



n° 21 • Septembre 2008

Le Comité français de l'AIPCR remplit, à mes yeux, une double fonction :

- il sert sa « maison-mère », l'AIPCR, Association mondiale de la route, notamment en proposant au premier délégué français les experts qui participeront à ses comités techniques, puis en assurant la liaison entre ces experts et la collectivité routière française, afin qu'ils soient porteurs de toute l'expérience de cette dernière ;

- en tant que Comité français, il regroupe les maîtres d'ouvrage, les bureaux d'études, les entreprises, les experts, notamment du réseau scientifique et technique. À ce titre, il est une association parmi d'autres, mais avec une spécificité : son ouverture internationale lui permet d'apporter à la collectivité routière française un regard sur les problèmes rencontrés par d'autres pays confrontés peu ou prou à des défis similaires, leurs recherches de solutions, leurs pratiques.

Au cours de la période de quatre ans qui s'ouvre, au cours de laquelle j'aurai l'honneur de présider le Comité français, deux sujets me paraissent devoir retenir notre attention :

- le développement durable : ce n'est pas un sujet nouveau, et certainement pas pour le Comité français, qui y a consacré dès 2002 deux journées d'études; mais c'est un sujet grave, mondial par définition, qui justifie que l'on continue de suivre et d'évaluer les initiatives prises par tel ou tel pays pour l'aborder ;
- les conséquences de la recomposition de l'organisation institutionnelle des pouvoirs publics responsables de la route en France, avec, d'une



éditorial

part, le transfert d'une partie substantielle du réseau national aux départements, et, d'autre part, la création d'un nouveau ministère, le MEEDDAT, qui procède du reste largement de la volonté politique de traiter le sujet précédent.

Sur ce dernier point, le Comité français peut apporter une contribution utile à la réflexion, en expliquant par exemple comment certains pays (et singulièrement des pays à organisation fédérale, où les rapports entre entités fédérées et gouvernement fédéral sont souvent marqués du sceau de la subsidiarité)

s'efforcent de maintenir une doctrine routière nationale, et de réaliser l'indispensable synthèse entre normalisation (indispensable pour tout ce qui touche à la sécurité) et adaptation aux conditions locales, entre efficacité de la recherche et liberté d'innovation, entre pilotage public et initiative privée.

En cherchant à faire participer encore plus que par le passé les collectivités locales à ses actions et en continuant de mobiliser l'expertise de ses adhérents, le Comité français de l'AIPCR ambitionne d'apporter sa pierre à cet édifice.

Je suis heureux de pouvoir compter sur les membres de son conseil d'administration, que je remercie encore une fois de la confiance qu'ils m'ont témoignée en m'élisant président le 13 mai dernier, et sur l'équipe du secrétariat général du CF-AIPCR, pour m'aider à mener à bien cette tâche.

Michel Démarre
Président du CF-AIPCR

Sommaire

- | | | | |
|--|-----|--|------|
| • Éditorial de Michel Démarre | 1 | • Les sociétés d'autoroutes prêtes pour un télépéage européen interopérable | 9-11 |
| • Assemblées générales, Conseil d'administration | 2-3 | • Les prix 2008 du CF-AIPCR | 11 |
| • Carnet | 3 | • Prochaines manifestations | 12 |
| • Les démarches de sécurité des infrastructures : quelle articulation ? | 4-8 | | |

Assemblées générales ordinaire et extraordinaires

Le 13 mai dernier s'est tenu, au LCPC, l'Assemblée Générale Ordinaire du CF-AIPCR selon l'ordre du jour suivant :

- approbation du PV de l'AG du 3 mai 2007
- Rapport d'activités 2007
- Bilan financier 2007
- Augmentation des cotisations
- Point sur le programme des activités 2008
- Prix du CF-AIPCR 2008
- Budget prévisionnel 2008
- Nomination des experts français dans les comités techniques de l'AIPCR



Yves Robichon a rappelé quelques événements marquants de l'exercice 2005-2008, remercié Daniel Mourier, trésorier, qui cesse ses activités après 17 ans de présence au Bureau du Comité français et remercié tous les adhérents pour la confiance qu'ils lui ont témoignéE durant ces 4 années de présidence.

Le quorum n'étant pas atteint, l'Assemblée Générale Extraordinaire n'a pu se tenir.

L'article 12 des Statuts prévoyant que « si le quorum n'est pas atteint lors de la réunion de l'assemblée extraordinaire sur première convocation, elle est à nouveau convoquée à quinze jours d'intervalle et pourra valablement délibérer quel que soit le nombre des membres présents ou représentés. », une Assemblée Générale Extraordinaire a été convoquée le 28 mai 2008 avec pour ordre du jour la proposition de modification du préambule et de certains articles des statuts.

