdo, CIMBETON

Séance 2 :

"Ressources en matériaux pour la route"

Président : **P. Gandil, Direction des Routes**

Rapporteur : **J.-Ph. Soleau, ASFA**

Conclusions de Monsieur J.- Ph. Soleau, ASFA

"Pour la synthèse de cette demi-journée, j'ai choisi de reprendre les interventions non pas suivant leur ordre de succession chronologique mais selon un classement plus personnel qui s'explique par le souci de rentrer moi aussi dans une logique "Analyse du Cycle de Vie", en progressant donc du berceau jusqu'à la tombe, c'est-à-dire de l'extraction des ressources minérales jusqu'à leur fin de vie. Mais peut-on parler de fin de vie pour les matériaux si on prend en compte le recyclage ?

Tout commence avec les matériaux de base, qu'il s'agisse des granulats ou des ressources minérales destinées à l'industrie des matières premières

- Dominique Hoestlandt de l'UNICEM a détaillé les Analyses du Cycle de Vie concernant les produits et celles concernant les sites d'exploitation. Il faut noter que ces analyses ont particulièrement mis en évidence l'importance des impacts liés au transport par la route.
- Chris Boyd du groupe LAFARGE n'a pas véritablement abordé les Analyses du Cycle de Vie au cours de son intervention mais il a décrit la politique Développement Durable très élaborée de son groupe et tout laisse à penser qu'elle doit prendre en compte ce type d'analyse.

Vient ensuite la fabrication des matériaux élaborés, c'est-à-dire des matériaux associés à des liants hydrauliques ou hydrocarbonés

- Alain Capmas de l'Association Technique de l'Industrie des Liants Hydrauliques a démontré que les Analyses du Cycle de Vie étaient très répandues dans l'industrie cimentière mais qu'elles étaient par-

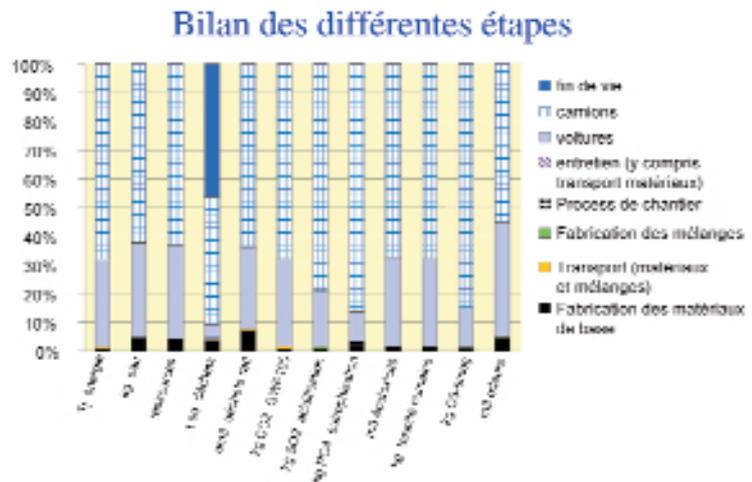
fois délicates à mener justement à cause de la durabilité du béton.

- André Stawiarski (EUROBITUME) et Bernard Lombardi (GPB) ont présenté les techniques d'écobilan de bitumes routiers. J'ai particulièrement noté là aussi la part prépondérante des émissions liées au transport des matériaux.

