



La lettre

du Comité français de l'Association mondiale de la Route

Éditorial

Ce numéro 44 de *La lettre*, pour la première fois exclusivement électronique, paraît au début de la viabilité hivernale et y fait naturellement une large place. Pour les conducteurs, cette période est une source de désagréments et de risques. Bien sûr, les services routiers sont mobilisés afin d'assurer ou de restaurer au plus vite les meilleures conditions de circulation possibles, il n'en reste pas moins que le système a ses limites. Certains phénomènes, en particulier les épisodes de neige en période de fort trafic ou les pluies verglaçantes, conduisent à des blocages, voire à des crises : nous en avons connu et nous en vivrons certainement encore. Pour affronter ces circonstances, heureusement exceptionnelles, les conducteurs doivent aussi assumer leur part de responsabilité en équipant leurs véhicules et en adoptant un comportement approprié.

Les conducteurs d'engins de viabilité hivernale sont des acteurs clé du système et le championnat de France de chasse neige que nous avons organisé à Blois en septembre a mis en lumière leur métier, toujours difficile et parfois dangereux. Quarante et un conducteurs venant des DIR, des sociétés d'autoroutes et des collectivités territoriales y ont montré leur dextérité dans le maniement des engins. Trois champions, « lames d'or » de chaque catégorie, représenteront la France au championnat du monde qui se déroulera à Gdansk, en Pologne, en février 2018, pendant le XV^e congrès international de la viabilité hivernale.

Une délégation française participera à ce congrès pour y présenter une vingtaine de communications, le CF-AIPCR assure la maîtrise d'ouvrage du pavillon France qui regroupe des organismes publics et privés.

Les comités techniques de l'AIPCR et nos comités miroirs poursuivent activement leurs travaux, quatre articles vous présentent les activités des CT B2 et du CM 2 sur la viabilité hivernale et du CT B3 sur la multi-modalité durable dans les villes. Enfin le CM 4 sur les transports de marchandises finalise, en partenariat avec l'URF et l'Ifsttar, une journée d'étude le 23 novembre 2017 dans le cadre du salon Solutrans à Lyon : « Évolution du transport routier de marchandises : les nouvelles tendances ».

Yves Robichon

Sommaire

Les activités du CF-AIPCR	2
Carnet	2
1 ^{re} convention mondiale du transport à Pékin (WTC)	3
Conférence internationale de la VH	4
Réunion du comité B2 viabilité hivernale de l'AIPCR	10
Championnat de France de chasse-neige 2017	14
Congrès international de la viabilité hivernale	22
Réunions annuelles des comités nationaux et du conseil de l'AIPCR	23
Prochaines manifestations	25

Les activités du CF-AIPCR

Conseil d'administration du 5 octobre 2017

Le procès-verbal et ses annexes sont consultables dans l'espace adhérent de notre site : www.cf-aipcr.org

Carnet



Pierre Calvin
Photo USIRF



Brigitte Mahut

Le 15 juin 2017, **Pierre Calvin** a remplacé Jacques Tavernier à la présidence de l'USIRF et devient ainsi membre de notre conseil d'administration. Bienvenue !

Départ à la retraite de **Brigitte Mahut**, ancienne secrétaire et membre d'honneur du CF-AIPCR. C'est le 21 juin 2017, lors d'un moment convivial, entourée de sa famille, ses amis, ses collègues, que Brigitte nous a dit au revoir. Nous lui souhaitons une excellente retraite !

Lors de la réunion du conseil de l'AIPCR qui s'est tenue à Bonn les 25 et 26 octobre 2017, **Jean-François Corté** et **Yves Robichon** ont été nommés membres d'honneur de l'AIPCR. Nous leur adressons nos plus sincères félicitations.



Un comité technique de l'AIPCR adossé à la 1re convention mondiale du transport (WTC) Pékin, du 3 au 6 juin 2017

Mathieu Luzerne, Cerema

Secrétaire francophone du CT B3, multimodalité durable dans les aires urbaines

Le comité technique B3 « multimodalité durable dans les aires urbaines » de l'AIPCR s'est réuni du 6 au 8 juin 2017 en marge de la 1re convention mondiale du transport (WTC), qui s'est tenue à Pékin du 4 au 6 juin. Ce comité traite de la multimodalité durable dans les aires urbaines sous la présidence de André Broto. Il vise à comparer les stratégies de mobilité, sur la base de politiques de transport de pays à revenu élevé et de pays à revenu faible ou intermédiaire, afin d'optimiser les choix de déplacement et l'accessibilité dans un contexte de forte demande imposée par l'environnement urbain.



La WTC 2017, initiée par *China highway and transportation society* (CHTS) en coopération avec des organisations de transport internationales était concentrée sur le transport complet, intelligent, vert et sûr. Les objectifs de ce congrès visaient à mettre en place une plate-forme pour toutes les parties prenantes de l'industrie du transport afin : de partager les résultats de recherche et les idées académiques, d'échanger des pratiques réussies et des essais de gestion, et d'explorer les opportunités d'affaires et les collaborations mondiales.

L'organisation de la réunion de travail du comité technique B3 en parallèle de la WTC a permis aux membres du comité :

- d'effectuer des présentations techniques à la WTC (*Italian transportation safety monitoring with big data applications*, Andrea Simone ; *Business model innovation gas station 2030*, Stefan Ebner ; *Sustainable multimodality in urban regions*, André Broto),
- de réaliser une visite technique à l'Académie chinoise des sciences du transport (CATS) afin d'échanger sur les travaux en cours et notamment leurs recueils de données en matière de transport,
- de nouer des contacts avec de nombreux acteurs de la mobilité (chercheurs du CATS, représentants du ministère chinois des transports, participants à la WTC, etc.),
- de travailler sur les 9 sujets composant le programme du rapport qui sera rendu au 26e congrès mondial de la route, à savoir : schéma conceptuel de la mobilité, transport à haut niveau de service, voies pour véhicules multi-occupants, pôles d'échanges, modes actifs, transport à la demande, niveau de service multimodal, accessibilité et nouveaux services à la mobilité.