Conseil d'administration

À la suite de l'Assemblée Générale Ordinaire du 13 mai, le nouveau Conseil d'administration a tenu sa première réunion, au cours de laquelle Michel DEMARRE, Conseiller du Président pour les affaires internationales de Colas et administrateur de la FNTP, a été élu à l'unanimité Président du CF-AIPCR et le nouveau Bureau de l'association a été constitué.

Lors de sa réunion du 5 septembre, et suite aux modifications des statuts (validées lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 mai), la composition définitive du Conseil d'Administration a été entérinée. L'ordre du jour de cette réunion portait sur :

- Les nouveaux Comités miroirs
- La désignation d'un ou deux membres supplémentaires au Bureau
- Les prochaines manifestations
- Les prix du CF-AIPCR 2008
- La réunion du Conseil de l'AIPCR à Marrakech en octobre 2008
- Point financier

Vous trouverez ci-dessous la Composition du Conseil d'Administration ; nous en profitons pour souhaiter la bienvenue aux nouveaux membres et remercier ceux qui ont participé ou continuent à participer à nos activités.

Membres du Bureau :

Président : Michel Démarre, *FNTP, membre statutaire*

Vice-Président : Jean-Marie Masson, *ADSTD, élu du collège C*

Secrétaire Général : Patrick Malléjacq, *LCPC, nommé par le DGR, membre statutaire*

Adjointe au Secrétaire Général : Yolande Daniel, *LCPC*

Trésorier : Philippe Chanard, *DIR Massif-Central, nommé par le DGR, membre statutaire*

Président sortant : Yves Robichon, *MEEDDAT-DIT/Mission RRN*

Membres : Malika Seddi, *ASFA, membre statutaire*

et Philippe Redoulez, *Directeur du Sétra, membre statutaire*, représenté par Laure Millefaux

Autres membres du Conseil d'Administration :

Pascale Buch, *nommée par la DSCR, membre statutaire*
André Carn, *ENPC, élu du collège A*
Claude Cham, *Président de l'URF, membre statutaire*
Rémi Cunin, *Syntec Ingénierie, membre statutaire*
Jean-Marc Dieulefret, *Président du SER, membre statutaire*
Hélène Jacquot-Guimbal, *Directrice Générale du LCPC, membre statutaire*
Yéhia Khalife, *Cotéba, élu du collège B*
Yves Krattinger, *ADF, membre statutaire*
Christophe Laprais, *Michelin, élu du collège B*
Guy Le Coz, *CG 22, élu du collège A*
Xavier Lepercq, *Président de l'USIRF, membre statutaire*
Jean-Louis Marchand, *Président de l'ATR, membre statutaire*
Jean-Pierre Marchand, *Eurovia, élu du collège D*
Michel Rotat, *CG 28, élu du collège C*
Jean-Claude Vaniscote, *Eiffage Travaux Publics, élu du collège D*

Carnet

Changement de trésorier du CF-AIPCR



28 mai 2008, au revoir Daniel

Daniel Mourier, après plus de 33 ans d'activités au sein du CF-AIPCR, a cédé sa place à **Philippe Chanard**, Directeur Adjoint de la DIR Massif-Central. Un grand merci à Daniel pour le très important et efficace travail qu'il a effectué durant toutes ces années, et bienvenue à Philippe.



*Daniel Mourier
et Philippe Chanard*

Membres d'honneur

Sur proposition unanime du Conseil d'Administration, ont été nommés comme membres d'honneur : Jean Berthier, Jean-François Coste, Bernard Fauveau, Christian Leyrit, Daniel Mourier et Georges Pilot. Raymond Sauterey ayant été nommé il y a quelques années Président d'honneur.

Nominations

Marc Papinutti, Directeur des Infrastructures de Transport, est nommé Premier délégué pour la France, en remplacement de Patrice Parisé.

Patrick. Diény, DGA du Département du Rhône, remplace Alain Tastet à la présidence de l'ADSTD.

In memoriam

Nous avons appris, début juillet, le décès de Dario D'Annunzio, Ingénieur du corps des Ponts et Chaussées, ancien Président Directeur Général de Cofiroute, à l'âge de 56 ans. Le CF-AIPCR adresse ses sincères condoléances à ses trois enfants.

Nouvelles des Comités nationaux de l'AIPCR

La lettre électronique de l'AIPCR, complément de Routes/Roads et du calendrier des séminaires de l'AIPCR, donne des informations sur les activités des Comités nationaux, en mentionnant les événements intéressants qu'ils organisent.

Pour en savoir plus, consultez « la lettre des comités nationaux » en vous rendant sur le site de l'AIPCR : <http://www.piarc.org/fr/>

Yolande Daniel

Les démarches de sécurité des infrastructures : quelle articulation ?

François Ganneau, Directeur d'études Sécurité des déplacements, Sétra

La sécurité routière représente aujourd'hui un enjeu humain essentiel. En 2015, année cible des objectifs du millénaire fixés par l'ONU, les accidents de la route représenteront une des premières causes de mortalité dans le monde, et la première pour les enfants de 5 ans et plus dans les pays en développement¹. En Europe, on compte près de 40 000 tués/an², et en France près de 13 personnes perdent la vie sur la route chaque jour³.

