

n° 22 • Mars 2009

L'année 2008 a été marquée, pour l'Association mondiale de la Route, par le renouvellement de ses instances dirigeantes : un article de cette lettre rend compte du conseil qui s'est tenu à Marrakech en octobre et au cours duquel Anne-Marie Leclerc a été élue à la présidence de l'AIPCR. Je profite de cet éditorial pour lui transmettre, au nom du Comité français, nos très sincères félicitations et lui exprimer le plaisir que nous aurons de travailler à ses côtés. Il faut également noter que Marc Papinutti a été élu Vice-Président de l'AIPCR, nous lui adressons également nos sincères félicitations.

Pour le Comité français de l'AIPCR, l'année 2008, au-delà du renouvellement de son équipe dirigeante, aura été marquée du sceau d'une certaine continuité, avec l'organisation, notamment, de deux manifestations en passe de devenir traditionnelles : la remise des prix du CF-AIPCR, lors du congrès Interoute et Ville en septembre à Rennes, d'une part, et la mise en place des nouveaux comités-miroirs lors des rencontres du 4 décembre à l'Arche de la Défense, d'autre part. Ces deux événements sont relatés plus loin dans la présente lettre.

Impossible pourtant, en ce début d'année 2009, qui est l'année du centenaire de l'AIPCR, de ne pas évoquer les importants changements qui se profilent sur notre horizon immédiat.

La crise économique a relayé la crise financière et conduit de nombreux gouvernements à mettre en place des plans de relance. Les infrastructures de transport, notamment routières, sont généralement au cœur des programmes de travaux

éditorial

correspondants. La rapidité des mises en chantier est à l'évidence une condition déterminante d'efficacité de ces plans, que les travaux d'entretien ou de réhabilitation des infrastructures satisfont naturellement. Ces mesures présentent en outre l'avantage, selon, par exemple, les résultats d'une étude réalisée pour le compte de la Fédération des Municipalités canadiennes*, d'être les plus efficaces en termes d'emploi et d'impact général sur l'économie.

Pour autant, il ne saurait s'agir, lors de la mise en œuvre de ces plans, de mettre entre parenthèses les efforts en faveur du développement durable. La Banque Mondiale ne s'y est du reste pas trompée, qui met en place pour la période 2008-2012 un "Sustainable Infrastructure Action Plan" faisant suite à son précédent "Infrastructure Action Plan". Et nombreux sont les maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre et entreprises qui voient dans ces plans, à juste titre, un formidable chantier permettant de démontrer la possibilité de faire sans délai "autrement et mieux", dans un sens plus respectueux de l'environnement, de l'économie des ressources naturelles, voire de l'économie tout court.

Nul doute que l'année 2009 verra la communauté routière internationale se mobiliser pour relever ce défi. Fidèle à sa mission, le Comité français souhaite prendre toute sa part dans cette mobilisation et particulièrement dans la diffusion des meilleures pratiques internationales.

Michel Démarre
Président du CF-AIPCR

* <http://www.fcm.ca/CMFiles/Backgrounder-Infometrica%20report-%20summary-FINAL-Nov%202008-EN1JGO-1162008-2367.pdf>

Sommaire

• Éditorial de Michel Démarre	1	• Le système LAVIA	6
• Prix 2008 du CF-AIPCR, Carnet, Rencontres, Centenaire de l'AIPCR,	2-3	• Le projet BALI	7-9
• La réunion des Comités nationaux	4	• Les Directions interdépartementales des routes	10-11
• Road ERA net	5	• Prochaines manifestations	12

Chères adhérentes, chers adhérents.



Nous vous rappelons que toutes les correspondances, y compris les cotisations doivent être adressées au secrétariat du CF-AIPCR :

**CF-AIPCR c/o LCPC (Pt 06)
58, boulevard Lefebvre 75732 Paris Cedex 15**

Merci



Les prix 2008 du CF-AIPCR

Comme annoncé dans notre dernière lettre, la remise des prix a eu lieu, le 23 septembre 2008, lors de la cérémonie d'ouverture du salon Interoute et Ville qui s'est tenu à Rennes.



Catégorie Développement durable



Nous vous faisons partager la fierté des heureux lauréats à travers quelques photos.

Notez déjà dans vos carnets que la prochaine édition de ce concours se déroulera en 2010.



Catégorie Gestion du patrimoine routier et exploitation du trafic



Prix spécial du jury « Charles Parey »

Carnet



Anne-Marie Leclerc,

Sous-ministre adjointe des Transports du Québec et directrice générale des infrastructures et des technologies, a été élue Présidente de l'AIPCR, à la suite de Colin Jordan (Australie).



Marc Papinutti,

Premier délégué pour la France, a été élu membre du Comité exécutif de l'AIPCR et Vice-Président de l'AIPCR.

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. Les dernières se sont déroulées le 4 décembre 2008 et ont regroupé un grand nombre de participants.