Cette réunion technique était la troisième rencontre du comité B3 pour le cycle 2016-2019 (après Paris en février 2016 et Rosario en octobre 2016). Elle a réuni 17 membres et Junichi Miyazaki conseiller technique au secrétariat général.

Conférence internationale de la viabilité hivernale

Mendoza, Argentine, du 27 au 30 juin 2017

Didier Giloppé

Président de CT B2, viabilité hivernale

Ce court article fait une rapide synthèse de la conférence internationale de viabilité hivernale qui s'est déroulée à Mendoza fin juin 2017, le comité B2 viabilité hivernale de l'AIPCR a participé activement à l'organisation des séances techniques et a tenu une réunion durant cet évènement.

Quelques mots sur Mendoza et sa région



Le Pont de l'Inca, cette formation naturelle fait partie d'un chemin légendaire qu'auraient emprunté les Incas.

Lorsque les immigrants européens, Italiens, Français, et Espagnols arrivèrent à Mendoza à la fin du XIXe siècle, les lieux avaient déjà une longue histoire. Les premiers occupants de la région étaient les Huarpes jusqu'à ce que cette zone soit annexée à l'Empire inca pendant le XVe siècle. Puis ce furent les conquistadors qui vers 1550, s'installèrent dans l'actuelle province.

Le début du XIXe siècle a été marqué dans de nombreux pays d'Amérique latine et du Sud par les guerres de libération de l'emprise coloniale.

L'Argentine grande de 2 792 000 km² et qui s'étire dans sa plus grande dimension sur 3700 km est relativement peu peuplée avec 43 millions d'habitants et un taux d'urbanisation dépassant les 90 %.

Le mont Aconcagua qui culmine à 6 960 mètres dans la cordillère andine, formidable barrière avec le Chili, est le plus haut sommet du continent américain.



La cordillère des Andes avec des sommets de plus de 6000 m, le plus élevé le mont Aconcagua atteignant 6900 m. Le tremblement de terre du XIXe siècle a complètement détruit la ville et rares sont les bâtiments historiques.



Parmi les 4x4 flambants neufs, il reste quelques témoignages du passé.

Mendoza est une ville mais aussi une des 23 provinces argentines d'une superficie de 148 827 km², pour une population d'environ 1 741 610 habitants. Mendoza a été reconstruite au XIXe siècle, après sa destruction par un séisme, suivant un quadrillage relativement classique que l'on retrouve dans beaucoup de villes du continent américain.



Les trottoirs sont pour la plupart revêtus de carrelage et il faut être particulièrement prudent car ceux-ci sont glissants, d'autant plus après une pluie. « *J'en ai fait l'expérience* ».

Les rues de Mendoza disposent d'un curieux réseau d'assainissement pluvial aérien, des fossés profonds ont été réalisés dans les trottoirs au pied des alignements d'arbres et constituent un stock tampon relativement important lors des fortes pluies. Ces dispositions ont été codifiées et transcrites sous forme de lois du temps des colons espagnols, à méditer.

La même configuration existait au Chili dans les rues de Santiago avant que Pinochet n'édicte une loi imposant le rebouchage des fossés, depuis les rues sont inondées lors des grosses pluies ce qui en outre génère des problèmes pour l'eau potable.



*Des précipitations rares mais parfois intenses canalisées par un réseau pluvial implanté dans les trottoirs, collecte des eaux et irrigation des arbres.
Prudence lorsque l'on circule après que la nuit soit tombée.*

Le climat est aride, les précipitations rares, l'eau est un bien précieux et les rivières ont été aménagées de tout temps afin de canaliser la fonte des neiges des montagnes.

Les immigrants italiens ont profité de ces conditions favorables à la culture de la vigne et ont fait de la province de Mendoza une des régions viticoles la plus réputée du monde, avec comme cépage principal le Malbec qui donne des vins riches et corsés.



La douceur du soleil hivernal incite à la somnolence, avec tout de même une petite laine pour certains.

Dans l'hémisphère sud, les saisons sont inversées mais cette année, l'hiver n'a fait que timidement son apparition. En ce mois de juin, si les températures sont un peu fraîches le matin, 4 ou 5 °C, elles sont beaucoup plus clémentes l'après-midi puisque dépassant les 20 °C.

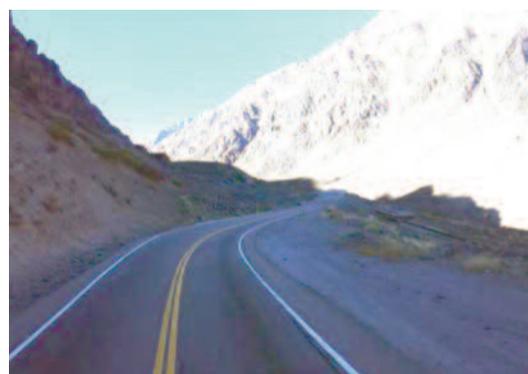
La ville de Mendoza proprement dite est relativement épargnée par les rigueurs de l'hiver mais dès que l'on fait quelques dizaines de kilomètres vers l'Ouest pour atteindre les premiers contreforts de la Cordillère des Andes, le climat devient rapidement plus rude avec des chutes de neige souvent importantes. Ces dernières

années un épisode particulièrement remarquable a généré une chute de neige de 2,5 m d'épaisseur sur la route nationale 7 (qui ne conduit pas vers les rivages du Midi) reliant l'Argentine au Chili, il a été nécessaire de déblayer 1 million de mètres cube de neige sur environ 90 km.

