



du Comité français de l'Association mondiale de la Route

n°18

Septembre 2007

Éditorial

Cette lettre du Comité français paraît à l'occasion du 23e congrès mondial de la route qui célèbre le centenaire de l'AIPCR. Ce n'est pas un hasard si ce congrès a lieu à Paris puisque la France, à l'origine de la création de l'AIPCR, a organisé le premier congrès mondial en 1908.

Placé sous le signe du développement durable, ce congrès est bien sûr l'occasion de faire le point sur l'ensemble des connaissances, des technologies mais aussi des problèmes liés à la route et aux transports dont elle assure la majeure partie. Mais c'est aussi, un peu, notre congrès puisque le Comité français, épaulé par les différentes familles de la communauté routière, a voulu en faire la vitrine d'un savoir faire largement reconnu au plan international :

- De nombreuses communications françaises seront présentées dans les séances techniques ou spéciales,
- Les entreprises et organismes français représentent près de la moitié de l'exposition technique,
- Une vingtaine de visites mettent en valeur les plus récentes de nos techniques,
- Enfin, le 18 septembre, une journée ouverte, intitulée : « faire leur place aux jeunes », permet à 300 invités : étudiants, enseignants et journalistes, de mieux connaître nos différents métiers et susciter ainsi de nécessaires vocations.

À l'occasion de cette grande manifestation internationale, le Comité français tient aussi à rappeler son action fédératrice au sein de la communauté routière française : entreprises, industries, bureau d'études, organismes techniques d'études, de recherche ou de formation, administrations routières locales ou nationales, sociétés concessionnaires. C'est en effet en agissant de manière concertée que nous pourrons continuer à progresser et relever les deux grands défis du développement durable des transports auxquels nous sommes confrontés : le respect de l'environnement et l'économie des énergies fossiles.

Le Comité français continuera donc à œuvrer dans ce sens en organisant des « journées d'études » sur des problèmes d'actualité, en initiant des « comités miroirs » pour développer les échanges d'informations entre les experts, les spécialistes et les généralistes, en modernisant son site internet pour faciliter le dialogues entre ses membres et, enfin, en publiant cette lettre le plus régulièrement possible.

Si vous êtes aussi persuadé de l'utilité de ces actions d'information et de concertation, venez nous rejoindre et nous aider : ensemble nous pourrons continuer à progresser !

Yves Robichon

Sommaire

- 1** • Éditorial, *Yves Robichon*
- 2-3** • Journée technique
Transports collectifs sur voies rapides urbaines et autoroutes
- 4** • Assemblée générale du 3 mai 2007
 - Un nouveau site internet pour le Comité français
 - Départ de Robin Sébille

Encart : In memoriam, Gilbert Dreyfus - XXIIIe congrès mondial de la route - Prochaines manifestations

www.cf-aipcr.org

cf-aipcr@lcpc.fr

Journée technique

Transports collectifs sur voies rapides urbaines et autoroutes



S'éloignant quelque peu des thèmes classiques de l'infrastructure routière, mais fidèle à sa curiosité pour le transport terrestre, le Comité français a consacré sa journée technique 2007 aux transports collectifs

sur les voies rapides urbaines et les autoroutes. À la vérité, le sujet nous avait été un peu « soufflé » par nos collègues espagnols, à l'occasion d'un passionnant exposé lors du conseil mondial de l'AIPCR à Madrid, en novembre 2006. Un bel exemple d'articulation entre les niveaux mondial et national de l'AICPR, pas toujours évident à faire vivre en pratique.

C'est ainsi que plus de 100 personnes se sont retrouvées le 28 juin au Novotel de Charenton, pour une riche journée, dont le programme avait été coordonné par notre ami Dominique PRAT, du CERTU. De très nombreux intervenants, français et étrangers (Espagne et Suède), d'Ile-de-France et de province, élus et techniciens, gestionnaires d'infrastructures, autorités organisatrices, exploitants, représentants de fédérations professionnelles ont fait part de leur expérience (un CD contenant l'ensemble des présentations sera adressé aux participants *).

Une table ronde concluait cette journée. Laissons la parole à quelques-uns de ses acteurs.



Jean SIVARDIERE,

Président de la fédération nationale des associations d'usagers des transports

Un de nos principaux sujets de préoccupation est d'arriver à réduire l'usage répétitif de la voiture en zone urbaine, et pour cela il faut développer des alternatives. En zone urbaine, le système ferré et le bus, et dans les zones péri-urbaines ou inter-urbaines, le train et l'autocar. Il faudrait s'interroger sur

les créneaux respectifs du train et de l'autocar. Lorsque l'itinéraire n'est pas équipé d'une voie ferrée, il est évident qu'il faut jouer la carte de l'autocar, et si possible, exploiter les opportunités offertes par les autoroutes, par la création de sites propres sur ces autoroutes. Dans le cas

où l'itinéraire est équipé d'une voie ferrée, il faut s'assurer que la création d'une ligne d'autocar, en particulier sur autoroute, va bien s'intégrer dans le cadre d'un schéma général de transport collectif. Il y a deux types d'utilisation intéressante de l'autocar. La première solution est de le faire circuler perpendiculairement au train, c'est-à-dire d'organiser des rabattements sur un axe lourd, comme cela est fait avec l'autobus, qui peut servir dans certains cas à organiser des rabattements sur le tramway, c'est le cas à Grenoble notamment, et cela fonctionne très bien. Les usagers pensent qu'ils vont perdre du temps, mais ils s'aperçoivent qu'ils en gagnent malgré la rupture de charge. La deuxième solution, c'est le cas où l'autocar va circuler en parallèle au train, c'est-à-dire avec le même point de départ, et le même point d'arrivée, mais en offrant un service différent.



