



n° 25 • Octobre 2010

éditorial

Cette lettre devrait être publiée quand démarrera le congrès Interoute et Ville, organisé à Metz du 26 au 28 octobre. Comme à l'accoutumée, le comité français y participera.

Après une halte en 2006 et 2008 à Rennes, cette manifestation, devenue un rendez-vous habituel de la communauté routière française, reprend ainsi sa tournée des régions françaises, et c'est tant mieux. En premier lieu, cette itinérance contribue, me semble-t-il, à bien illustrer la thématique retenue précisément pour cette édition, à savoir « Infrastructures de transport et mobilité durable : enjeux, défis et perspectives pour les territoires ». Deuxièmement, elle tient compte des évolutions survenues depuis les premiers congrès de l'entretien routier, dont Interoute et Ville est l'héritier, et, notamment, de la poursuite de la décentralisation, avec l'accroissement corrélatif de l'implication des départements, et du rôle croissant des villes, véritables laboratoires, pour les infrastructures de voirie urbaine, de la relation avec les autres modes de transport, collectifs ou indivi-

duels. Il est donc bien légitime que cette manifestation poursuive son ancrage dans le tissu territorial français.

Par ailleurs, le salon associé à Interoute et Ville continue à mobiliser et fédérer toutes les communautés, y compris l'ingénierie, les constructeurs de matériels et toutes les entreprises du secteur. Le comité français s'inscrit ainsi naturellement, dans ce salon, comme une composante de l'IDRRIM, institut que j'ai eu l'occasion de présenter dans une précédente édition de la lettre.

Fidèle à sa vocation de porte ouverte sur l'international, le comité français remercie enfin les organisateurs de l'invitation qu'ils ont lancée aux directeurs des routes de la CEDR (conférence européenne des directeurs des routes), tant nous restons persuadés de l'intérêt d'associer à nos réflexions et discussions nos partenaires étrangers, et notamment européens.

Michel Démarre
Président du CF-AIPCR



Le stand du CF-AIPCR lors d'Interoute et Ville 2008

Sommaire

- Éditorial 1
- Les rencontres du CM3 (VH) 6-8
- Activités du CF-AIPCR et Carnet 2
- Les pneus et la mobilité durable 9-11
- Rencontres 2010 du GPB 3
- Prochaines manifestations 12
- ASF et Orange, partenaires 4-5



Activités du CF-AIPCR

• Plan stratégique 2012-2015 de l'AIPCR

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui nous ont fait part de leurs avis suite à l'enquête menée au 2e trimestre. Vous trouverez le document qui a été transmis au SG AIPCR sur notre site : www.cf-aipcr.org Espace « membres adhérents »

- Michel Démarre, Patrick Malléjacq et Yolande Daniel ont rencontré le nouveau Premier délégué, Christophe Saintillan, le 16 juillet 2010.
- Les Présidents et Secrétaires des 8 comités miroir se sont réunis le 4 octobre matin pour échanger avec Michel Démarre et Yves Robichon.
- Un Conseil d'administration s'est tenu le 4 octobre après-midi.
- Suite à l'appel d'offres lancé durant l'été, le prestataire retenu pour la maîtrise d'œuvre du pavillon France à Mexico est « Évènements Pluriel » (Marie-Hélène Brunel).
- Un appel d'offres vient d'être lancé concernant le choix d'une agence de voyage pour Mexico. Nous vous indiquerons le résultat de cette consultation dans la prochaine Lettre de décembre.

Carnet

• Nominations au Conseil des ministres du 23 juin 2010 de :

Christophe Saintillan

en tant que
Directeur des infrastructures de transport,
en remplacement
de Marc Papinutti
qui a pris la direction
générale de
" Voies navigables
de France "



Christian Leyrit

en tant que
Vice-Président du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD)
en remplacement
de Claude Martinand
qui a fait valoir ses
droits à la retraite



• Autres nominations

Marc Tassone

à l'**IDRRIM**
en tant que
Directeur général
depuis le
1er septembre 2010



Jean-Luc Masson

en tant que
Directeur de la DIR Massif-Central
depuis le
20 septembre 2010



Rencontres 2010 du Groupement professionnel des bitumes



Le 14 septembre, le Groupement Professionnel des Bitumes a réuni pendant une demi-journée des professionnels, gestionnaires, concepteurs, constructeurs, fournisseurs, au service des infrastructures de transports. Sous le thème "Infrastructures et Mobilités Responsables", ces rencontres ont été l'occasion de partages d'expériences illustrant les attentes de mobilités de nos concitoyens et les enjeux qui en découlent.