Globalement l'impact du réchauffement climatique ajouté aux caprices d'El Nino et de La Nina se font sentir en bon nombre d'endroits, le réseau routier est mis à rude épreuve avec des glissements de terrain et des avalanches (neige mais aussi rochers et coulées de boue) qui régulièrement obstruent les routes et perturbent le trafic pendant parfois plusieurs jours. Les conséquences dans ces zones semi-désertiques où la végétation est très rare peuvent être importantes et affecter jusqu'aux ouvrages d'art qui parfois sont emportés sur plusieurs dizaines de mètres. L'Argentine dispose du pendant de notre Centre national des ponts de secours (CNPS) pour intervenir en urgence et installer des ouvrages provisoires.



Pluie et pentes importantes génèrent des départs de matériaux, ici l'ancien tracé de la nationale 7 qui devait être constamment déblayé.



Un ouvrage emporté par un glissement de terrain

Le transport qu'il soit de personnes ou de marchandises se fait par la route à plus de 90 %. Après avoir prospéré et atteint son apogée dans les années 1920, le transport ferroviaire n'a cessé de décliner pour atteindre son niveau le plus bas dans les années 90.



L'ancienne voie ferrée entre Mendoza et Santiago du Chili, de nombreuses sections étaient couvertes afin de se prémunir des congères, elle est maintenant abandonnée.

Le réseau routier a une longueur d'environ 630 000 km dont 230 000 km de réseau primaire, une bonne partie des routes n'est pas revêtue même parmi le réseau primaire, toutefois sur la partie que nous avons empruntée de Mendoza à la frontière du Chili, les routes sont en bon état malgré un trafic PL intense. Il y a beaucoup de chaussées en béton recouvertes ou non d'un tapis d'enrobés.

Le développement des infrastructures en particulier routières est d'actualité puisque de nombreux projets sont prévus ou en cours.



Chaussée en béton en altitude (3200 m) et jalon de 4 m adapté à la hauteur des chutes de neige.

Les signalisations qu'elles soient horizontales ou verticales, sont bien entretenues et explicites, quand lama pas content...



La réunion du comité technique

Le comité technique a profité de l'opportunité de la conférence pour tenir une réunion. Si la grande préoccupation reste le congrès international de Gdansk qui va se dérouler dans quelques mois (février 2018), l'ordre du jour reste toujours très fourni. Il s'agit de faire le point sur l'avancement des travaux des divers groupes, d'arrêter certaines décisions concernant le fonctionnement et les activités en cours. Nous saluons ici notre conseiller technique, Junichi, qui quitte la fonction au mois de septembre et le remercions de sa grande disponibilité et de sa compétence.



Séance de travail du comité B2

La conférence

Entre cent cinquante et deux cent participants, intervenants et auditeurs se sont retrouvés au centre des congrès de Mendoza pendant deux jours.

L'organisation matérielle a été prise en charge par l'Argentine et le Chili, le comité technique B2 viabilité hivernale quant à lui, a participé à l'organisation du programme technique de la conférence, cela s'est traduit par de nombreuses présentations faites par ses membres. On a parlé organisation, recherche, déneigement en milieu urbain, en Anglais et souvent en Espagnol langue officielle de la conférence. Les locaux n'étaient pas en reste puisque Argentine, Chili et Pérou nous ont fait part de leur expérience.



Le centre des congrès de Mendoza



Une exposition et quelques stands, dont celui d'un fournisseur français Sterela

La séance d'ouverture s'est déroulée dans la soirée du mardi avec une dizaine d'intervenants dont le ministre de l'économie et des transports de la région de Mendoza, le directeur des routes d'Argentine, le président de l'association argentine des routes et deux représentants du comité B2 de l'AIPCR.

Beaucoup de présentations très intéressantes ont été faites. À titre anecdotique, je retiendrai celle du Pérou qui nous montre, qu'à l'altitude où nous situons le toit de l'Europe occidentale, soit environ 4800 m, il y a des itinéraires touristiques qu'il faut déneiger pour faire passer les bus, des camions et des VL.

Il faut aussi bien sûr gérer le trafic car 4800 m, même en Amérique du Sud c'est haut et le temps est changeant, cela peut compromettre la sécurité des usagers, surtout s'ils sont chaussés de tongs.

La salle n'a jamais désempilé jusqu'à la dernière présentation et nous avons pu apprécier la qualité de l'organisation.

La visite technique

Après les exposés un peu de terrain, ce fut l'occasion de visiter des centres d'exploitation de haute montagne et le col reliant l'Argentine et le Chili grâce au tunnel du Cristo Redentor. Ce tunnel permet depuis le début des années soixante d'éviter un autre col situé à 3850 m d'altitude et dont la route fait de nombreux lacets.

Les centres d'exploitation de haute montagne sont organisés comme de véritables camps retranchés (en espagnol ils sont appelés *campo*) permettant de fonctionner en autarcie pendant plusieurs jours lorsqu'il y a des tempêtes, manger, se distraire, dormir mais aussi s'entretenir en faisant du sport et bien sûr déneiger, voilà le quotidien des agents une partie de l'hiver.