Elles ont également permis la mise en place des nouveaux Comités miroirs pour la période 2008-2012 ; vous trouverez leur présentation dans l'encart de cette lettre.

Vous pouvez également consulter les présentations qui ont été faites au cours de cette journée sur le site du CF-AIPCR.



Le centenaire de l'AIPCR

L'année 2009 marque le centenaire de l'AIPCR, notre maison mère, fondée en 1909 à Paris. C'est une opportunité pour donner plus de visibilité à l'association et mieux faire connaître ses actions. Dans un premier temps, nous vous présentons ici le logo du centenaire de l'association, récemment dévoilé par l'AIPCR. D'autres actions seront organisées après la réunion du Comité exécutif de l'AIPCR qui doit avoir lieu courant mars et au cours de laquelle elles seront définies.



La réunion des Comités nationaux de l'AIPCR



La délégation française au conseil



*Le CF-AIPCR
à la réunion des Comités nationaux*



*L'ancien Président Colin Jordin
et la nouvelle Présidente
Anne-Marie Leclerc*



Les 28 et 29 octobre 2008, dans le cadre de la réunion annuelle du Conseil de l'AIPCR à Marrakech, une cinquantaine de représentants des Comités nationaux se réunissaient autour de leur représentant auprès du Comité exécutif, Friedrich ZOTTER, président du Comité national autrichien. Au cours de cette réunion, il a été réélu pour quatre ans dans ces fonctions par la grande majorité de ses pairs : c'est donc lui qui continuera de nous représenter comme membre du Comex.

L'association compte actuellement 33 Comités nationaux représentant 38 pays. Leur importance a été soulignée non seulement parce qu'ils assurent la gestion des membres personnels et collectifs de l'AIPCR, mais aussi parce qu'ils sont un élément de liaison au sein de la communauté routière, secteurs public et privé, de leurs pays.

Un tour d'horizon des différentes activités des Comités nationaux a permis de mettre en évidence de multiples actions communes telles que l'organisation, au niveau national, de colloques, congrès, séminaires, journées d'études sur des thèmes plus ou moins larges, la publication de périodiques (lettre, brochure, revue, ...) sous forme papier ou électronique, l'animation de sites web, mais aussi d'actions plus particulières et originales : organisation de concours (prix jeune, prix innovation, etc), voyages d'étude, Comités miroirs, blog du premier délégué...

La "lettre des Comités nationaux de l'AIPCR", diffusée sur le site de l'AIPCR (www.piarc.org) est, à ce titre, un outil précieux de diffusion d'informations : depuis 2005, 15 numéros ont été publiés dans lesquels 28 Comités nationaux ont fourni 275 articles.

Friedrich ZOTTER a souhaité que les échanges d'information se développent entre les Comités nationaux par l'intermédiaire de cette lettre électronique. Il a par ailleurs constitué un "groupe d'action" avec quelques volontaires pour l'aider à animer le groupe des Comités nationaux (Canada, Canada-Québec, Espagne, France, Maroc).

Une mise en perspective des actions de l'AIPCR a été présentée, avec bien sûr le travail des Comités techniques, le Congrès international de la viabilité hivernale à Québec du 8 au 11 février 2010, qui a fait l'objet d'une présentation spécifique, et le Congrès mondial de la route, du 25 au 30 septembre 2011 à Mexico.

Enfin, 2009 constitue une date importante pour l'AIPCR, qui célébrera le centenaire de sa création à Paris, le 27 avril 1909. Pour fêter cet événement dans chaque pays membre, le Comex a chargé un groupe de travail de lui proposer des actions et des documents promotionnels d'accompagnement. L'idée est de laisser un maximum de liberté aux pays quand aux modalités de cette célébration tout en harmonisant la promotion de l'AIPCR à cette occasion. Quelques thèmes communs ont été évoqués tels que le développement durable ou la sécurité des piétons. La décision sera prise lors du prochain Comex en mars 2009.

Yves Robichon
MEEDDAT/DIT



Le conseil

Les directions des routes en Europe coordonnent leur recherche

Aujourd'hui encore, il est fréquent que différents pays d'Europe lancent des programmes de recherche qui sont très similaires dans leurs attentes et leurs objectifs. Cela se justifie parfois par la nécessité de prendre en compte des spécificités locales (climatiques, culturelles etc.). Toutefois, on peut imaginer que les préoccupations des diverses administrations se recoupent fréquemment, et des synergies sont donc envisageables.

C'est bien là l'objet du dispositif " ERA-NET " mis en place par la Commission européenne. Sur des thématiques relativement précises, il s'agit d'inciter les commanditaires publics de recherche à se coordonner en amont pour identifier les sujets d'intérêt commun, pour ensuite définir en commun les programmes de recherche, et aussi pour gérer et lancer en commun les appels d'offres et appels à projets correspondant. Fin 2006, un bilan faisait état de plus de 80 ERA-NETs, qui ont émis des appels à projet pour un total de plus de 800 M d'euros. Le dispositif fonctionne donc, et on s'attend à ce que les synergies se traduisent en économie d'échelle : cumulés et gérés de façon structurée, les budgets de recherche nationaux permettront de commander plus de recherche, et d'aboutir à des projets de meilleure qualité grâce à un niveau accru de transparence voire de concurrence.