Pour améliorer cette situation, il faut agir sur l'ensemble du système avec ses trois composantes : le véhicule, les usagers de la route dont le conducteur, enfin la route et son environnement. Même quand l'action porte plus particulièrement sur une de ces composantes, elle doit tenir compte de l'ensemble du système. C'est notamment le cas pour celles visant à améliorer la qualité de la route, qui nécessitent la mise en œuvre des méthodes et des techniques par l'ensemble de la communauté routière, en premier lieu les maîtres d'ouvrages routiers.

La principale mission du Sétra et du RST (Réseau Scientifique et Technique) est justement d'élaborer des méthodes pour prendre en compte la sécurité routière dans la gestion des réseaux routiers, afin de réduire encore la part de l'infrastructure dans les facteurs d'accidents. En effet, aujourd'hui encore, dans environ 40% des accidents, le facteur infrastructure intervient⁴

Trois démarches globales sont ainsi développées au niveau national :

1. pour les projets routiers, le CSPR (**Contrôle de Sécurité des Projets Routiers**) agit tout au long du processus, en instituant des audits à chaque phase du projet, afin de mettre en service une route sûre ;
2. pour les routes existantes, qui restent l'enjeu majeur, la démarche SURE (**Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes**) intervient prioritairement là où l'accidentalité la plus importante a été observée ;
3. les récentes ISRI (**Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires**), quant à elles, élargissent les démarches à l'ensemble du réseau routier national (RRN) de manière systématique quelle que soit l'accidentologie ; elles ajoutent l'aspect proactif par rapport à la démarche réactive SURE, qui se base sur l'accidentologie constatée.

Schématiquement, l'articulation entre les 3 démarches peut se représenter comme indiqué Figure 1.

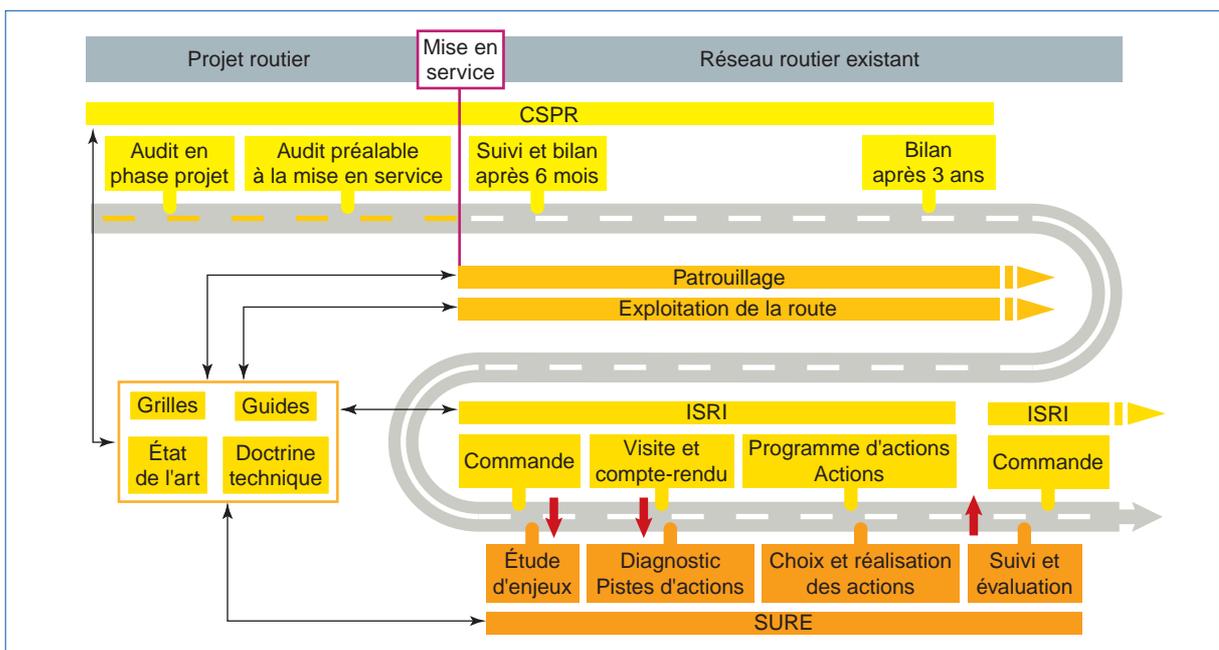


Figure 1 - Articulation des démarches (source : Sétra)

En France, le déploiement récent du contrôle automatisé des infractions et l'accent mis sur la communication ont permis une baisse importante et rapide des accidents. Les démarches SURE et CSPR déployées sur le RRN, ainsi que sur de nombreux autres réseaux (plusieurs départements, grandes villes... ont adapté ces démarches aux spécificités locales) contribuent et vont contribuer encore davantage à la baisse de l'accidentalité. Il est ainsi probable qu'à moyen terme l'accidentologie sera de plus en plus diffuse ou, du moins, que sa variabilité due à l'infrastructure sera plus faible et moins facile à identifier.