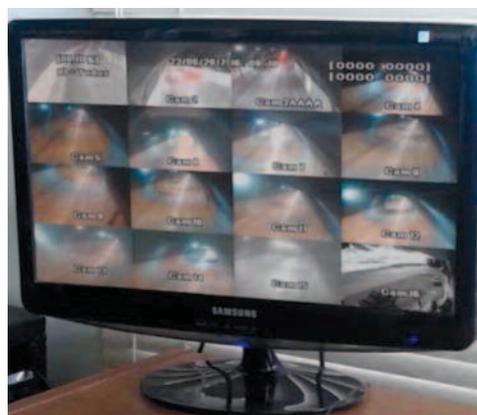
Paysage grandiose et trafic intense sur la nationale 7 qui relie Argentine et Chili. De ce côté des Andes la pente est relativement douce, beaucoup moins du côté chilien



Centre d'exploitation de Puente del Inca, le principe c'est bien sûr d'évacuer la neige, mais de plus en plus on s'intéresse au précuratif neige pour éviter le collage avec une épandeuse à saumure dont le constructeur est italien.



Le tunnel du Cristo Redentor est situé à 3200 m d'altitude, mais il reste quelques sommets au dessus



Le tunnel de 3800 m de long sous surveillance 24/24, un projet prévoit le doublement ainsi qu'un système d'évacuation

Conclusion

Participer à l'organisation de conférences, séminaires ou atelier fait partie des objectifs des comités techniques de l'AIPCR, mais c'est toujours une petite aventure et un étonnement, que de le faire dans des lieux aussi inhabituels qu'en Argentine au pied de la cordillère des Andes.

Pour le comité technique, c'est bien sûr présenter les dernières évolutions techniques et les travaux que nous menons, mais c'est aussi et surtout tisser des liens et beaucoup apprendre de la part de collègues qui ont à exploiter des réseaux routiers dans des conditions extrêmes.

Réunion du comité B2 viabilité hivernale de l'AIPCR

Trondheim, du 3 au 5 octobre 2017

Didier Giloppé

Président de CT B2, viabilité hivernale

Quelques mots sur Trondheim et sa région

Trondheim est la troisième ville du Royaume de Norvège (175 000 habitants) et l'une des plus anciennes du pays, sa cathédrale dont la construction a débuté au XI^e siècle se situe à l'emplacement de la tombe du roi Olaf II (cf *Astérix et les normands* pour les noms) et comme le monde est petit, et il l'était déjà à cette époque, Olaf II aurait été baptisé à Rouen, les vikings ayant rapidement trouvé un intérêt à adhérer au christianisme.

La Norvège est une monarchie parlementaire qui compte 5,2 millions d'habitants, la croissance et le niveau de vie élevé sont principalement dus aux investissements dans le secteur pétrolier. Conscients toutefois que la manne pétrolière n'est pas éternelle la Norvège investit considérablement dans l'innovation, énergie verte mais aussi dans des secteurs plus traditionnels tels que le transport, la pisciculture et le secteur minier. Comme une bonne partie du pays Trondheim est tournée vers la mer et les fjords constituent de magnifiques paysages.



La cathédrale gothique de Trondheim et la Nidelva qui baigne la cité

Le réseau de transport en commun est déjà très bien développé, mais la responsable du département transport de la région Sør-Trøndelag nous a expliqués les ambitions de la ville et de la région de densifier et d'améliorer celui-ci avec des véhicules électriques à rechargement par induction, afin de sortir les voitures des villes. La fiscalité encourage déjà fortement les véhicules électriques et la densité de Tesla à Trondheim est très importante. Bien évidemment la marche et la pratique du vélo sont encouragées



Un réseau déjà dense de transport en commun qui va encore être amélioré dans un futur proche et le système de comptage des piétons qui donne des valeurs journalières et mensuelles

Il reste tout de même quelques voitures en ville et alentours car celles-ci hors des villes restent un moyen de transport privilégié dans ce pays tout en longueur relativement rural, à l'habitat dispersé et dont environ 50 % du territoire est recouvert par des montagnes.

La voiture objet de passion pour certain en Norvège reste un moyen de transport important



La réunion du comité technique

Cette réunion du comité technique viabilité hivernale de l'AIPCR est la dernière avant le congrès international AIPCR de viabilité hivernale qui va se dérouler à Gdansk en Pologne au mois de février 2018. L'ordre du jour est toujours très fourni mais la préoccupation principale a été de faire les derniers ajustements en particulier pour ce qui concerne la raison d'être du congrès : les communications.

Environ trois cent résumés ont été proposés et analysés par les groupes de travail du comité technique. Deux cent cinquante ont retenu l'attention des membres du comité à partir de critères de sélection tels la nouveauté, l'intérêt scientifique, le fait que la proposition ne soit pas commerciale, etc. Passé cette première étape et quelques mois plus tard ce sont les communications issues des résumés retenus qui sont passées au peigne fin, nous en avons reçu 180, pour au final en sélectionner environ 140 qui seront présentées en séances orales. Des séances poster sont aussi prévues, rappelons que les présentations poster offrent aux auteurs l'opportunité d'être au contact direct des congressistes devant une affiche décrivant le sujet traité, autorisant ainsi un questionnement et des digressions qu'il est impossible d'avoir lors des séances orales en salle.

On rappellera le thème général du congrès qui est « proposer une viabilité hivernale sûre et durable », divisé en huit thèmes principaux eux mêmes parfois subdivisés en sous thèmes lorsque cela est possible.