Jean-Louis Marchand, Président de l'USIRF, a montré comment les constructeurs de routes se mobilisent pour répondre aux défis du développement durable dans ses trois dimensions. Sur le pilier économique, les entreprises s'adaptent aux évolutions de la décentralisation et peuvent s'enorgueillir de compter parmi elles des leaders mondiaux. La Convention d'engagement volontaire, signée avec l'État par une large représentation de la profession, est une étape déterminante pour répondre aux problématiques environnementales de préservation des ressources naturelles et de la biodiversité, et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les constructeurs s'attachent à répondre à toutes les questions relatives à la santé, qu'elles concernent leurs salariés, les riverains des chantiers ou les usagers des infrastructures. De l'amalgame trop longtemps toléré entre goudron et bitume, il a fallu presque deux décennies d'études sous l'égide du Centre international de recherche sur le cancer, pour démontrer qu'aucun lien ne peut être établi entre bitume et cancer. Les associations au niveau français, USIRF et GPB, et au niveau européen, EAPA et Eurobitume, se mobilisent pour que l'information sur leurs métiers soit à l'abri des confusions subies aujourd'hui.

Représentant l'État, maître d'ouvrage du réseau national, Jean Lévêque en a donné les priorités : connecter la route aux infrastructures de transport à faible impact sur l'environnement et moins consommatrices en énergie, et améliorer la qualité environnementale des routes. Dans le souci de valoriser l'existant, il faut accepter la réduction du niveau de service pour les usagers ordinaires au bénéfice des transports en commun pour lesquels les routes resteront essentielles pour les connecter à toutes les infrastructures de transport.

L'espace public urbain est un nœud important de partage entre les différents modes de transport. Un accent particulier a été donné par Maryvonne Dejeammes, du CERTU, pour que ces aménagements soient accessibles à chacun, quelles que soient les aptitudes de cha-

cun. Les techniques à base de bitume, comme les asphaltes, apportent contraste sensoriel pour les malvoyants et confort pour les personnes à mobilité réduite.

Le développement des modes de transports collectifs, a expliqué Hubert Metgé, faisant part de l'expérience de Systra, spécialiste de l'ingénierie des transports collectifs intervenant dans 150 pays, réduit l'emprise consacrée à la mobilité et limite l'impact sur l'environnement. La bonne utilisation de la voirie permet ainsi de favoriser des modèles urbains plus denses et plus durables.

Le coût élevé des plateformes multimodales est un obstacle au développement du fret ferroviaire. Pour lui donner l'agilité nécessaire à la dynamique du marché des transports de marchandises, Jean Lorin, de Naviland Cargo, met en œuvre avec Colas un concept de plateformes dimensionnées pour une durée de vie alignée sur celle des contrats de fret. Construites plus rapidement, ces plateformes bénéficient aussi des qualités de recyclage du bitume et peuvent être démontées en fin de contrat, rendant l'emprise à son usage initial.

Pour insuffler une nouvelle vie au modèle français de ligne à grande vitesse (LGV) et lui permettre de relever le défi des 340 km/h, Alain Cuccaroni, de RFF, et Alain Robinet, de la SnCF, utilisent la grave-bitume pour faciliter la construction et protéger la plateforme de ses voies. Ils proposent d'en généraliser l'utilisation pour l'entretien des voies ferrées conventionnelles.

Pour le président du Groupement Professionnel des Bitumes, Bernard Anselmi, le défi n'est pas tant dans la disponibilité du bitume que dans la capacité à innover. Si produire du bitume n'est pas un choix sans contrainte dans le contexte pétrolier, la baisse de la demande dans les autres produits lourds et les limites des procédés de conversion sont autant de gages assurant la disponibilité bien au-delà de 2030.