C'est pourquoi il est apparu nécessaire d'expérimenter puis de mettre en place des méthodes d'inspection et de correction d'éléments pouvant influencer sur la sécurité routière de manière plus systématique, c'est-à-dire y compris dans des sites où historiquement l'accidentologie n'est pas anormalement élevée. L'inspection de sécurité routière se définit comme une méthode préventive réalisée à intervalles réguliers par un personnel qualifié dans le domaine de la sécurité routière.

Les démarches développées en France s'enrichissent des travaux internationaux menés au sein de l'AIPCR ou d'autres structures de réflexion (CEDR, coopérations bilatérales...), et sont cohérentes avec la future directive européenne instituant quatre piliers :

- les études d'impact en amont des projets (intégrée en partie dans les études socio-économiques en France) ;
- les audits de sécurité routière pour tous les nouveaux projets routiers (CSPR en France) ;
- les démarches spécifiques d'amélioration de la sécurité des routes existantes (SURE en France) ;
- les démarches d'inspection systématiques et régulières du réseau (ISRI en France).

CSPR

www.setra.equipement.gouv.fr/CSPR,3060.html

Le CSPR est une démarche qualité mise en œuvre tout au long de la construction et comprend notamment des audits de sécurité aux différents stades du projet mené par un personnel compétent et indépendant. Cette démarche est conclue par deux bilans : l'un six mois après la mise en service ; l'autre, trois ans après.

À l'origine de la démarche, les expérimentations portaient sur la réalisation d'audits avant la mise en service d'aménagements ou de routes nouvelles. A cet effet, les connaissances sur l'accidentologie capitalisées de longue date ont été utilisées pour la conception et la réalisation de grilles d'analyse permettant de déceler les écarts aux règles de l'art ayant un fort impact sur la sécurité. L'évaluation de ces expérimentations a révélé que les grilles d'analyse étaient un outil opérationnel permettant une analyse exhaustive de la sécurité et qu'il était préférable de réaliser les audits en binôme d'auditeurs pour la majorité des projets.

Cependant, certains écarts constatés n'étaient pas ou difficilement rectifiables parce qu'ils étaient décelés trop tard. Pour éviter cet écueil, il a été décidé de traiter également les étapes amont en mettant en place une démarche qualité pour une meilleure prise en compte possible de la sécurité lors de la conception des projets.

Le CSPR a ainsi été mis au point par étapes et comprend désormais des audits à chacune des phases importantes du projet, ainsi que deux bilans. En effet, après mise en service, et même s'il y a eu un audit de sécurité, il se peut qu'il y ait encore des dysfonctionnements repérables par des comportements à risque des usagers, ou même par des constats d'accidents. Il est encore temps de modifier l'infrastructure si nécessaire.

¹ World Health Organisation

² Source : http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/doc/historical_evolution.pdf

³ Plus de 4600 ont été tuées dans un accident de la route en 2007 en France

⁴ Étude française ; et voir notamment : Treat, J., et al., Tri-Level Study of the Causes of Traffic Accidents, Final Report. Institute for Research in Public Safety, School of Public and Environmental Affairs, DOT HS-034-3-535-77-TAC, March, 1977.

SURE

www.sure.developpement-durable.gouv.fr

SURE est une démarche globale qui va du recensement des accidents jusqu'à l'évaluation des actions de sécurité routière. Le fait de hiérarchiser les itinéraires selon leur degré de dangerosité ou leur potentiel de sécurité (en calculant le taux d'accident des différentes sections par rapport à une valeur nationale ou régionale de référence) permet d'opérer des comparaisons fructueuses. L'analyse fine des accidents permet également de mieux comprendre la responsabilité exacte de l'infrastructure lorsqu'un accident se produit et, là encore, d'imaginer des réponses adaptées.

La démarche SURE a été conçue dans le but d'optimiser ce rapport coût/efficacité, en agissant en priorité sur les facteurs de l'infrastructure intervenus dans le déroulement d'accidents ou qui sont reconnus par ailleurs comme très accidentogènes (ex: visibilité, obstacles latéraux...), avec le principe de traitement homogène sur un tronçon de 20 à 50 km.

La méthode proposée (Figure 2) pour améliorer la sécurité du réseau existant fonctionne aussi bien pour le traitement d'accumulation d'accidents que pour celui de l'accidentologie plus diffuse. Elle recherche une cohérence des aménagements de sécurité en intervenant par itinéraire pour éviter de réaliser des aménagements successifs incompatibles entre eux. Elle est fondée sur la compréhension des dysfonctionnements réels et spécifiques à chaque voie (par l'analyse détaillée du déroulement des accidents qui se sont effectivement produits) pour apporter une solution adaptée. Elle permet d'établir des priorités entre les actions à mener sur le réseau, en fonction du gain escompté.