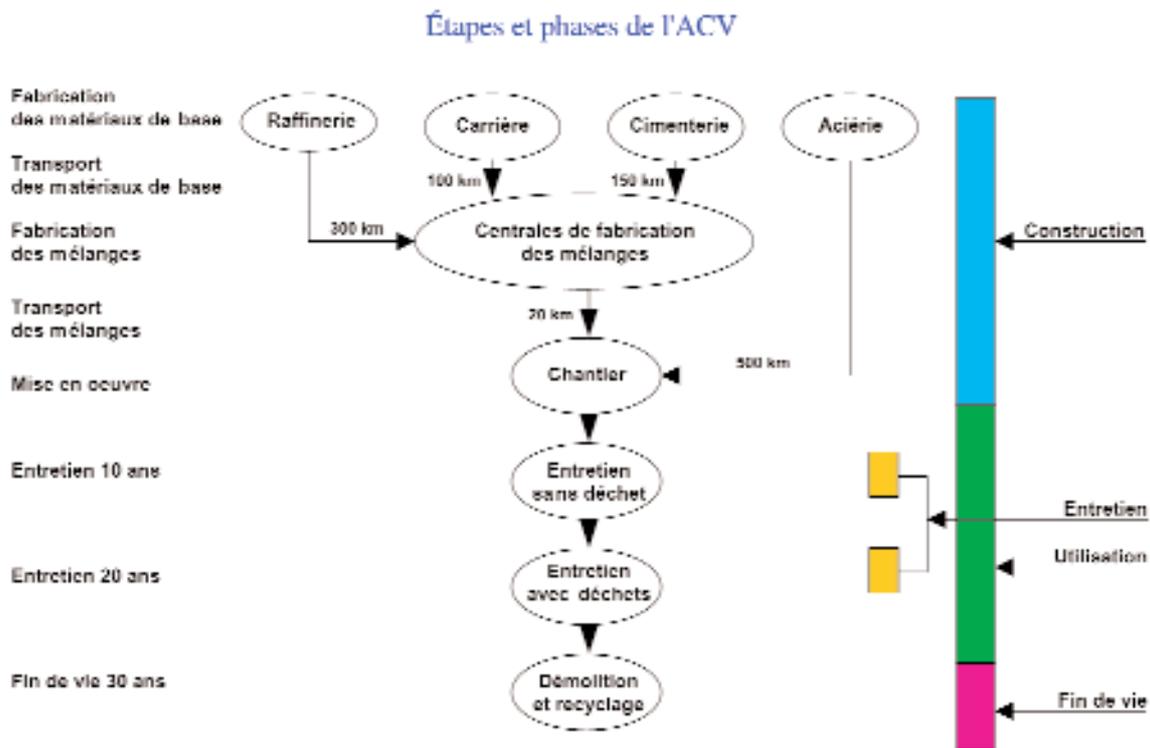
En ce qui concerne la construction, autrement dit : ceux qui mettent en œuvre les matériaux

- Dominique Irastorza-Barbet de l'USIRF a montré l'intérêt des Analyses du Cycle de Vie concernant la fabrication des enrobés bitumineux, d'une portion de route et du recyclage des matériaux de la route. Encore une fois, le poids des émissions liées au transport se révèle le plus souvent très important.

- François de Larrard et Agnès Jullien du LCPC ont présenté une méthodologie des Analyses du Cycle de Vie appliquée au recyclage dans des conditions opérationnelles et l'outil internet OFRIR qui est basé sur une très impressionnante compilation d'Analyses du Cycle de Vie.



Extraits de la présentation de D. Irastorza (USIRF)



- Thomas Busutil du groupe VINCI a expliqué que la démarche Développement Durable de son groupe faisait très largement référence aux Analyses du Cycle de Vie pour établir la performance des activités dans la durée.

Enfin les gestionnaires d'infrastructures qui gèrent les matériaux en place et éventuellement leur fin de vie

- Jean-Marie Masson des Services Départementaux de l'Eure a exposé la démarche de planification départementale de gestion des déchets du BTP. Elle s'appuie bien évidemment sur la technique des Analyses de Cycle de Vie.

- Jacques Tavernier du groupe ASF a détaillé la politique environnementale d'une société concessionnaire d'autoroutes. Elle aussi prend en compte les Analyses de Cycle de Vie notamment dans ses rapports avec les prestataires mais aussi dans ses rapports avec les clients de l'autoroute. Il me paraît important, à ce sujet, de revenir sur l'importance des effets liés aux émissions transports, signalés dans beaucoup d'interventions au cours de cette journée. C'est ce constat qui nous a amené à programmer la campagne d'information ASFA "Levons le pied, économisons la vie et l'énergie" qui est actuellement visible sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé.