Le domaine des routes est exemplaire. Un premier ERA-NET, " ERA-NET ROAD ", a été lancé en juin 2005 et s'achèvera en mars 2009. Il associe 11 pays partenaires, qui ont entre autres identifié des sujets de préoccupation conjoints. Surtout, grâce à un nombre réduit de projets pilote, ERA-NET ROAD a pu mettre sur pied des procédures efficaces permettant de gérer les appels d'offres en commun. Si l'on imagine les diversités des pratiques administratives entre les onze participants, on se rend bien compte de l'ampleur de la tâche accomplie ! Surtout, et ERA-NET ROAD est un des seuls ERA-NETs à y parvenir, les partenaires arrivent à mettre en commun une partie de leur budget de recherche, et ce en amont.

Sur un exemple concret, cela veut dire que des budgets de recherche du Royaume-Uni, du Danemark, d'Espagne etc. sont gérés par la Suède, qui émet des appels à projets pour le compte du groupe de partenaires et qui peuvent, in fine, aboutir à financer des instituts ou laboratoires basés dans des pays autres que ceux qui financent. Autrement dit, c'est la fin progressive du principe de préférence nationale. Un premier appel sur les routes et le changement climatique a été émis au printemps 2008, et EGIS participe à un des consortiums sélectionnés. Un deuxième appel se prépare sur la sécurité routière et devrait être émis en février 2009. A nouveau, il faut souligner que les budgets qui financent ces projets sont fournis non pas par la Commission, mais bien par les directions des routes des États qui définissent les appels.

Devant ces avancées, la Commission a accepté de prolonger le dispositif, via " ERA-NET ROAD II ". Ce nouveau projet devrait, après les dernières négociations, commencer en mai 2009, et 17 Etats membres ont déjà décidé de s'y joindre, dont la France en tant que coordinateur. Il permettra d'affiner les procédures précédemment établies, par le biais de deux nouveaux appels à projets et d'une centrale internet de recensement des besoins de recherche. Il vise également à rapprocher les recherches publiques purement routières de celles relevant plus largement de la thématique transports, comme de celles du secteur privé. Son objectif essentiel, surtout, est de pérenniser cet enthousiasme et ces mécanismes pour qu'ils perdurent même sans le soutien de la Commission. Il est ainsi envisagé que la Conférence européenne des directeurs des routes (CEDR) reprenne et héberge le dispositif à partir de 2010.

" Trust, Commitment, Understanding ", tels sont les fondements du succès d'ERA-NET ROAD, et l'ensemble de la communauté routière européenne en bénéficiera in fine.

Patrick Malléjacq

Coordinateur d'ERA-NET ROAD II
Délégué aux affaires internationales du LCPC
Secrétaire général du CF-AIPCR

Vers une meilleure connaissance des limitations de vitesse

Contexte et enjeux

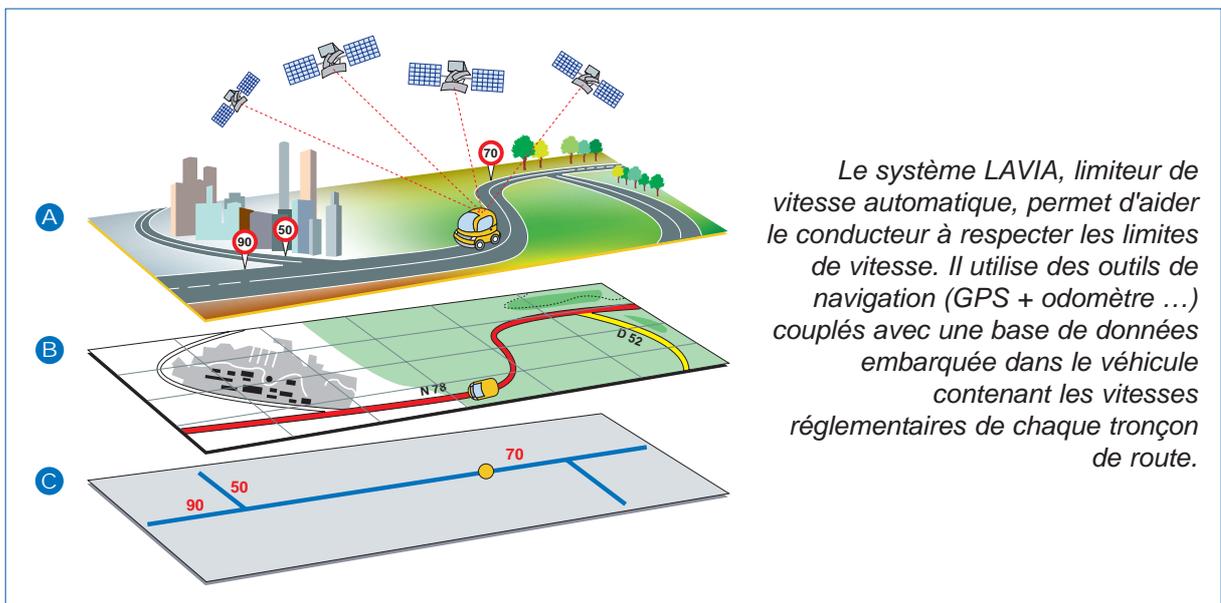
En juin 2006, la Commission européenne a publié une communication intitulée « Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent », qui constate les progrès enregistrés en matière de sécurité des transports et en particulier celle de la route, et qui confirme l'utilité des nouvelles technologies dans ce domaine. Cela a conduit au lancement de l'initiative « Voiture Intelligente » et, en décembre 2008, à l'adoption du plan d'action sur les systèmes de transport intelligents de la Commission. Celui-ci vise à augmenter leur diffusion et leur utilisation dans le transport routier, afin qu'ils puissent contribuer à rendre le transport plus respectueux de l'environnement, réduire les congestions de trafic et sauver des vies.