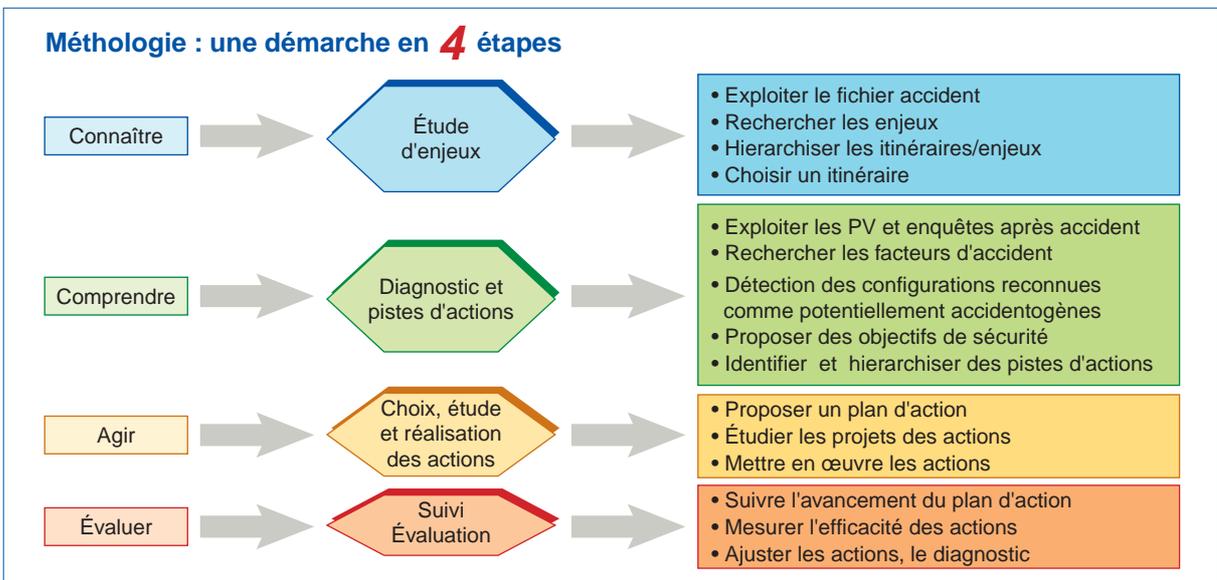


Figure 2 - Démarche SURE (source Sétra)

La méthode intègre également une composante centrée sur les caractéristiques de l'infrastructure (par exemple : obstacles latéraux) qui ont un impact sur la sécurité et sur lesquelles une action corrective est possible et reconnue comme efficace.



Exemple de traitement de carrefour (photos Sétra)⁵

ISRI

L'inspection de sécurité routière des itinéraires a pour vocation de relever les éléments de la route et de ses abords susceptibles d'influer sur le comportement de l'utilisateur et en conséquence d'avoir des répercussions sur la sécurité routière.

L'inspection s'applique aux routes existantes :

- elle est différente du CSPR, qui s'applique à un projet neuf ou un réaménagement de voie existante ;
- elle diffère également de la visite d'exploitation menée par des patrouilleurs, qui est principalement une visite de maintenance de la chaussée et ses dépendances sans remise en cause des caractéristiques de l'infrastructure⁶ ;
- elle se distingue aussi du diagnostic de sécurité (cf. démarche SURE), qui s'appuie notamment sur une analyse approfondie des procès-verbaux d'accidents sur une période donnée.



Le concept de base est d'aider le gestionnaire dans la connaissance de son réseau au travers de visites d'inspection effectuées par un œil neuf (l'itinéraire ne fait pas partie du territoire professionnel quotidien de l'inspecteur) et extérieur (l'inspecteur n'est pas impliqué dans la gestion quotidienne de cet itinéraire). Ces visites doivent permettre de développer la "vigilance sécurité" sur la route ; elles sont effectuées par un personnel qualifié d'"inspecteurs" à cet effet à l'issue d'une formation portant, d'une part sur la méthode, d'autre part sur les principaux enjeux de sécurité routière. Ce personnel qualifié n'émet aucun jugement de valeur sur la route inspectée et ne propose pas de piste d'actions, il rapporte un constat. Les pistes d'actions sont du ressort du gestionnaire routier qui a la connaissance du contexte local (accidentologie, plans pluriannuels de travaux, politique thématique des gestionnaires...).

Les relevés de ces visites n'ont pas vocation à être exhaustifs et ne nécessitent pas de faire référence à des normes ou à des règles. Cette démarche met à disposition du gestionnaire un outil supplémentaire pour améliorer la sécurité routière de son réseau.