Le sénateur Yves Krattinger, président de l'IDDRIM, a rappelé que notre développement est proportionnel au nombre de services auxquels on accède : en matière de formation, de culture, d'emplois, de loisirs, de sports, d'espaces pour se ressourcer... C'est pour répondre aux attentes de nos concitoyens dans ces domaines que sont mis en commun nos savoir-faire pour une mobilité responsable, dans le cadre de l'IDRRIM. C'est grâce à cet institut que pourront être relevés collégialement les défis de la Convention d'engagement volontaire, déjà déclinée dans 22 départements.

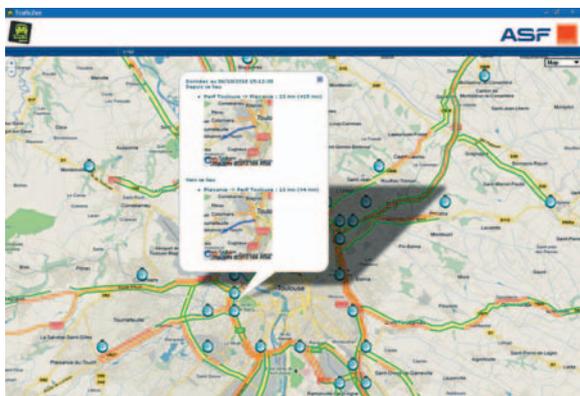
Didier Carré, Directeur général du GPB

ASF et Orange

Partenaires pour une information en temps réel sur le trafic routier

Un partenariat dans un marché de l'information routière en évolution

À l'heure d'Internet et de l'information instantanée, les entités publiques évoluent en permanence pour proposer des services toujours plus performants et adaptés aux besoins des citoyens.



Du point de vue de l'automobiliste et dans le contexte économique actuel (augmentation de la congestion et du coût du carburant), il est évident que l'information routière en temps réel est génératrice de réels bénéfices. Grâce à des itinéraires optimisés, l'automobiliste mesure facilement et par des résultats tangibles ses gains de temps et la diminution de sa consommation de carburant. Des impacts positifs sur la sécurité sont également visibles du fait d'un comportement de conduite plus adapté à la situation de trafic rencontrée par le conducteur et moins de stress au volant. Mais cela signifie également que les attentes pour une information routière en temps réel fiable et de qualité sont de plus en plus importantes. Le besoin d'outils et de services permettant d'anticiper pendant le déplacement va croissant. On peut identifier trois besoins principaux autour de l'information trafic :

- une meilleure couverture géographique de l'information trafic (réseaux secondaires et agglomérations),
- une meilleure couverture géographique des supports de communication (diffusion de l'information trafic auprès des automobilistes en amont de leur possibilité de choix d'itinéraire),
- une généralisation de l'affichage des temps de parcours ou des délais à prévoir en cas d'incident.

Pour une collectivité locale ou une entité en charge de l'exploitation routière d'un territoire, la connaissance en temps réel des événements et de la congestion sur son réseau est également le gage d'une meilleure efficacité des opérations d'exploitation routière pour :

- faire face à l'augmentation spectaculaire du trafic routier,
- optimiser l'usage de l'infrastructure et les déplacements,
- éviter la congestion dont le coût est évalué à 2% du PIB européen,
- diminuer l'impact du trafic routier sur l'environnement.

Depuis quelques années, les innovations technologiques dans le domaine ont permis de faire émerger de nouveaux types d'information trafic. Mais les solutions existantes ne répondent que partiellement aux besoins. Les systèmes classiques de collecte de l'information (boucles de comptage, enquêtes...) sont coûteux, lourds à mettre en place et peu évolutifs. Par conséquent, la couverture actuelle en matière d'information trafic en temps réel est généralement restreinte aux réseaux largement équipés (peu d'information en dehors des réseaux autoroutiers ou des réseaux routiers structurants). De plus, il existe peu de solutions pour les nouveaux médias (téléphone mobile, navigateurs, GPS, Web,...).

Enjeux du partenariat

Dans ce cadre, le partenariat entre ASF et Orange Business Services apporte une réponse concrète aux besoins du secteur de l'information routière :

- compléter et améliorer le recueil d'information trafic par de nouvelles technologies visant à rendre l'exploitation routière toujours plus efficace et plus sûre,
- positionner l'information trafic en temps réel dans le secteur du transport comme un service à forte valeur ajoutée pour les collectivités locales et les exploitants routiers.