Les huit thèmes sont les suivants :

1. Situations extrêmes, catastrophes
2. Changement climatique et environnement
3. Information météo routière
4. Usagers et sécurité routière
5. Gestion et planification de la viabilité hivernale
6. Équipements et produits
7. Viabilité hivernale en zone urbaine
8. Tunnels et ponts

Un point a aussi été fait sur l'avancement des travaux des divers groupes, la rédaction du SIDB (base de données sur la neige et le verglas), les travaux sur la gestion transfrontalière et une compilation sur les pratiques des différents pays en terme de traitement.

Les visites techniques

Visite de l'université de Trondheim



Il y a à Trondheim 30 000 étudiants, une demie journée a été consacrée à la rencontre avec les universitaires qui ont développé depuis quelques années une filière doctorante sur la viabilité hivernale. Le responsable des doctorants a expliqué les travaux en cours et une visite des laboratoires a permis de matérialiser ces recherches très liées aux problématiques des opérationnels

Un peu de poésie, il s'agit d'une machine à faire de la neige, non pas comme les canons à neige que l'on peut voir au bord des pistes de ski et

qui produisent de la glace, mais à partir d'eau en surfusion, ce qui donne de la vraie neige de nuage dont on peut contrôler la teneur en eau.



De la neige à différentes teneurs en eau pour appréhender le comportement après passage d'un véhicule et en présence de différentes quantités de fondants routiers.



Un laboratoire où l'on simule le comportement au gel des sols et structures, ainsi qu'une machine pour comprendre l'effet des pneus cloutés en terme d'usure des couches de surface et de production de particules fines.



Visite d'un centre d'exploitation du trafic

Les problématiques de gestion du trafic se déclinent de façon différente ici. S'il existe dans les plus grandes agglomérations des bouchons liés aux mouvements pendulaires, des périodes d'affluence le week-end, lors des vacances ou d'événements particuliers (accidents, etc.) comme partout en Europe, une des questions quasi vitale concerne la gestion des routes hivernales lors des chutes de neige. En effet il arrive que les routes soient coupées lors de précipitations importantes.



Centre de gestion du trafic de la région médiane de la Norvège

C'est un véritable problème surtout lorsque l'on sait qu'il y a peu de « grandes routes », que celles-ci sont encore souvent bidirectionnelles malgré un programme d'investissement important. Ainsi il peut arriver que la Norvège soit coupée en deux car la route nord-sud ou une route est-ouest est trop enneigée. L'information routière revêt alors une importance toute particulière car il faut éviter que les usagers ne s'engagent sur les itinéraires bloqués.



Une activité 24/24 nécessite un environnement de travail adapté, une salle de massage avec fauteuil massant, des lieux de relaxation et de pause café, autre pays autres mœurs.



La sécurité routière est un sujet prioritaires dans les pays scandinaves ce qui donne lieu à des campagnes de sensibilisation particulièrement travaillée, une image édifiante en lien avec les « frontières » liées à la perte de perception due à la vitesse.

Visite du dépôt d'une entreprise contractante

Si la maîtrise d'œuvre est principalement assurée par les services de l'État ou des communes, la réalisation des prestations a en grande partie été externalisée. De nombreuses entreprises contractent ainsi pour des périodes de cinq ans et font le service hivernal en respectant les termes d'un cahier des charges qui définit ce qui doit être fait, en combien de temps, etc.



L'hiver sera rude cette année en Norvège, les stocks de jalons et de sel sont prêts. C'est du sel en vrac de Suria qui est reconditionné en big bag pour les communes.



Le dépôt d'une entreprise prestataire, le matériel est mis à rude épreuve lors de la période hivernale

Conclusion

Participer à l'organisation de congrès, conférences, séminaires ou atelier fait partie des objectifs des comités techniques de l'AIPCR, mais c'est toujours une petite aventure que de se réunir dans un autre pays, la tradition d'accueil de la Norvège n'est pas usurpée de même que la grandiose beauté des paysages, nous remercions encore nos collègues norvégiens pour la parfaite organisation de cette réunion de comité.

Championnat de France de chasse-neige 2017 à Blois

et journée technique « les rencontres de la viabilité hivernale »

Didier Giloppé

Président de CT B2, viabilité hivernale

Tous les quatre ans a lieu le championnat de France de chasse-neige permettant de sélectionner les candidats pour le championnat du monde AIPCR, à cette occasion se déroule aussi une journée technique intitulée « les rencontres de la viabilité hivernale » dont le programme pour cette édition était relativement éclectique puisqu'on a pu bénéficier de présentation sur le réchauffement climatique, sur les équipements amovibles des véhicules, sur de nouveaux matériels, remorque de déneigement grande largeur et lame équipée de saumure, ainsi que sur la normalisation européenne et les activités internationales.

Le championnat



Briefing en salle

Si la mobilité reste possible en conditions hivernales, c'est en partie grâce au métier de conducteur d'engin de service hivernal. Ces femmes et ces hommes exercent une profession méconnue du grand public, parfois dangereuse et toujours difficile. Ce métier est le même quel que soit le pays et le gestionnaire de la voie concernée.

L'Association mondiale de la Route (AIPCR) souhaite, dans le cadre du XVe congrès international de viabilité hivernale à Gdańsk en février 2018, valoriser ce métier. Elle organise à ce titre un championnat international de chasse-neige. Cette

manifestation met en concurrence plus d'une dizaine de pays. En 2014, au congrès d'Andorre la Vieille, trois agents ont offert à la France les 3e, 5e et 8e places du rang international.

Le comité miroir n° 2 viabilité hivernale français, sous l'égide du CF-AIPCR, a organisé cette nouvelle édition de sélection des champions de chasse-neige pour représenter la France lors de ce championnat international.