Toutes les interventions ont montré que les Analyses du Cycle de Vie sont d'ores et déjà bien développées à tous les niveaux de l'activité routière, depuis l'extraction des matériaux de base jusqu'à leur fin de vie ou recyclage.

Même s'il reste encore beaucoup de progrès à accomplir et s'il faut surtout veiller à faire une bonne utilisation des résultats des Analyses de Cycle de Vie, tous les exemples cités ont élevé ces techniques au rang d'outils d'aide à la décision, d'outils de progrès, d'outils de créativité ou encore d'outils de mise en évidence de la performance d'une activité dans la durée. La preuve semble donc faite qu'ils peuvent utilement contribuer à un Développement Durable de la Route.

J.- Ph. Soleau, ASFA

Séance 3 :

"Impact d'un projet routier"

Président : **J. Barel, SAPRR**

Rapporteur : **J.-P. Marchand, EUROVIA**

Conclusions de Monsieur J.-P. Marchand - EUROVIA

Contexte : si on essaie de resituer pour la France le texte fondateur du développement durable, la loi sur la protection de la nature de 1976 s'impose d'emblée. Depuis, la notion de développement durable est entrée durablement dans les mœurs. La directive européenne sur l'Habitat de 1999 est venue la compléter comme l'a souligné M. Turbil.

L'état des lieux fait par M. de Prémare sur la place de la route dans l'intermodalité montre la prépondérance de la route sur tous les autres moyens de transport. Cela a pour conséquence une congestion du réseau. La pire des choses serait l'immobilisme : il faut donc rééquilibrer les transports.



Photo ONCFS

Extrait de la présentation de D.Caudoux (DRE Alsace)

Durant cette séance on a également parlé des espèces à protéger. Je me suis amusé à associer l'animal mentionné au mode de transport qui lui est rattaché : grand Hamster d'Alsace et pique prune pour le terrestre, écaille chinée et oiseaux pour l'aérien, triton crêté pour le fluvial ou le maritime et même pour le multi-modal car il est amphibie. Manquait seul à l'appel l'animal conciliant le ferroutage !

Projet : L'élaboration d'un projet routier relève du parcours du combattant. Comme l'a rappelé J.-F. Turbil l'article 6 de la Directive européenne sur l'habitat est rempli de pièges qui peuvent invalider un projet si on n'y prend pas garde !

La table ronde a mis en évidence la nécessité d'éviter les situations de blocage. Encore faut-il trouver les bons interlocuteurs et éviter de rentrer dans le jeu de la



De gauche à droite :

J.-F. Coste, IGPC ; J.-L. Cléret, CG Seine-Maritime ; J. Barel, Président de SAPRR ; P. Lechanteur, Direction des Routes ; J.-F. Turbil, DDE de la Manche

"suprématie des minorités" (J. Beauverd). La concertation nécessite de faire appel à des spécialistes: ingénieur nature, biologiste, paysagiste, juriste. Il faut prendre le problème le plus en amont et ne pas sous-estimer l'enjeu comme l'ont rappelé MM. Lechanteur, Oggier et Garnier.

Il faut également éviter le conservatisme qu'il soit technique (J.-L. Cléret) ou sociologique (C. Garnier).

Coût : y a-t-il un coût acceptable ? Plusieurs orateurs ont abordé ce sujet en mettant en avant les critères qui ont conduit à une augmentation des coûts : les matériaux (J.-L. Cleret), l'achat de terrain (J.-F. Turbil), les études (A. Broto, D. Caudoux), le coût social des retards, le projet en lui-même (J. Beauverd).

Quel coût est acceptable pour la société ? Existe-t-il une limite comme le rappelait M. le Président Barrel. Chacun est électeur, citoyen ou riverain et à ce titre peut légitimement aspirer au développement durable. Il est également un acteur professionnel et un contribuable qui prend en compte l'aspect économique. D'où la contradiction.