Dans ce contexte, la France et le réseau scientifique et technique du MEEDDAT se sont fortement impliqués dans trois projets particuliers et très liés entre eux, que cet article présente : le projet LAVIA, le projet de base de données BALI et le projet européen ROSATTE.

LAVIA : une étude d'acceptabilité du système

En France, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) et le Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC) ont lancé le projet LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée) dans le cadre du PREDIT 3. Ce projet vise à étudier la faisabilité et l'acceptabilité d'un équipement de limitation de vitesse par les automobilistes (www.lavia.fr). Le LROP était responsable d'une expérimentation, qui s'est déroulée sur plus d'un an et a impliqué une centaine de conducteurs. Pour finir, ce projet a été primé lors des journées de clôture du PREDIT 3 du 5 au 7 mai 2008.

Principe du système LAVIA



Le retour d'expérience des conducteurs était globalement positif. Il a démontré une bonne acceptation du système mais a aussi mis en évidence la nécessité d'un certain nombre d'améliorations, notamment au niveau de la pertinence et la cohérence de la signalisation.

Si l'on souhaite traiter ces sujets et pouvoir déployer un tel système en grandeur réelle, afin donc d'améliorer la sécurité routière, l'étape suivante consistera à créer une base de données des limites de vitesse et d'organiser sa mise à jour afin de garantir un niveau de qualité de l'information.

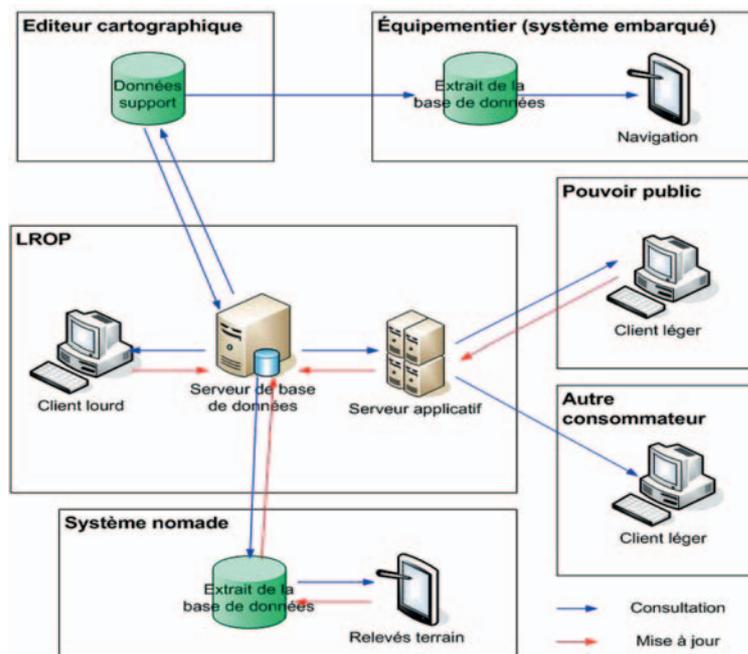
BALI : une étude de faisabilité technique et organisationnelle



Le projet BALI pour « Base de données des Limites de vitesses » a été lancé en 2006 par la délégation de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) et le service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (Sétra). Le groupe Interaction Véhicule Voirie (IV2) du Laboratoire régional de l'Ouest parisien (LROP) assure la maîtrise d'œuvre de l'ensemble du projet, mettant ainsi à profit son expérience acquise à l'occasion du projet LAVIA. Le projet BALI vise principalement deux objectifs :

- Analyser les conditions et modalités techniques et opérationnelles de la constitution d'une base de données nationale des limites de vitesse, et estimer les coûts économiques d'investissement et de gestion ultérieure ; cela porte sur la constitution de la base (initialisation) et sur ses mises à jour.
- Mettre en œuvre un **démonstrateur** à l'échelle du département pilote des Yvelines, en préfiguration de la gestion d'une future base de données nationale, permettant d'évaluer les coûts et de valider l'intérêt des partenaires (éditeurs de service, collectivités territoriales et gestionnaires de réseau, cartographes etc.).