Cette sélection nationale a eu lieu à Blois, du 19 au 20 septembre 2017 sur le site de la station d'essais des matériels routiers (SEMR) du Cerema. Ce championnat est ouvert à tous les gestionnaires : directions interdépartementales des routes, conseils départementaux, communes et communautés de communes, sociétés d'autoroutes concédées, aéroports, bases aériennes, etc.

Les candidats sont jugés sur deux épreuves : inspection mécanique sur un engin de service hivernal (prêté par Cofiroute) type qui consiste à mentionner les points à vérifier avant toute intervention de déneigement et épreuve de conduite, maniant rapidité et dextérité. Ces critères sont appréciés au travers d'un circuit de 150 m environ, jalonné d'obstacles divers simulant des conditions de circulations susceptibles d'être rencontrées sur les routes en période hivernale : présence de voiture, circulation dense, raclage le long de trottoirs. Le chronomètre ne sert qu'à départager les ex-æquo, il ne s'agit pas d'une épreuve de vitesse : en service hivernal, bien faire vaut mieux que vite faire !



*L'inspection mécanique
un aspect important du championnat
de chasse neige*

L'épreuve de conduite a été réalisée sur un ESH (engin de service hivernal) équipé d'une lame et d'une épandeur de fondants correspondant à la configuration de ce matériel en opération, nous remercions la Dir Nord-Ouest pour le prêt de ce véhicule et en particulier le district de Vendôme.

Ces journées sont également l'occasion de nombreux échanges entre les participants. Les différents candidats, le réseau technique viabilité hivernale (Cerema), des fournisseurs de matériels ou de matériaux confrontent leurs visions et leurs pratiques et créent ainsi une synergie autour de cette thématique.

Ce championnat a été parrainé par des industriels et fournisseurs du domaine de la viabilité hivernale, qui ont exposé leurs produits et concepts et pour certains ont assuré des animations très appréciées. Un questionnaire sur la météorologie a par exemple été proposé.

Des innovations particulièrement intéressantes ont été présentées avec la remorque de déneigement en grande largeur développée par APRR et la toute nouvelle lame Arvel équipée d'une injection de saumure dans le bas de lame.



Épreuve de « raclage sur obstacle »



L'innovation vue par Arvel avec une injection de saumure dans la lame et par Aprr avec sa remorque de déneigement en grande largeur



Des exercices parfois difficiles demandant une grande dextérité

Les candidats étaient répartis en trois collèges : DIR, sociétés d'autoroutes concédées et aéroports, collectivités territoriales.

L'ensemble de l'organisation adresse ses remerciements et ses sincères félicitations aux concurrents qui ont tous montré beaucoup de maîtrise dans le maniement du véhicule et de ses équipements. Ce championnat, qui finalement a bénéficié d'un contexte météorologique assez clément, a mis en évidence le savoir faire, la dextérité et la nécessaire prudence dont doivent faire preuve les opérateurs de la viabilité hivernale dans leurs interventions qui se déroulent généralement pas, bien évidemment, dans de telles conditions.

Classement général

Les trois sélectionnés pour représenter leur collège au championnat international à Gdansk sont :

Jacques BASTIDE, département du Cantal

Benoit ARISTON, DIR Méditerranée

Antony HURTEL, autoroute et tunnel du mont Blanc (ATMB)

Classement par collège

Collectivités territoriales

BASTIDE Jacques, département du Cantal, **Lame d'or**

ROUANET Emmanuel, département de l'Hérault, **Lame d'argent**

SANCHEZ Antony, département de l'Aude, **Lame de bronze**

Directions interrégionales des routes

ARISTON Benoit, DIR Méditerranée, **Lame d'or**

LUTIC Stevie, DIR Nord, **Lame d'argent**

MIQUEL Jérôme, DIR Sud-Ouest, **Lame de bronze**

Sociétés d'autoroutes concédées

HURTEL Antony, ATMB, **Lame d'or**

PONSOT Cyprien, AREA, **Lame d'argent**

CIESIELCZYK Christophe, AREA, **Lame de bronze**

**La remise des prix aura lieu à Paris au mois de janvier 2018
lors des rencontres du Comité français de l'AIPCR.**

Les premiers au classement général se verront attribuer un prix ainsi qu'un trophée. Les nominés au classement par collèges recevront également un trophée.

Messieurs **Ariston**, **Bastide** et **Hurtel** auront l'honneur de défendre les couleurs de la France lors du challenge international de manipulation d'engins de déneigement. Ce concours a lieu dans le cadre du quinzième congrès international de la viabilité hivernale qui se déroulera à Gdansk 20 au 23 février 2018 sous l'égide de l'Association mondiale de la Route AIPCR.



Photo souvenir des candidats et des organisateurs

La journée technique

Une cinquantaine de personnes a répondu à l'appel du comité miroir viabilité hivernale pour participer à ces rencontres de la viabilité hivernale.

Après une rapide introduction de cette journée par le président du comité miroir, la première présentation par une représentante de Météo France a permis de décliner la problématique du réchauffement climatique au travers des prévisions pour les exploitants routiers, si les températures vont globalement augmenter, les phénomènes perturbants en particulier la neige risquent d'avoir des amplitudes plus importantes. La Dter Est a ensuite parlé polyvalence des matériels, c'est une véritable question en terme d'investissement, disposer de matériels qui puissent accomplir différentes tâches dont bien sûr la viabilité hivernale. S'est ensuite posée la question de l'équipement de l'utilisateur en hiver, en terme de performances et de réglementations diverses et nombreuses en Europe, c'est un fournisseur d'équipement qui a présenté cette partie suscitant beaucoup de questions.