Chantal DUCHENE, GART

Nous pouvons nous poser la question de savoir pourquoi en France, nous n'avons pas plus d'autocars sur des trajets à longue distance. Si nous nous comparons à tous les autres pays européens et même ailleurs, nous n'avons pas d'autocars. Il est vrai que nous avons un excellent réseau ferré, et que nous pouvons nous en féliciter, mais tout ne se fait pas bien par le réseau ferré. Il y a des opportunités pour avoir un service de transport collectif de bonne qualité. Dans les zones urbaines et péri-urbaines, les choses sont plus compliquées ; pour être attractif il faut souvent en passer par des voies réservées, en tout ou en partie. Je crois vraiment que l'efficacité du service est bonne, quand on arrive à bien se connecter avec le service urbain. Sur cette question du traitement des pôles d'échange, nous ne savons pas bien faire en France. Quand je vais en Espagne j'admire leurs pôles d'échange, je pense que nous avons beaucoup à apprendre.

Serge FOUQUET, FNTV

J'ai l'impression qu'aujourd'hui votre journée d'études, tombe à point nommé. Nous avons évoqué pendant une certaine période cette concurrence qui pouvait exister entre la SNCF et l'autocar, et je crois qu'il y a eu pendant un certain temps un état d'esprit qui n'était pas tout à fait favorable au développement des transports autoroutiers. Je pense qu'aujourd'hui nous pouvons véritablement ouvrir à nouveau ce dossier, et que nous pouvons ensemble, je dis bien ensemble, monter au filet pour essayer de travailler sur ce dossier. J'en suis ravi, c'est une ouverture pour notre profession, c'est un métier presque nouveau qu'il nous faut développer, et je crois que la voie est large, nous pouvons donc véritablement y réfléchir et y travailler.

Matthieu PICHET, UTP

Les transporteurs adhérents à l'UTP sont évidemment partant pour jouer le jeu de ces systèmes de cars et de bus, à haut niveau de service sur voies rapides. Nous avons vu toutes les expérimentations qui ont été présentées aujourd'hui. J'ai noté qu'il fallait commencer par une première étape qui était de mettre en place une ligne, parce qu'une ligne de transport ne se crée pas à partir de rien. Ensuite, s'il y a un vrai succès, il faut envisager de voir comment nous pouvons accroître l'offre, avoir une fréquence plus élevée, et de ce fait se pose le problème de la régularité, de la voie réservée, de façon relativement naturelle. Et ce qui est très intéressant, c'est que c'est une clientèle marginale qui est difficile à capter autrement, puisque l'on va chercher des personnes qui sont dans des zones peu denses, et qui ont tendance à prendre leur voiture pour venir jusqu'en centre ville.

Dominique HUCHER, DGR / MEDAD

Le Président KRATTINGER disait ce matin qu'il attendait beaucoup du RST, du Réseau Scientifique et Technique de l'État pour aider toute la communauté technique qui travaille sur ces sujets à progresser. Les choses sont en train de s'organiser sur d'autres sujets que celui qui nous réunit aujourd'hui, mais nous faisons en sorte que le RST, qui était plutôt tourné vers les besoins de l'État, compte tenu de notre contexte antérieur, prenne en compte, encore plus qu'hier, des besoins autres que ceux de l'État opérateur, et je crois que le contexte est là pour que le Réseau Scientifique et Technique de l'État travaille pour le compte de tous, pour que nous avançons plus rapidement sur ces projets. Je pense qu'en ce qui concerne le financement, le problème n'est pas très important. Pour faire des actions de transport en commun, qui ne coûtent pas très cher comparé à un TGV, un métro, nous pouvons toujours trouver l'argent. Aujourd'hui, la difficulté est plutôt de mettre au point le projet que l'on a envie de réaliser, d'un point de vue purement technique et

de le faire passer au travers des obstacles administratifs ou normatifs existants. Donc c'est là-dessus qu'il faut que nous travaillons.