Accepter le débat et la durée : Il faut accepter le débat et la contradiction quitte à bousculer les idées reçues. Ceci a été illustré par JF Coste à propos de l'A51. L'analyse du cycle de vie (ACV) est un indicateur global. Elle peut ébranler les certitudes car la solution intuitive n'est pas forcément la plus pertinente. Ce qui fait de l'ACV un outil redoutable qui conduit à la modestie quand il s'agit de la pertinence des choix à retenir.

Accepter la durée. Le temps entre la conception et la réalisation est long : 20 ans pour le projet de Finges en Suisse, 60 ans pour le projet de la RN 88 et M. le président Leroy d'évoquer le bonheur pour un homme politique de voir l'aboutissement de certains projets initiés très longtemps auparavant.

Il est temps de conclure

M. Coste a évoqué le diable en rappelant que l'étude de l'A51 avait été qualifiée de "diabolique", M. le président Leroy a mentionné la "tyrannie théologique" de certaines administrations. Alors je citerai le pape Jean Paul II exhortant les catholiques en leur disant "N'ayez pas peur, Entrez dans l'espérance !". N'ayons pas peur de la concertation, du débat ou de l'innovation. Gardons espoir car la réussite du projet est alors quasiment certaine. Ceci n'est pas un acte de foi, c'est un acte d'espérance.

J.-P. Marchand - EUROVIA



Table-ronde : la concertation et le débat public

de gauche à droite :

C. Garnier, France Nature Environnement ; J. Lecoq, DST Manche ; P. Lechanteur, Direction des Routes ; J.-F. Turbil, DDE de la Manche ; D. Fidelin, Député-Maire

Participait également à la table-ronde X. Piéchaczik, Direction des Routes

Prix AIPCR 2003



Deux mémoires ont été sélectionnés par le jury national français, en vue d'être présentés, au niveau international, aux **prix AIPCR - Durban 2003**

Pour le prix "Construction, entretien et exploitation des routes"

le mémoire présenté par **Fabien LEURENT** (SETRA) intitulé :
"Un modèle de la capacité d'écoulement et une méthode rigoureuse de mesure"

Pour le prix "Enjeux des pays en développement"

le mémoire présenté par **Yvan LEFEUVRE** (CETE Méditerranée) intitulé :
"Gestion optimisée d'un parc d'ouvrages de génie civil"



BULLETIN D'ADHÉSION

au Comité Français de l'AIPCR

à retourner au secrétariat du "Comité Français de l'AIPCR"

Laboratoire Central des Ponts et Chaussées
58, boulevard Lefebvre 75732 Paris Cedex 15 - France
Fax : 01 40 43 65 15

Société / Organisme :

Identité :

Nom :

Prénom :

Fonction :

Adresse :

.....

Téléphone :

Télécopie :

E-mail :

Montant adhésion 2003 (à confirmer par l'assemblée générale du 19 mars 2003) :

Membre collectif : 762 €

Membre individuel : 46 €

L'adhésion à l'association ouvre droit à :

- un abonnement aux quatre numéros annuels de la revue "Routes / Roads"
- l'acquisition à tarif réduit des publications de l'AIPCR
- la collection des Rapports des Comités qui seront publiés à l'occasion du prochain Congrès Mondial de la Route qui se tiendra à Durban (Afrique du Sud) en 2003
- l'accès aux manifestations techniques du Comité Français de l'AIPCR
- l'abonnement à "La Lettre" du Comité Français de l'AIPCR

Mode de règlement :

• soit par virement direct au compte du "Comité Français de l'AIPCR" ouvert auprès du Crédit Lyonnais, Agence Puteaux-la Défense - n° 30002 / 00775 / 0000006958U / 45

• soit par chèque postal ou bancaire, libellé au nom du "Comité Français de l'AIPCR"