Architecture technique de BALI



Une telle base nationale, apportant aux automobilistes l'information sur les limites de vitesse, est en effet reconnue propice à améliorer la fiabilité, et donc la pertinence, des dispositifs embarqués dans les véhicules. On peut donc légitimement en attendre un impact positif sur la sécurité routière. Ces actions doivent venir en particulier en complément des actions de contrôle sanction automatisé (CSA) pour lutter efficacement contre les petits excès de vitesse sur lesquels le contrôle sanction automatisé a un impact plus limité (notion de conduite apaisée).

Par ailleurs, cette base de données pourrait permettre aux entités responsables de l'établissement des règles de police de mieux gérer les choix et implantations des limites de vitesse sur le réseau dont elles ont la charge.

Le démonstrateur : site web collaboratif

En ce qui concerne les bases de données géographiques, l'analyse faite en début du projet BALI ne montrait pas d'intérêt à adopter une des bases du commerce plutôt qu'une autre. Dès lors le choix a été fait de retenir la base de données Top Adresse® de l'IGN, en tenant compte :

- De l'existence d'une convention liant le MEEDDAT et l'Institut géographique national (IGN),
- Du besoin de disposer d'une base de données suffisamment détaillée, permettant en particulier la définition des sections de limitation en zone d'agglomération,
- De la nécessité de disposer de la position des adresses postales en zones urbaines, largement utilisées pour les arrêtés de police en agglomération,

Cette base a été complétée par une couche supplémentaire contenant le positionnement du bornage (PR ou point de repère) sur le réseau routier national et départemental.

Les deux images suivantes montrent l'interface proposée :



Exemple d'affichage d'un agrandissement de la carte

Exemple de saisie d'une section de limitation de vitesse

Collecte des données et initialisation de la base de données BALI

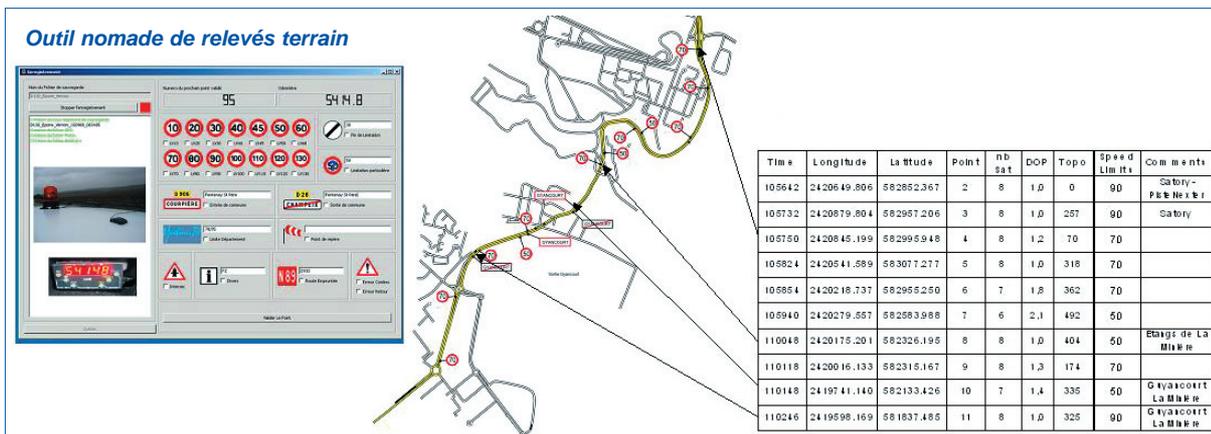
L'initialisation de la base de données permet dans un premier temps d'attribuer une vitesse générique à chaque section du réseau routier, en s'appuyant évidemment sur les limitations de vitesse du code de la route et sur les référentiels utilisés. Pour cela, une requête géographique est d'abord effectuée sur le référentiel afin de récupérer la classification du réseau routier, puis l'initialisation des vitesses s'effectue par un traitement sur les objets géographiques de la base cartographique. De la même manière, les zones d'agglomération limitées à 50 km/h sont importées de la couche d'occupation du sol. Les règles d'affectation des vitesses hors agglomération sont les suivantes :



- Autoroutes : 130 km/h
- Routes à chaussées séparées : 110 km/h
- Routes à une chaussée : 90 km/h

En parallèle de cette initialisation, le LROP a demandé aux Maires du département des Yvelines de faire remonter les informations précises concernant leurs communes et notamment les limites de la zone d'agglomération. À ce jour, 60 % des communes ont répondu à nos sollicitations et leurs données sont venues compléter la base BALI.

En complément, des relevés terrain ont été effectués par les équipes du LROP / IV2 sur le réseau classé à grande circulation et au-delà, représentant ~ 3000 km parcourus sur trois mois. Cette collecte va nous permettre de compléter les informations, de contrôler la qualité des données et de corriger d'éventuelles ambiguïtés.