*Présentation Météo France
sur le réchauffement climatique*

Sur la thématique « techniques d'épandage et de raclage » l'innovation était de mise puisque nous avons eu la présentation par APRR de la remorque grande largeur qui permet un raclage sur l'ensemble des voies d'une deux fois deux et un épandage simultané et, la présentation non moins intéressante d'une lame de déneigement qui permet l'injection de saumure en bas de lame, présentation faite par Arvel. Toujours au chapitre de l'innovation la société PIM a présenté un système de fixation de bas de lame permettant un échange très rapide de ces éléments, cette nouvelle technologie est d'ailleurs installée sur la remorque APRR. Ce fut ensuite la présentation de quelques nouvelles de l'international par le Cerema, la normalisation européenne (TC 337) et les activités du comité viabilité hivernale B2 de l'AIPCR.

Une demi-journée bien remplie des présentations d'intérêt, beaucoup de questions et une assistance particulièrement attentive, donc une initiative à renouveler.

Nous pouvons souligner l'excellente organisation de cette compétition et de cette journée technique grâce au comité français de l'AIPCR, au comité miroir viabilité hivernale mais grâce aussi au réseau technique viabilité hivernale animé par le Cerema et à tous les volontaires (certains retraités !) qui ont contribué à la pleine réussite de ces journées.

N'oublions non plus la Dter NC et la SEMR qui ont mis à disposition les aires et bâtiments de la SEMR.

Le comité français de l'AIPCR regroupe tous les partenaires des professions de la route et de la mobilité, il peut s'agir d'administrations, de collectivités mais aussi d'entreprises fournisseurs ou constructeurs.

Les parrains de cette manifestation



La société Acometis est spécialisée dans la conception, la fabrication et la vente de matériel de déneigement et principalement d'épanduses. Actuellement plus de 3300 machines portées et 750 machines tractées Acometis sont utilisées pour l'entretien hivernal en France, soit plus d'une saleuse sur deux en fonctionnement.

www.acometis.com



L'Asfa est une association professionnelle qui regroupe tous les acteurs du secteur de la concession et de l'exploitation d'autoroutes et d'ouvrages routiers. Ses principales missions sont la représentation et la défense des intérêts de la profession, la politique de communication sur les thèmes d'intérêt commun, le développement des relations internationales non commerciales, etc.

www.autoroutes.fr/fr/asfa.htm



Arvel est une filiale de Giletta implantée en France dans le département du Puy-de-Dôme depuis 1997

Cette entreprise produit des épanduses de fondant routier des lames des balais des centrales à saumure mais aussi des matériels de tonte. Elle présente dans le cadre de ce championnat de chasse-neige un matériel innovant une lame de déneigement avec injection de saumure

www.arvel.fr



Météo France est le service météorologique et climatologique national. Sa mission première consiste à assurer la sécurité météorologique des personnes et des biens. Elle se traduit notamment par l'élaboration d'une carte de vigilance météorologique signalant les phénomènes dangereux, leurs conséquences et les précautions à prendre pour se protéger. Les missions de base de Météo France comprennent :

- le développement et la maintenance d'un réseau d'observation,
- la collecte et le traitement de données climatologiques,
- la prévision du temps,
- l'élaboration de projections climatiques,
- la recherche dans les domaines de la météorologie et du climat.



Le groupe RUD offre des solutions avec des systèmes de chaînes et accessoires de tous types et pour des domaines d'utilisation variés : levage, traction, arrimage ou convoyage.

www.rud.com

L'album photo

des rencontres de la viabilité hivernale
et du championnat de France de chasse-neige





La remise des diplomes et le concours Météo France



Congrès international de la viabilité hivernale

Gdansk, Pologne du 20 au 23 février 2018

« Assurer une viabilité hivernale sûre et durable »



Exposition

Nous serons présents avec un « pavillon France » de 54 m², la maîtrise d'ouvrage étant assurée par le CF-AIPCR et la maîtrise d'œuvre par Évènements Pluriel.

Championnat de chasse-neige

Le 22 février, les conducteurs du monde entier participeront à la compétition de chasse-neige organisée dans le cadre du XVe congrès international de viabilité hivernale à côté du Stade Energa Gdańsk. Elle consistera à parcourir avec la plus grande dextérité et le plus rapidement possible une boucle d'environ un kilomètre, tout en passant différentes épreuves qui seront notées dans le cadre du concours. Nous souhaitons bonne chance à nos trois représentants !

Inscription

Les inscriptions sont ouvertes sur le site :
<http://fr.aipcrgdansk2018.org/registration/>

	Avant le 31/12/17	Après le 1/01/18
Membre de l'AIPCR Une pause-café avec un petit encas au cours de la journée, les documents liés à la présentation, la participation au cocktail, la participation au gala, la participation aux deux voyages d'intégration, Entrée gratuite aux salons,	400 €	500 €
Non membre de l'AIPCR	500 €	600 €
Personne accompagnante Participation au cocktail, participation au gala, participation à l'un des deux voyages d'intégration et entrée gratuite aux salons	150 €	250 €
Entrée pour une journée	180 €	250 €
Dîner de gala	100 €	



Réunions annuelles des comités nationaux et du conseil de l'AIPCR

Bonn, Allemagne, du 25 au 27 octobre 2017

Comités nationaux, 25 octobre matin

Yves Robichon, *CF-AIPCR*

Trente comités nationaux étaient représentés dont deux nouveaux : la Pologne et le Paraguay. Yves Robichon et Michel Démarre représentaient le CF-AIPCR.