Exemples d'évènements relevés (photos Sétra)

⁵ Suppression d'une voie de tourne-à-droite et d'un accès riverain ; réfection du marquage pour le tourne-à-gauche et mise aux normes actuelles ; simplification des îlots secondaires; réduction de la largeur de traversée.

⁶ Un exemple quelque peu caricatural serait de dire que le patrouillage va noter qu'un panneau de limitation de vitesse est détérioré, alors que l'ISRI pourrait relever que la limitation de vitesse est incohérente par rapport à ce qui précède.

Pour atteindre cet objectif, elle se veut :

- préventive et proactive, en se mettant à la place de l'utilisateur qui circule sur la route ;
- simple, efficace et pragmatique compte tenu du linéaire à inspecter ;
- récurrente et systématique : le CISR⁷ du 13 février 2008 a décidé que l'ensemble du réseau routier national devait être inspecté à fréquence régulière (tous les 3 ans) ;
- à l'initiative et au bénéfice du gestionnaire, qui reste le responsable du réseau dont il a la charge.

La visite d'inspection d'un itinéraire consiste donc en un relevé rapide et pragmatique sur une route existante et ses abords, par un œil neuf, des principales configurations pouvant interpeller ou surprendre les usagers, quel que soit leur mode de déplacement. De plus, l'inspection d'un itinéraire homogène (de pôle à pôle) doit permettre de garantir sa cohérence du point de vue de l'utilisateur.

Conclusion

Ces trois démarches ont en commun d'être systématiques (sur le RRN), pragmatiques et de viser à l'homogénéité des itinéraires. Les méthodes développées se basent sur les connaissances et l'expérience d'experts et de praticiens, et s'enrichissent d'une confrontation aux meilleures pratiques internationales.

Par ailleurs, ces différentes démarches s'auto-alimentent : autant l'application du CSPR rendra la route sûre quand elle sera en exploitation, autant les dysfonctionnements d'une route existante observés lors des démarches SURE ou ISRI alimenteront les référentiels utilisés par le CSPR. De même, la démarche ISRI pourra servir à initier d'autres démarches thématiques si des dysfonctionnements récurrents sont observés (exemple : problème de cohérence dans la signalisation des virages, dans le traitement des obstacles latéraux...).

Ainsi, avec les démarches CSPR, SURE et ISRI, le concepteur et le gestionnaire routier disposent d'une panoplie cohérente de démarches globales lui permettant d'agir efficacement sur son réseau routier dans le but d'améliorer la sécurité routière.

Les guides méthodologiques décrivant les différentes démarches, élaborés par le RST, sont disponibles en texte intégral sur la DTRF :

<http://dtrf.setra.equipement.gouv.fr>

⁷ Comité Interministériel de Sécurité Routière

Les sociétés d'autoroutes prêtes pour un télépéage européen interoperable

Malika Seddi, Directrice des Affaires internationales, ASFA

Le télépéage s'inscrit dans le processus d'amélioration continue du service rendu aux automobilistes sur les autoroutes. Les sociétés d'autoroutes ont travaillé ensemble et pendant plusieurs années pour rendre compatible les différents systèmes de télépéage. C'est en 2000 qu'elles ont lancé un système interoperable entre tous les opérateurs en France pour les véhicules légers sous le nom de Liber-t, qui compte aujourd'hui plus de 2,5 millions d'utilisateurs. Le télépéage se développe également à l'étranger, sous différentes formes, pour répondre aux problématiques toujours plus nombreuses et complexes des déplacements. Considérant ces différentes expériences, les sociétés d'autoroutes, en France se préparent aux prochains défis comme l'interopérabilité européenne, le télépéage poids lourds ou encore le développement du péage en flux libre (free flow) et des services associés.



Pour éviter la multiplicité d'équipements embarqués dans un même véhicule circulant dans différents pays européens, la Commission a adopté, en 2004, une directive qui vise à développer l'interopérabilité des systèmes de télépéage européens, dans un premier temps pour les poids lourds et trois ans après pour les véhicules légers.

Cette directive fixe les conditions et les modalités de mise en œuvre d'un « service européen de télépéage ». Il devra reposer sur un « contrat unique, un boîtier unique à bord du véhicule ». Le calendrier initial de la directive prévoyait juillet 2009 pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes et juillet 2011 pour tout autre véhicule soit trois ans après. Compte tenu de la complexité, les délais initiaux annoncés dans la Directive ont du être repoussés.

Ce « service européen de télépéage » implique la définition d'un équipement technique compatible avec les technologies citées dans la directive (GNSS/satellitaire, GSM-GPRS/téléphonie mobile, DSRC). Il implique aussi un cadre contractuel unifié, quels que soient les statuts juridiques des opérateurs de collecte du péage, et un cadre juridique harmonisé pour éviter le non-paiement du péage.