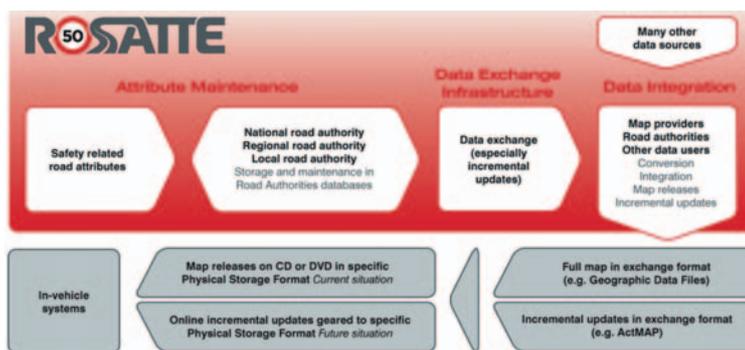


Des solutions au niveau européen

Le projet européen ROSATTE a été lancé à l'initiative de ERTICO dans le cadre de l'appel à propositions " ICT for Intelligent Vehicles and Mobility Services " de la DG INFSO . Ce projet s'appuie sur le constat que les bases de données cartographiques peuvent contribuer significativement à l'amélioration de la sécurité et de la mobilité routière mais que le déploiement des applications utilisatrices nécessite de disposer de données de sécurité cohérentes et à jour à l'échelle européenne. C'est pourquoi le SETRA et le LROP sont partenaires de ce projet.

ROSATTE vise donc à développer une infrastructure d'échange de données numériques, en premier lieu les attributs de sécurité de la route, pour leur accès, leur mise à jour, leur échange et leur intégration, comme l'illustre le schéma ci-contre.

Flux de données de la collecte au véhicule



BALI (base de données des limitations de vitesse dans le département des Yvelines) est l'un des sites d'essai du projet européen ROSATTE. Il est donc prévu de tester à cette occasion certains des méthodes et outils qui auront été développés par ROSATTE. En particulier, il semble intéressant de tester les outils d'exportation des données et métadonnées, notamment dans leur dimension géographique (application de la norme ISO 17572-3 dite AGORA-C) ainsi que les solutions d'assurance qualité.

Conclusions et perspectives

Le développement du démonstrateur BALI ne constitue pas une fin en soi ; il est au contraire une des premières pierres d'une infrastructure nationale et européenne qui doit contribuer à améliorer la sécurité routière et d'atteindre les objectifs ambitieux de la Commission européenne.

Si la connaissance des limitations de vitesse statiques peut y contribuer efficacement, l'actualité récente a montré que cela ne suffisait pas et qu'il était nécessaire de traiter d'autres attributs de sécurité comme les autres signaux de prescription, les passages à niveaux ou les pentes. De même, la prise en compte d'autres types de limitations de vitesse comme les limitations temporaires (au droit des chantiers par exemple) ou dynamiques (affichées sur les panneaux à message variable - PMV) doit permettre d'informer le conducteur en permanence jusque dans son véhicule.

Dominique Guichon, Chef du groupe Interaction Véhicule Voirie (IV2)
Laboratoire régional de l'Ouest-Parisien
dominique.guichon@developpement-durable.gouv.fr

Les Directions interdépartementales des routes (DIR)

Une nouvelle organisation routière de l'État

Au niveau central, le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT) s'est réorganisé en 2008 autour de cinq pôles. Dans le domaine des transports et de la sécurité routière, la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) et la délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR) ont été mises en place.

Au sein de la DGITM, la Direction des Infrastructures de transports (DIT) a succédé à la Direction générale des Routes avec comme missions :

- la planification des infrastructures de transport au niveau national,
- les grands projets de ligne ferroviaire à grande vitesse, canaux, autoroutes, investissements portuaires,
- la politique d'entretien des réseaux ferré et routier nationaux,
- la gestion du trafic routier et l'information des usagers,
- la passation et la gestion des contrats de concession autoroutière,
- la tutelle de Réseau Ferré de France (RFF) et de Voies Navigables de France (VNF),
- la gestion des directions interdépartementales des routes (DIR).

Au niveau local, les 11 DIR avaient été mises en place en 2007 avec comme objectifs :

- Offrir le même niveau de service sur un itinéraire cohérent,
- Créer une organisation efficace tournée vers la sécurité et l'exploitation avec un haut niveau de service et un professionnalisme accru,
- Placer les relations avec les usagers au coeur des préoccupations du service et être à leur écoute pour mieux répondre à leurs attentes,
- Concevoir, réaliser et mettre en service des opérations d'investissement pour améliorer l'efficacité du réseau, et son environnement.