ASF, société du Groupe VINCI et concessionnaire d'autoroutes, et Orange Business Services, opérateur et intégrateur mondial de services de communication ont signé un partenariat pour

concevoir une offre d'information trafic en temps réel à haute valeur ajoutée à destination des collectivités locales et des exploitants routiers.

Un service d'informations trafic en temps réel inédit

La solution propose une nouvelle source d'information trafic innovante, riche et performante qui combine des données du réseau mobile et des capteurs routiers classiques.

Les logiciels d'ASF collectent et analysent en temps réel des données provenant des systèmes classiques (capteurs, boucles de comptage, caméras, patrouille). En complément, ces sources sont enrichies grâce à une solution originale entièrement développée par les Orange Labs sur le réseau de téléphonie mobile d'Orange.



En pratique, un téléphone portable communique en permanence avec les émetteurs / récepteurs (antennes relais) de l'opérateur, pour signaler sa présence sur le réseau mobile. Ce signalement se fait en permanence, même lorsque le propriétaire du portable ne l'utilise pas pour pouvoir acheminer les communications vers le téléphone, c'est le principe même de fonctionnement d'un réseau mobile. En communication, les téléphones portables des automobilistes transmettent une masse très significative de données de signalisation dynamiques - c'est à dire qui bougent - qui peuvent être utilisées pour déterminer par exemple des vitesses moyennes, ou déduire la formation d'un bouchon par exemple. Ces données sont transposées de façon complètement anonyme, le but n'étant évidemment pas de pister les déplacements individuels.

Enfin, grâce à ses algorithmes de trafic routier et à partir de ces deux sources d'information brutes, ASF élabore des indicateurs trafic à valeur ajoutée (niveau de saturation, temps de parcours...). ASF a en effet acquis l'expertise et le savoir-faire pour extraire en temps réel des informations et indicateurs élaborés permettant une exploitation efficace d'un réseau routier ou autoroutier et une compréhension facile des événements par les automobilistes.

En associant leurs savoir-faire technologiques et en agrégeant leurs contenus respectifs, ASF et

Orange Business Services proposent ainsi une information trafic extrêmement fiable avec une mise à jour toutes les 6 minutes incluant les indicateurs à haute valeur ajoutée suivants :

- la vitesse instantanée de circulation en un point donné du réseau routier,
- l'état du trafic (indiqué par les couleurs vert, orange, rouge),
- les temps de parcours,
- les encombrements avec une détection des bouchons plus efficace et des indications de temps de traversée.

Les informations sont restituées via un service web ou au travers d'un logiciel d'exploitation pour les Collectivités Locales et exploitants routiers. Pour les automobiles, l'information est accessible depuis un site web pour préparer le voyage ou en situation de nomadisme depuis un téléphone mobile.

Cette nouvelle solution a pour avantage, par rapport aux solutions classiques (capteurs, boucles de comptage...), de pouvoir, moyennant adaptation du côté du réseau mobiles d'Orange France, être plus simplement et rapidement mis en œuvre, à grande échelle, sur l'ensemble du réseau routier français y compris sur des axes routiers non couverts jusqu'ici avec comme autres atouts :

- des coûts d'exploitation et de maintenance limités,
- aucun investissement dans des infrastructures de collecte dédiées.

Un premier déploiement pilote sur plus de 1200 kilomètres de réseau

ASF et Orange Business Services ont lancé un premier déploiement pilote en Haute-Garonne pour diffuser de l'information trafic en temps réel sur près de 1 200 kilomètres du réseau routier à partir de Toulouse vers Montauban, Auch, Albi, Castelnau-d'Aud, Pamiers et Saint-Gaudens incluant autoroutes, voirie nationale et départementale, voies express péri-urbaines, soit 600 kilomètres dans chaque sens de circulation. Le périmètre qui constitue une étoile de mer virtuelle, avec la ville de Toulouse au centre, couvre ainsi les différents types de trafic (urbain, périurbain et longue distance) circulant dans cette région.