**Yves ROBICHON, en conclusion**

Merci à tous et à toutes de ces propos, et de la franchise des opinions exprimées par chacun. Je voudrais remercier tous ceux qui ont participé et qui ont présenté leurs expériences, leurs études, leurs travaux, parfois même leurs regrets, au cours de cette journée sur ce sujet des transports collectifs sur autoroutes et voies rapides. Je remercie les différents organismes qui ont coopéré très activement à la préparation et au déroulé de cette journée. Je voulais citer en premier le CERTU, parce que j'ai eu une aide de Dominique PRAT qui a été phénoménale sur un sujet que le Comité français de l'AIPCR ne connaissait pas très bien. Des cars et des bus on ne voyait souvent que le dessous des pneus, et voir tout le reste a été très intéressant et important. Je remercie également la DGR et la DGMT qui nous ont aidés dans cette organisation. Le GART, le CNT, la FNTV, l'UTP et la FNAUT, tous ont beaucoup coopéré à cette journée et à son succès.

Merci à tous.



* Le CD-ROM de cette journée est diffusé gratuitement aux membres du CF-AIPCR et aux participants de la journée avec cette lettre.

Il peut également être acquis au prix de 50 Euros TTC, franco de port pour la France, auprès de :

Évènements Pluriel,
Chemin de la Source, 13850 Gréasque
ou evenementspluriel@wanadoo.fr

Assemblée générale 3 mai 2007

Comme chaque année au printemps, le CF-AIPCR réunissait ses adhérents pour sa traditionnelle assemblée générale. Contrairement à l'an passé, où nous avons craint jusqu'au dernier moment une présence insuffisante des membres pour pouvoir délibérer valablement, le quorum était largement atteint bien avant l'ouverture officielle. Un grand merci à nos adhérents, présents ou ayant transmis leur pouvoir, de cette marque d'engagement et d'intérêt et d'intérêt pour la vie du comité.

Le président Yves Robichon a rappelé les faits marquants de l'année 2006 :

- Le suivi de 5 comités-miroirs, lancés l'année précédente.
- Le pavillon français et le stand du CF-AIPCR au congrès mondial de la viabilité hivernale à Turin (mars 2006) ; Les sept partenaires du pavillon sont très satisfaits et ont notamment apprécié le dynamisme qui s'en dégageait. Il convient également de saluer le concours de la DDE 73 qui a fait venir 300 agents de travaux et a pourvu le pavillon en produits savoyards très appréciés.
- L'organisation de deux journées techniques : l'une, le 28 février à la Défense, portait sur « les innovations dans la gestion du patrimoine routier » (150 participants) ; la seconde, le 28 septembre à Clermont-Ferrand, en partenariat avec Michelin, portait sur « le contact pneu-chaussée » (80 participants).
- La participation du comité français au salon INTERROUTE, à Rennes, au cours duquel ont été remis les prix 2006 du concours du CF-AIPCR.
- Le conseil mondial de l'AIPCR à Madrid (octobre 2006)
- La publication des lettres du CF-AIPCR n° 14, 15 et 16
- La participation aux groupes de travail pour la préparation du XXIIIe congrès mondial de la route (Paris - septembre 2007).
- « Les rencontres du CF-AIPCR » le 6 décembre 2006 à Paris (80 participants)

L'assemblée générale a également approuvé le programme des activités 2007, axé principalement sur une journée technique consacrée aux transports collectifs sur les voies rapides urbaines (cf. pp. 2-3 de ce numéro) et, naturellement, sur le congrès de Paris 2007 (voir la lettre n°17).

Le traditionnel verre de l'amitié a conclu ses travaux.

Un nouveau site internet pour le Comité français



Le site internet du Comité français (<http://www.cf-aipcr.org>) avait été entièrement redessiné voici deux ans. Nos difficultés de secrétariat n'avaient pas permis, depuis lors, une mise à jour aussi régulière qu'il aurait convenu. Disposant maintenant d'une organisation plus stable, nous avons saisi l'occasion du congrès de Paris 2007 pour donner un « coup de jeune » au site : nouvelle maquette, nouvelles rubriques, outils d'administration plus performants.

Nous espérons que ce nouveau site, dont l'adresse reste inchangée, correspondra davantage à vos souhaits, et attendons vos critiques et vos remarques.

Robin Sébille

Départ

Robin Sébille, secrétaire général délégué du Comité français depuis 2004, quitte ses fonctions au LCPC pour rejoindre, au 1er septembre, la mission économique de l'ambassade de France à Moscou (Fédération de Russie), en qualité d'attaché commercial Équipement-Transports.

« J'ai été très heureux d'œuvrer pendant près de quatre ans aux côtés du président Robichon et des " fidèles " du comité français, parmi lesques je voudrais nommer Yolande Daniel, Daniel Mourier et Jean-Marie Masson. Cette activité a représenté pour moi un complément passionnant à mes fonctions de délégué à l'action internationale du LCPC, en m'ouvrant davantage aux réalités des entreprises, et de l'ensemble des acteurs de la route en France. J'en ai particulièrement goûté l'esprit de famille, l'amour du métier et le sens du bien commun. Je me réjouis par avance de retrouver à Moscou, je l'espère, les membres du CF-AIPCR que leur développement conduira en Russie. »

En le remerciant de l'important travail qu'il a accompli pour notre association, nous lui souhaitons plein succès dans ses nouvelles fonctions.