A - Les services routiers de l'État

(Carte des réseaux gérés par les directions interdépartementales des routes, ci-contre)

B - Les missions des DIR

Entretien et exploitation : des politiques homogènes sur des itinéraires cohérents, pour apporter aux usagers la sécurité et l'efficacité du service

L'exploitation (service à l'utilisateur, sécurité et régulation du trafic) :

surveillance du réseau, gestion du trafic, information des usagers fiable et en temps réel, interventions sur accidents, viabilité et en particulier en période hivernale,

L'entretien (pérennité de l'infrastructure, sécurité des infrastructures) :

entretien des chaussées et de leurs dépendances (accotements, fossés, bassins, plantations), des aires, des ouvrages d'art (ponts, viaducs, tunnels, murs), des équipements de la route (signalisation verticale et horizontale, dispositifs de retenue, dispositifs de surveillance), en privilégiant les actions préventives,

La gestion du domaine public (préservation de l'intégrité du domaine public) :

autorisations et conditions d'occupation, relations avec les riverains, gestion des dégâts au domaine public.

Ingénierie routière : la qualité des opérations d'investissement

Les DIR réalisent, à la demande des services de maîtrise d'ouvrage (SMO), les études d'opérations routières. Elles assurent le pilotage des chantiers jusqu'à la réception et la remise des ouvrages à l'exploitant (DIR), dans le respect des calendriers et des budgets fixés par des SMO positionnés au sein des directions régionales de l'équipement (DRE). Des systèmes de management de la qualité sont progressivement mis en place dans les DIR.

C - L'organisation des DIR

Chacune des DIR se déploie sur plusieurs régions et départements.

Elles disposent de services en charge de décliner la politique en matière de gestion, d'entretien et d'exploitation de leur réseau respectif.

Leur organisation est basée sur des **unités opérationnelles de proximité** « les districts » qui exploitent un réseau homogène.

Entretien

Les districts s'appuient sur plusieurs centres d'entretien et d'intervention (CEI) qui assurent les missions de surveillance du réseau, interviennent ponctuellement pour garantir la sécurité des usagers, entretiennent et maintiennent en état le patrimoine routier.

Exploitation

Les DIR sont en charge du service aux usagers de la route, qu'il s'agisse de la viabilité du réseau (notamment en hiver), de la propreté des voies et des dépendances ou de l'information et de la gestion du trafic.

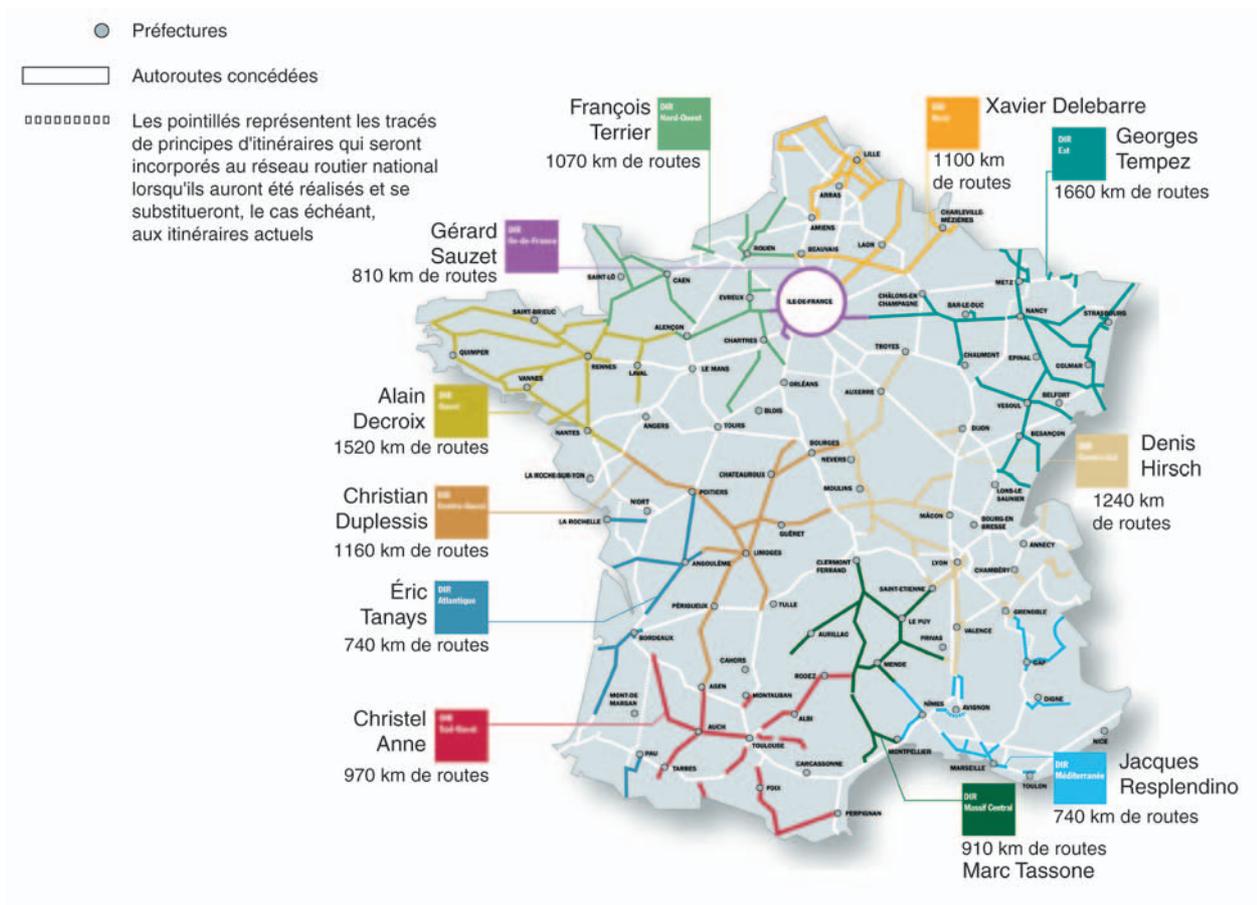
Des centres dédiés à cette dernière fonction (CIGT) sont au cœur du dispositif de gestion du trafic et fonctionnent en réseau. Ils assurent la diffusion des alertes au sein des structures de la DIR, dialoguent avec les centres régionaux d'information et de circulation routière (CRICR) et ont en charge la gestion du trafic et l'information des usagers en temps réel.