Ludovic Broquereau
Directeur Innovations
et programmes européens - ASF



Les rencontres du CM3

Viabilité hivernale

Le 19 mai 2010 s'est déroulée, à l'Arche de la Défense, une journée viabilité hivernale organisée conjointement par le comité miroir CM3 (Viabilité hivernale) du CF-AIPCR et le Comité d'histoire du MEEDDM (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat). Il s'est agi d'associer une approche historique, relatant l'évolution de cette activité depuis son apparition, et l'actualité, avec la relation du dernier Congrès international de viabilité hivernale de l'AIPCR à Québec d'une part et des stratégies développées pour les routes de haute montagne d'autre part. Plus d'une centaine de participants a assisté à ces présentations.

La première partie de la journée a été consacrée à une recherche historique, sous forme d'une enquête initiée par le Comité d'Histoire du MEEDDM et réalisée par l'université Pierre Mendès France de Grenoble.



Elle concernait la viabilité hivernale dans les Hautes Alpes et s'est déroulée sous forme d'entretiens afin de recueillir la mémoire d'agents de l'État, actifs ou retraités.

Il ressort de ces entretiens que l'évolution du peuplement du territoire, l'installation de citadins dans les massifs alpins pour les loisirs lors des vacances mais aussi pour leur activités professionnelles, a entraîné une augmentation des exigences. Les techniques ont elles aussi notablement évolué, en particulier dans les opérations de déneigement, où le rôle des machines est devenu très important. Mais malgré ces progrès, de l'avis des agents interrogés, le métier de déneigeur reste une activité à risque. Même si chez la plupart d'entre eux la notion de danger est occultée par celle de service public, les avalanches, les accidents de la circulation sont évoqués de même que l'angoisse des épouses, dont la vie est rythmée, comme celle de leur mari, par les caprices de la neige.

Les évolutions du métier ont été pointées, en particulier les conséquences positives ou négatives des réformes liées à la décentralisation, car elles affectent directement l'organisation du travail et des services.

D'autres évolutions ont également une incidence sur le métier, tel le changement climatique qui est constaté par les plus anciens : il y a de moins en moins de neige et cela entraîne une viabilité hivernale plus facile.

Lors des entretiens, la majorité des agents évoque une « culture de la route » qui tend à se désagréger. Néanmoins face à toutes ces mutations politiques, économiques et techniques, à

l'évolution des mentalités, ces agents de la viabilité hivernale expriment leur passion pour la mécanique, les engins de déneigement mais surtout leur fierté d'être acteur du service public et de contribuer à la sécurité des usagers.

Cette présentation a été complétée par une petite histoire de la viabilité hivernale dont les principales références sont tirées d'un article paru dans la revue du Comité d'histoire « Pour mémoire ».

De Jules César à Napoléon III, en passant par l'évolution des techniques, des règlements et des matériels, cette présentation a fait le point sur la viabilité hivernale au cours de l'histoire. Ont été évoquées les prémices liées aux besoins de déplacement, souvent générés par des visées belliqueuses.

L'organisation et les prescriptions ont depuis longtemps fait l'objet de réglementations diverses et les principales étapes menant aux circulaires françaises les plus récentes ont été évoquées. On citera le règlement de voirie de la ville de Paris qui, dès 1880, fixait trois niveaux d'urgence de service avec la coordination nuit et jour du travail des cantonniers par un surveillant. « Les ouvriers municipaux vont par deux, l'un poussant une brouette remplie de sel, l'autre portant une pelle qu'il plonge dans le véhicule et dont il projette alternativement le contenu, par un geste circulaire, sur le sol ». Les employés des voies de tramway salent eux-mêmes leurs voies ferrées. Des durées de transformation de la neige en boue sont définies : 2 heures le jour et 4 heures la nuit.

De la pelle utilisée par les légionnaires de César en pays Arverne ou plus récemment dans la ville de Québec, jusqu'à l'Alpicrabe permettant de déneiger les cols alpins, les principaux matériels et techniques ont été évoqués.

La partie actualité était une restitution du congrès de Québec avec les communications marquantes, le concours de chasse-neige, un point sur les visites techniques et un bilan du pavillon français.

Cette partie a été complétée par des exposés sur le traitement des routes de haute montagne et les stratégies développées, soit pour organiser une viabilité hivernale efficace, soit pour éviter les problèmes de viabilité hivernale et d'avalanche en couvrant une partie des itinéraires.