Après un tour de table où chaque comité a présenté ses activités, il a été décidé de définir une fiche type permettant d'établir une description homogène des comités nationaux qui sera mise sur le site de l'AIPCR. Le constat a été fait qu'une réunion d'une demi-journée lors de la réunion du conseil ne permettait pas de travailler ensemble sur des sujets de fond. Plutôt que de faire deux réunions dans l'année, coûteuses en temps et en frais de déplacement, il a été acté que la réunion annuelle se ferait sur une journée. Une réflexion est menée pour intégrer le bulletin des comités nationaux sur le site de l'AIPCR.

Conseil, 25 octobre après-midi et 26 octobre 2017

Marie Boursier, *DSR, ministère de l'Intérieur*

La délégation française était composée de : Christine Bouchet (DIT), Lucie Roux (DIT), Jean-François Corté (DIT), Marie Boursier (DSR), Marc Tassone (Ifsttar), Michel Démarre (FNTP), Yves Robichon (CF AIPCR)

Rainer Bomba, secrétaire d'État au ministère en charge des transports, a accueilli les participants et présenté les expériences allemandes.

Parmi les décisions prises durant la réunion, il a été décidé de ne pas modifier le montant des cotisations pour 2018.

Une conférence débat sur le véhicule autonome s'est tenue le 26 matin, avec des présentations de 10 pays (dont la France, représentée par la DIT/MARRN). De nombreuses présentations étaient axées sur les ITS plutôt que les véhicules autonomes.

À l'issue de ces présentations, a été annoncée la création d'un nouveau groupe d'études sur les véhicules automatisés. Président : Éric Ollinger (DIT), durée : juillet 2018 à septembre 2020

De gros efforts sont portés sur la communication de l'association : une manager de communication a été engagée, la revue *Routes-Roads* est maintenant traduite en trois langues (anglais, français, espagnol), l'association est présente sur les réseaux sociaux (*Facebook* et *LinkedIn*, et peut-être *Twitter* à venir).

Le prochain congrès de la viabilité hivernale aura lieu en février 2018 à Gdansk (Pologne), le prochain congrès mondial de la route aura lieu en octobre 2019 à Abu Dhabi (Émirats arabes unis).

Un vote a eu lieu afin de définir le lieu du congrès de la viabilité hivernale 2022. Deux villes étaient en lice : Chambéry et Calgary au Canada c'est cette dernière qui a été élue.

L'appel à candidatures pour l'organisation du congrès de la route 2023 va bientôt être lancé.

Trois membres d'honneur ont été élu (dont deux français : Jean-François Corté et Yves Robichon).

La prochaine réunion du conseil de l'AIPCR aura lieu à Yokohama au Japon, en octobre 2018.

Visite technique, 27 octobre 2017

Marie Boursier, DSR, ministère de l'Intérieur

Nous avons visité le BAST (*Bundesanstalt für Straßenwesen*, institut fédéral de recherche routière), et le FTVA (*Die Fahrzeugtechnische Versuchsanlage*, centre de tests techniques automobiles) qui fait partie du BAST.

FTVA : C'est ici que les tests consommateurs de l'*EuroNCap* sont effectués. Des tests sur des véhicules en développement sont également réalisés. Nous avons pu assister à un *crash test* frontal à 30 km/h. Du fait du vieillissement de la population en Allemagne, de plus en plus d'études sont menées sur les personnes âgées.



BAST : Nous avons pu tester des engins de déplacement personnel électriques : trottinette, segway (avec des protections pour les poignets, coudes, genoux, dos, et casque).

L'Allemagne ne possède pas encore de réglementation sur le sujet de ces engins électriques, mais une loi devrait être adoptée d'ici un mois.



Nous avons pu également tester le simulateur de conduite du département « comportement et sécurité ». Des études sur l'impact de l'âge, de la fatigue ou de la prise de substances psychoactives y sont conduites.

Prochaines manifestations

Journée poids lourds (CF-AIPCR - URF - Ifsttar)

23 novembre 2017 à Eurexpo, Chassieux (69)

Assemblée générale du CF-AIPCR

20 décembre 2017 après-midi à la FNTP

Les rencontres du CF-AIPCR et de l'Idrrim

16 janvier 2018 à la FNTP

Journées techniques « routes 2018 » (Ifsttar - Cerema - Idrrim)

7 et 8 février 2018 à la cité des congrès de Nantes

Congrès de la viabilité hivernale (AIPCR / PIARC)

20 au 23 février 2018 à Gdansk en Pologne

Pavement preservation and recycling summit (PPRS)

26 au 28 mars 2018 à Nice

Conférence internationale sur l'exploitation et la sécurité des tunnels routiers

(AIPCR, CF-AIPCR, CETU)

3 au 5 octobre 2018 au centre des congrès de Lyon

XXVIe Congrès mondial de la Route à Abu Dhabi (AIPCR / PIARC)

6 au 10 octobre 2019 aux Émirats arabes unis

Directeur de la publication : *André Broto*
Directrice de la rédaction : *Yolande Daniel*
Comité éditorial : *André Broto, Michel Deffayet, Yves Robichon, Yolande Daniel, Philippe Chanard, Stéphane Levesque, Jean-Marie Masson, Malika Seddi, Georges Tempez*
Contact : yolande.daniel@ifsttar.fr - 01 81 66 80 32 ou 06 01 28 32 33
Conception, réalisation : *Philippe Caquelard*, Ifsttar
Photos de la page 1 : *A. Bouissou et L. Mignaux*, Terra



Les adhérents « premium » du CF-AIPCR