Ingénierie routière

Les DIR disposent d'un ou de plusieurs services d'ingénierie routière (SIR) qui peuvent être chargés des études et du pilotage des projets et travaux d'infrastructures nouvelles.

Les SIR sont organisés en « équipes projet » pilotées par un responsable. Ils disposent de pôles techniques de référence (spécialisés en ouvrages d'art, chaussées, assainissement, équipements de la route, matériaux et géotechnique...), pouvant apporter leur expertise et travailler pour les autres SIR.

Philippe Chanard, Directeur adjoint
DIR Massif-Central



Prochaines manifestations



- **Journée Technique ATEC-ITS France** - 17 mars 2009, Union internationale des chemins de fer, Paris
Organisée avec le concours de Egis Mobilité et Logica, intitulée
« Objets nomades et mobilité intelligente : acteurs, perspectives et enjeux »
www.atec-itsfrance.net



- **Assemblée générale du CF-AIPCR** - 23 mars 2009 à 14h00, Arche de la Défense



- **L'ADSTD et le SETRA**

organisent le 25 mars 2009 une journée de réflexion et d'échange sur le thème
« Un état de l'art partagé pour réduire l'empreinte écologique des transports terrestres »

La manifestation se tiendra à Paris et rassemblera notamment des responsables de services déconcentrés du MEEDDAT et de services techniques départementaux ainsi que leurs collaborateurs, des experts et techniciens du Réseau scientifique et technique, des membres des organisations représentatives des professions du domaine routier et des associations participant à l'élaboration de l'état de l'art.

Pour toute information s'adresser à : setra.scac@developpement-durable.gouv.fr



- **Intermat 2009** - 20 au 25 avril 2009, Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte

Nous serons heureux de vous y accueillir sur le stand que tient le CF-AIPCR du 20 au 24 avril, Hall 2 - A01
Notez également que notre président a accepté de présider le Symposium « Constructeurs de matériels européens - Leur contribution au développement durable » qui se tiendra dans le cadre du salon les 21 avril après-midi et 22 avril matin.

www.intermat.fr



- **Le Comité miroir n° 3 du CF-AIPCR consacré à la viabilité hivernale, organise une journée le 27 mai 2009, Arche de la Défense**

[Informations sur le site du CF-AIPCR](#)



- **27e Conférence Baltique des routes** - 23 au 26 août 2009 à Riga (Estonie)

[Informations sur le site du CF-AIPCR](#)



- **13e Congrès international de la viabilité hivernale** - 8 au 10 février 2010, Québec

La France y est traditionnellement active et, en coordination avec la DIT du MEEDDAT, le CF-AIPCR y organisera un « Pavillon France ». Cet espace a vocation à réunir les acteurs français de la viabilité hivernale, et plus largement des routes, publics comme privés. Ce sera un excellent moyen de contribuer à faire de ce congrès un moment d'échange et de progrès entre nous et avec nos collègues étrangers. Afin d'en garantir le succès, le CF-AIPCR en a confié la conception, l'organisation et la promotion à l'ISTED.

Enfin, le CF-AIPCR étudie les propositions de diverses agences de voyage afin de proposer une offre « avion + hôtel » avantageuse aux congressistes membres.

Contacts :

ISTED, Christine Pointereau • christine.pointereau@i-carre.net

CF-AIPCR, Yolande Daniel • cf-aipcr@lcpc.fr



- **5e Congrès mondial de l'émulsion** - 12 au 14 octobre 2010 à Lyon

Pré-enregistrement possible sur le site www.cme-emulsion.com



- **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, R. Cunin, C. Du Rivau, L. Millefaux, M. Seddi

Conception, réalisation : Ph. Caquelard - LCPC

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