Pour traiter ce dernier sujet, nous avons eu le plaisir d'accueillir le témoignage de deux représentants italiens.

Ce petit article est aussi l'occasion de vous rappeler que le XIVe Congrès international AIPCR de viabilité hivernale se déroulera près de chez nous, à Andorra la Vella capitale de la principauté d'Andorre du 4 au 7 février 2014.

Didier Giloppé, secrétaire du CM3



Les participants à la finale du concours de chasse-neige



Le stand français avec l'appareil DORSA

Le projet américain Intellidrive

traitement des données pour produits et applications météo

- points
- segments routiers (fixes et dynamiques)
- mailles ou régions

importance :

- données terrain.
- fusion de données
- analyse de la qualité des données (réalisée)
- rendre les informations anonymes pour leur fourniture

Crédits photos :
CF-AIPCR et MEEDDM



Photos des rencontres du CM3 Viabilité hivernale



M. Fève



C. Calvet, Y. Daniel, S. Rambeau



O. Coudert, L. Duriez



M. Démarre, L.-M. Sanche



D. Giloppé, D. Michau



A.-M. Granet-Abisset, A. Monferrand



M. Save, M. Papinutti, M. Olhmann

Les pneus et la mobilité durable :

Le rôle du nouveau règlement européen 1222/2009

Dans le numéro 23 de décembre 2009, nous avons vu la nouvelle réglementation européenne pour les pneumatiques qui entrera en vigueur en 2012 et fixera des seuils mini obligatoires de performance pour la résistance au roulement (qui impacte directement les émissions de CO2 et la consommation de carburant), l'adhérence sur sol humide, et le niveau sonore.

Une deuxième réglementation pneumatique, complémentaire à la précédente, va elle aussi entrer en vigueur en 2012. Elle est relative à l'étiquetage énergétique et donnera un classement des pneus allant de A à G qui devra être visible des utilisateurs de pneus. Le nouveau règlement européen 1222/2009 adopté par le Parlement européen et le Conseil le 25 novembre 2009 et publié au J.O. de l'Union européenne le 22 décembre 2009 porte sur **l'étiquetage des pneus en relation avec l'efficacité en carburant** et d'autres paramètres essentiels, comme le freinage sur sol mouillé et le bruit extérieur de roulement. Ce texte définit une dynamique prioritaire d'amélioration future des pneus, qui vont ainsi significativement contribuer à rendre la mobilité plus durable.

• Une dynamique prioritaire d'amélioration future des pneus

La conception de l'étiquette destinée à accompagner la vente de tous les pneumatiques tourisme de remplacement à partir du 1er novembre 2012 sera du type ci-contre.

Pour les pneus C1 (voiture) et C2 (camionnette) :

- L'accent est mis sur l'efficacité énergétique, symbolisée par un logo faisant référence à l'impact du pneu sur la consommation de carburant d'un véhicule. Rappelons qu'un cinquième du carburant d'une voiture de tourisme est utilisé pour vaincre la résistance au roulement des pneus. Il s'agit de la première colonne, sur la partie gauche de l'étiquette.

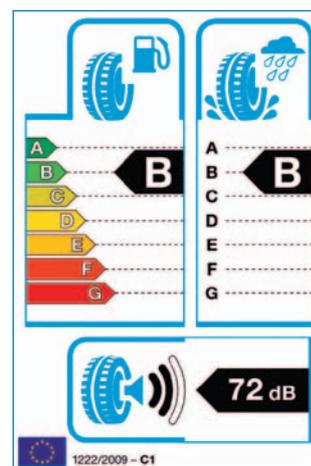
- Au-delà de cette performance, le législateur européen a également labellisé le freinage sur sol mouillé (il s'agit de la deuxième colonne, sur la partie droite de l'étiquette) et le bruit extérieur de roulement (exprimé en bas par des ondes et une valeur en dB).

- Le seuil G en efficacité énergétique sera progressivement interdit à partir de 2012, et de même pour le seuil F progressivement à partir de 2016.

- Pour le freinage sol mouillé (sauf pneus hiver), il y aura suppression progressive des classes F et G.

- Pour le bruit, il y aura suppression progressive de la classe des " trois ondes " qui caractérise les pneus les plus bruyants.