Pour être au rendez-vous des échéances fixées par la Directive européenne sur l'interopérabilité, les sociétés d'autoroutes ont mis en service un télépéage pour les poids lourds, parfaitement conforme aux spécifications de cette Directive en janvier 2007. Avec quatre émetteurs distincts des 12 sociétés concessionnaires qui collectent le péage pour les poids lourds. Il constitue la première réalisation en Europe d'un système de télépéage conforme aux spécifications développées au niveau Européen à l'issue des projets CARDME et CESARE (projets européens cofinancés par la Commission européenne). Il permet aux véhicules de disposer d'un service de télépéage avec un badge unique remis dans le cadre d'un contrat unique signé entre le client et un émetteur. Le client (société de transports) reçoit périodiquement, de la part de son émetteur, l'ensemble des éléments de facturation détaillant les montants dus (trajets, tarifs, montants hors taxes, conditions commerciales particulières, taux de TVA appliqués, ...). Le concessionnaire délègue la gestion des clients et des badges, tout en s'assurant d'un paiement garanti par les émetteurs.

Outre la réduction des temps d'attente et de passage, ce service favorise la diminution de la consommation de gazole au péage et la sécurisation du moyen de paiement.

Enfin, le développement du péage sans barrière, à vitesse normale -le passage en flux libre- représente un enjeu important pour les différents acteurs du transport routier puisqu'il contribue à réduire sensiblement la consommation des véhicules et donc la pollution en gare de péage. Plusieurs sociétés d'autoroutes expérimentent actuellement quelques sites pilotes.

Cette contribution réelle au développement durable reste néanmoins dépendante de la législation en matière de contrôle du péage. Alors qu'il se développe en Europe (Allemagne, Autriche et République Tchèque) et dans le monde (Australie, États-Unis, etc.), le cadre juridique français ne permet pas, actuellement la mise en place de péage flux libre sur les réseaux concédés même si la technologie est déjà là.

Vers une interopérabilité des systèmes



Depuis plusieurs années, les opérateurs autoroutiers européens groupés au sein de l'Asecap (Association Européenne regroupant les sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage et des exploitants de réseau à péage pour les poids lourds) travaillent activement, dans le cadre de projets européens, à rendre compatibles les systèmes de péage en Europe.

Le projet PISTA, clôturé en 2004, a montré avec succès la faisabilité d'un télépéage européen DSRC interopérable grâce à des tests réalisés, sur sites réels, en Espagne, Italie, France, Grèce et au Portugal. Plus de 620 000 transactions ont

été effectuées par près de 90 000 automobilistes.

CESARE, (Common Electronic fee collection System for A Road tolling European service), lancé en 1998 par l'Asecap et cofinancé par la Commission européenne, vise l'interopérabilité des systèmes de télépéage au plan technique (DSRC et GPS/GSM) et contractuel. Dans sa phase 3, ce projet a permis de développer un schéma organisationnel qui définit les rôles de différentes entités. Actuellement dans sa phase finale, ce projet doit définir le service européen de télépéage annoncé par la directive et l'organisation qui permettra de mettre en œuvre l'interopérabilité au niveau européen (Gestionnaire de l'Interopérabilité « Interoperability Management Body »).

Le projet MEDIA (Management of Electronic Fee Collection by DSRC Interoperability) porte sur l'interopérabilité des péages poids lourds en zone alpine.

Par ailleurs, l'émergence de nouveaux systèmes satellites, ou autres, ont conduit l'Asfa et l'Asecap à s'impliquer dans **le projet RCI** (Road Charging Interoperability) sur l'interopérabilité des systèmes basés sur des technologies différentes (DSRC, technologie GSM/GNSS). Deux prototypes d'équipements embarqués ont été mis au point par deux consortium d'industriels après appel d'offres européens. Les tests qui viennent tout juste de s'achever ont démontré le bon fonctionnement de ces équipements dans des environnements différents de systèmes de péage en Autriche, Espagne, France, Italie, Allemagne, Suisse.

Les perspectives pour le futur

Aujourd'hui les sociétés d'autoroutes préparent l'autoroute de demain afin que chacun, en Europe, puisse circuler en toute sécurité, fluidité et sérénité.

Sous l'impulsion combinée de l'Union européenne, de l'essor des technologies communicantes et de la demande des clients, les sociétés d'autoroutes préparent, avec les nombreux acteurs du transport routier, l'autoroute de demain.

Elle sera caractérisée par une grande continuité du réseau européen et une offre de services à la carte.

Si ces évolutions sont prédictibles, leur développement et leur déploiement ne sont pas aisés tant les acteurs concernés sont nombreux et les enjeux financiers importants.

Effacer les frontières avec un badge unique de péage, bénéficier du péage en flux libre, recevoir des informations de proximité en temps réel dans son véhicule, organiser ses déplacements en conciliant les différents modes de transport : aujourd'hui, les opérateurs autoroutiers mettent tout en œuvre pour que demain, chacun, où qu'il se trouve en Europe, puisse circuler en toute sécurité, en toute fluidité, et donc en toute sérénité.