- Les pneus C3, poids lourd et bus feront l'objet également d'un labelling énergétique et bruit (sans cette fois-ci d'étiquetage obligatoire). Quant aux seuils énergétiques, ils feront d'abord disparaître les classes F et G à partir de 2012, puis la classe E à partir de 2016.



• Les pneus vont significativement contribuer à rendre la mobilité plus durable

La dynamique créée sur l'efficacité énergétique des pneus C1, C2 et C3 va être importante. Les gouvernements des États membres de l'Union européenne sont moteurs et pourront amplifier la démarche par des mécanismes d'incitation. À noter que l'avènement progressif du véhicule électrique va encore plus renforcer la contribution du pneu à cet effort d'économie d'énergie, celui-ci ayant une influence directe sur l'autonomie du véhicule. Le fait de rendre visible au consommateur la performance énergétique du pneu va lui permettre d'effectuer son achat en meilleure connaissance de cause ; la recherche de sa satisfaction, combinée à la demande des constructeurs, va guider les fabricants de pneus dans le futur et contribuera de ce fait à rendre la mobilité plus durable. Nous pouvons faire une estimation de l'enjeu, si les 50 % de pneus européens les moins " verts " s'amélioraient et devenaient comme les 50 % des pneus les plus " verts " ; c'est 20 millions de tonnes de CO2 qui seraient émis en moins en Europe ; c'est aussi environ 8 milliards d'euros qui seraient économisés en frais de carburants. Nous sommes en face d'un défi colossal ; et nous sommes prêts à le relever.

Christophe Laprais, Groupe Michelin

Annexe

Classement des paramètres des pneumatiques (extrait du R1222/2009 = RL)

Exigences concernant les pneumatiques relatives à l'adhérence sur revêtement humide, à la résistance au roulement et au bruit de roulement (extrait du R661/2009 = RS)

A. Classes d'efficacité en carburant (RL)

La classe d'efficacité en carburant doit être déterminée sur la base du coefficient de résistance au roulement (RRC) sur une échelle de A à G indiquée ci-après et d'une mesure effectuée conformément au règlement n° 117 de la CEE-ONU et à ses modifications ultérieures.

Pneumatiques C1		Pneumatiques C2		Pneumatiques C3	
RRC en kg/t	Classe d'efficacité énergétique	RRC en kg/t	Classe d'efficacité énergétique	RRC en kg/t	Classe d'efficacité énergétique
RRC ≤ 6,5	A	RRC ≤ 5,5	A	RRC ≤ 4,0	A
6,6 ≤ RRC ≤ 7,7	B	5,6 ≤ RRC ≤ 6,7	B	4,1 ≤ RRC ≤ 5,0	B
7,8 ≤ RRC ≤ 9,0	C	6,8 ≤ RRC ≤ 8,0	C	5,1 ≤ RRC ≤ 6,0	C
vide	D	vide	D	6,1 ≤ RRC ≤ 7,0	D
9,1 ≤ RRC ≤ 10,5	E	8,1 ≤ RRC ≤ 9,2	E	7,1 ≤ RRC ≤ 8,0	E
10,6 ≤ RRC ≤ 12,0	F	9,3 ≤ RRC ≤ 10,5	F	RRC ≥ 8,1	F
RRC ≥ 12,1	G	RRC ≥ 10,6	G	vide	G

• Exigences relatives à la résistance au roulement (RS)

Les valeurs maximales du coefficient de résistance au roulement pour chaque type de pneumatique, mesurées conformément à ISO 28580, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes :

Tableau 1 (à partir de fin 2012)

Classe de pneumatique	Valeur max. (kg/tonne) 1 ^{re} phase
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Tableau 2 (à partir de fin 2016)

Classe de pneumatique	Valeur max. (kg/tonne) 2 ^e phase
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

Pour les pneumatiques neige, les valeurs limites du tableau 2 sont augmentées de 1 kg/tonne.

B. Classes d'adhérence sur sol mouillé (RL)

G	Classe d'adhérence sur sol mouillé
1,55 ≤ G	A
1,40 ≤ G ≤ 1,54	B
1,25 ≤ G ≤ 1,39	C
vide	D
1,10 ≤ G ≤ 1,24	E
G ≤ 1,09	F
vide	G

La classe d'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques C1 doit être déterminée sur la base de l'indice d'adhérence sur revêtement humide (G) sur une échelle de A à G indiqué ci-contre et d'une mesure effectuée conformément au règlement n° 117 de la CEE-ONU et à ses modifications ultérieures.

Annexe

• Exigences relatives à l'adhérence sur revêtement humide (RS)

Les pneumatiques de la classe C1 doivent satisfaire aux exigences suivantes :

Catégorie d'utilisation	Indice d'adhérence sur revêtement humide (C)
Pneumatique neige avec un symbole de vitesse («Q» ou en dessous excluant «H») indiquant une vitesse maximale permise ne dépassant pas 160 km/h	≥ 0,9
Pneumatique neige avec un symbole de vitesse («R» ou au-dessus incluant «H») indiquant une vitesse maximale permise supérieure à 160 km/h	≥ 1,0
Pneumatique normal (type route)	≥ 1,1

C. Classes et valeur mesurée du bruit de roulement externe (RL)

La valeur mesurée du bruit de roulement externe (N) doit être déclarée en décibels et calculée conformément au règlement n° 117 de la CEE-ONU et à ses modifications ultérieures.

La classe de bruit de roulement externe doit être déterminée sur la base des valeurs limites (LV) fixées à l'annexe II, partie C, du règlement (CE) n° 661/2009, comme suit :



• Exigences relatives au bruit de roulement (RS)

Pneumatiques de la classe C1, en référence à la largeur nominale du boudin du pneumatique qui a été testé :

Classe de pneumatique	Largeur nominale du boudin (mm)	Valeurs limites en dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

Pour les pneumatiques neige, les pneumatiques « extra load » ou renforcés, ou une combinaison de ces classifications, les valeurs susvisées sont augmentées de 1 dB(A)

Les pneumatiques de classes C2 et C3, en référence à la catégorie d'utilisation de la gamme de pneumatiques :

Classe de pneumatique	Catégorie d'utilisation	Valeurs limites en dB(A)
C2	Pneumatiques normaux	72
	Pneumatiques traction	73
C3	Pneumatiques normaux	73
	Pneumatiques traction	75

Pour les pneumatiques à usage spécial, les valeurs limites sont augmentées de 2 dB(A). Une augmentation supplémentaire de 2 dB(A) est accordée aux pneumatiques neige de la catégorie de pneumatiques traction C2. Pour toutes les autres catégories de pneumatiques C2 et C3, une augmentation de 1 dB(A) est accordée aux pneumatiques neige.

Prochaines manifestations



- **Assemblée générale extraordinaire**

16 novembre 2010 à 10 h au LCPC

- **Les rencontres du CF-AIPCR**

9 décembre 2010, Arche de la Défense



- **Conseil de l'AIPCR et réunion des comités nationaux**

18 au 22 octobre 2010, Budapest (Hongrie)



- **Interoute et Ville 2010**

Salon et congrès des infrastructures routières et de transports en milieux urbains et interurbains

26 au 28 octobre, Metz

Informations : www.interoute-ville.com

Le CF-AIPCR sera heureux de vous accueillir hall C, allée C 041



- **Journées techniques Routes du LCPC**

8 au 9 février 2011 au LCPC Nantes

Informations : www.lcpc.fr



- **XXIVe Congrès mondial de la route**

25 au 30 septembre 2011, Mexico - Centre de conférence Banamex

Pour ce rendez-vous incontournable des acteurs de la mobilité, le CF-AIPCR organise et anime le pavillon France, un espace où se retrouveront les professionnels du public et du privé pour y rencontrer, dans un espace, leurs partenaires et clients du monde entier.

Informations : www.cf-aipcr.org



- **XIVe Congrès international de la viabilité hivernale**

4 au 7 février 2014 en Andorre

Informations : www.aipcrandorra2014.org

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

Comité éditorial : M. Démarre, J.-M. Masson, Y. Robichon, P. Malléjacq,

Y. Daniel, Ph. 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

**Nous vous rappelons que cette « lettre » est la vôtre,
n'hésitez pas à nous faire parvenir vos propositions d'articles**
Contact : Yolande DANIEL - cf-aipcr@lcpc.fr • Tél. : 01 40 43 50 32



Photo de la page 1: Daniel VANDROS, © ASCO TP