Le télépéage, créateur de services

Véritable moyen de paiement, le télépéage devient peu à peu un support de nouveaux services aux clients. La technologie permet d'améliorer la collecte des informations sur l'état du trafic, la météo, le suivi des véhicules de transport de matières dangereuses. Ce badge permet également le paiement des parkings, l'achat de carburant et de services de restauration rapide, l'accès à des zones résidentielles ou des centres-villes historiques comme c'est le cas dans certains pays.

Le télépéage poids lourds permet également de proposer des services dans le domaine de la gestion des flottes, du suivi des marchandises ou de l'offre de services aux chauffeurs eux-mêmes : accès à des parkings sécurisés, paiement du carburant...

Le télépéage est clairement un outil efficace pour accroître la mobilité. Les sociétés d'autoroutes ont eu l'occasion de le rappeler à l'occasion du Grenelle de l'environnement.

Les prix 2008 du CF-AIPCR



Le jury des prix 2008 du CF-AIPCR, composé de personnalités représentatives du secteur routier, s'est réuni le 1er septembre pour examiner les 10 dossiers présentés.

Les dossiers primés sont les suivants :

Catégorie « Gestion du patrimoine routier et exploitation du trafic »

Jean-Marc Morin, Cédric Pérot

OPTRA, ou comment minimiser l'impact des travaux autoroutiers

Catégorie « Développement durable »

Ex aequo : Jean Lalo, Jean-Marie Courtois, Joseph Maho, Anaïs Vergez

Dix ans d'éco-conception et d'analyse de cycle de vie :

exemple de l'Ostrea, le marquage qui vient de la mer

et François Olard, Claude Le Noan, Benoît Evrard, Dominique Bonneau, Yves Monnier

Centrale d'enrobage à haut pouvoir de recyclage

Prix spécial du jury

Simon Pouget, Cédric Sauzeat, Hervé Di Benedetto, François Olard

Modélisation tridimensionnelle du comportement visco-élastique linéaire des enrobés bitumineux :

outil pour la conception des chaussées

Aucun mémoire n'a été primé dans les catégories « Conception, construction des routes » et « Sécurité routière ».

La remise des prix aura lieu lors de la cérémonie d'ouverture du salon Interoute et Ville qui se tiendra à Rennes le 23 septembre 2008, un article y sera consacré dans notre prochaine lettre.

Yolande Daniel

Prochaines manifestations

Invitation des membres français à participer au séminaire sur la gestion technique et le financement de l'entretien routier en Afrique



Un séminaire, conjointement organisé par le comité technique A2 et le comité national burkinabé de l'AIPCR, par l'AGEPAR, l'AFERA, et le fonds d'entretien routier du Burkina Faso (FER-B), consacré à la gestion technique et le financement de l'entretien routier en Afrique, aura lieu du 2 au 4 décembre 2008 à Ouagadougou. Il s'inscrit dans le contexte d'un renforcement des relations entre l'AIPCR et les organisations régionales africaines. Ce séminaire abordera des thématiques à enjeux pour la France et constitue une occasion pour les membres du comité français de partager et valoriser les savoir-faire en la matière grâce à la présence de nombreux experts nationaux. Les membres français de l'AIPCR sont conviés à se joindre à ce séminaire et à participer aux débats.

Des informations complémentaires sur le déroulement et le programme de cette manifestation sont disponibles à l'adresse Internet de l'AIPCR suivante :

www.piarc.org/fr/congres-seminaires/seminaires-aipcr/

Les membres français souhaitant faire une présentation sont priés de contacter directement Madame Samira IRSANE Secrétaire francophone du comité A2 de l'AIPCR à l'adresse email suivante :

samira.irsane@developpement-durable.gouv.fr
ou par téléphone au 01 40 81 18 58



• Les rencontres du CF-AIPCR

4 décembre 2008, Arche de la défense

Ces rencontres annuelles entre les membres du cf-aipcr et les experts des Comités techniques et des Comités miroirs sont devenues un lieu de rendez-vous pour la communauté routière française.



• Congrès annuel ATEC-ITS France

4 au 5 février 2009, Palais des Congrès de Versailles



• 13e Congrès international de la viabilité hivernale

8 au 11 février 2010, ville de Québec



• 24e congrès mondial de la route

25 au 30 septembre 2011 à Mexico

Comité de rédaction : M. Démarre, Y. Robichon, P. Malléjacq, Y. Daniel

Comité éditorial : M. Démarre, J.-M. Masson, Y. Robichon, P. Malléjacq, Y. Daniel, P. Chanard, L. Millefaux, M. Seddi

Conception, réalisation : Ph. Caquelard - LCPC

A collaboré à la réalisation de ce numéro : C. Fromain

Photo de la page une : route dans l'Aveyron • Auteur : Daniel Vandros , © ASCO-TP