

Nature du document

Colloque Franco-Suisse

Actes du 15^{ème} Colloque

Sommaire

Thème 1 L'intermodalité des transports et l'intégration des pôles d'échanges	7
Thème 2 Le développement durable des infrastructures de transport	17
Table ronde Reprise des thèmes 1 et 2, et Présentation des politiques de sécurité routière et d'intermodalité des transports Visions de la Suisse et de la France.....	24
Le 16 ^{ème} Colloque franco-suisse.....	35
Annexes	37
Délégation Française	39
Délégation Suisse.....	41
Présentation des intervenants.....	42

Le 15^{ème} colloque franco-suisse s'est déroulé les 3 et 4 avril 2003 à Ouchy (Lausanne) en Suisse.

Les ateliers n°1 et n°2 ont traité respectivement les thèmes de l'intermodalité des transports où nos partenaires suisses sont particulièrement bien positionnés, sur l'intégration des pôles d'échanges, et du développement durable où la Suisse, forte d'une longue expérience, a mis au point une méthode nouvelle d'évaluation des projets routiers des infrastructures de transport. La table ronde a présenté la politique de sécurité routière et la politique française d'intermodalité.

Le Sétra, qui pilote les échanges côté français, souhaite en raison de l'actualité et de l'importance des thèmes qui sont abordés, que les comptes rendus de ce colloque soient largement diffusés au travers des services.

Toutes informations complémentaires sont à demander à la DREX, qui redistribuera les réponses.

Page laissée blanche intentionnellement

Nature du document

Colloque Franco-Suisse

Actes du 15^{ème} Colloque

Collection les rapports

Document édité par le Sétra dans la collection « les rapports ».
Cette collection regroupe les rapports d'études, de recherche,
d'expérimentation, d'expériences.

INTRODUCTION

Bref historique

Cette coopération déjà ancienne (16 ans) a été lancée entre le réseau scientifique et technique (RST) du ministère de l'Équipement et des Transports et l'Association des Professionnels Suisses de la Route (VSS), dans le cadre de préoccupations communes sur des réseaux transfrontaliers.

La VSS réunit les administrations publiques dont l'Office Fédéral des Routes (OFROU), les entreprises privées, les bureaux techniques, les hautes écoles et les associations.

Fonctionnement

Le colloque se tient annuellement, en alternance en France et en Suisse, en présence des Directeurs des Routes respectifs ou de leurs représentants. La première réunion a eu lieu le 10 février 1989 à Genève.

Deux thèmes techniques sont abordés en atelier, sur deux ans ; et des sujets plus généraux sont traités au cours d'une table ronde.

Cette année, le 15^{ème} colloque franco-suisse s'est déroulé les 3 et 4 avril à Ouchy (Lausanne) en Suisse.

Les ateliers n° 1 et n° 2 ont traité respectivement les thèmes de l'intermodalité des transports où nos partenaires suisses sont particulièrement bien positionnés, sur l'intégration des pôles d'échanges, et du développement durable où la Suisse, forte d'une longue expérience, a mis au point une méthode nouvelle d'évaluation des projets routiers des infrastructures de transport. La table ronde a présenté la politique de sécurité routière et la politique française d'intermodalité.

Le Sétra, qui pilote les échanges côté français, souhaite en raison de l'actualité et de l'importance des thèmes qui sont abordés, que les comptes rendus de ce colloque soient largement diffusés au travers des services.

Toutes informations complémentaires sont à demander à la DREX, qui redistribuera les réponses.

Page laissée blanche intentionnellement

Thème 1

L'intermodalité des transports et l'intégration des pôles d'échanges

Présentation des thèmes sur l'intermodalité des transports et l'intégration des pôles d'échanges

M. Pascal RAUD - Sétra - CSTR

La mise en œuvre de l'intermodalité du fret

1. Facteurs en faveur de l'intermodalité du fret

Trois facteurs plaident particulièrement en faveur de l'intermodalité du fret : la congestion routière, l'environnement (effet de serre, dérèglements climatiques) et l'élargissement européen.

A l'heure actuelle, les systèmes logistiques sont non "intelligents" et les vecteurs de transport sont anciens.

2. Présentation d'une démarche d'architecture cadre pour des transports "intelligents" en France (ACTIF)

Les principaux enjeux

La démarche a pour but de garantir la continuité des services, de favoriser l'interopérabilité et de rendre les acteurs économiques plus ouverts à la compétition.

La démarche en elle-même

Elle consiste à gérer tous les processus industriels en amont du stockage et du déstockage et repose sur la gestion globale des bases de données et de messages normalisés existants.

Un travail important en matière de normalisation est en cours de constitution à travers de nombreux groupes de travail, entre autres : le WG 141 piloté par les Italiens sur la multimodalité du fret, le CEN/TC 225 Codes barres, le TC 104 Conteneurs et le TC 8 Maritime.

Cette architecture cadre laisse une liberté totale en matière de langage, directement issu du langage Internet (EB-XML). A long terme, les systèmes informatiques propriétaires devraient disparaître.

3. Présentation du programme français de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

PREDIT

Ce programme associe notamment les Ministères de la Recherche, des Transports, de l'Ecologie et de l'Industrie. Il est doté de 306 millions d'€ pour la période 2002/2006 et a pour objectifs la mobilité durable, la sécurité et la protection de l'environnement.

4. Trois vecteurs de transport innovants permettent de promouvoir l'intermodalité du fret

Le wagon MODALHOR

Le wagon MODALHOR a été mis en service à titre expérimental le 12 mai 2003, sur une distance de 175 km entre les gares ferroviaires d'Aiton en France et Orbassano en Italie (Alpes).

Quatre trajets aller/retour sont prévus par jour d'une durée de moins de 3 heures, soit 35 à 50 000 véhicules transportés par an (les camions-citernes sont de plus petite hauteur que la moyenne du parc routier).

Le wagon MODALHOR est extrêmement léger et adapté au remplissage maximum. Sa vitesse est évaluée à 120/150 km/h. Le prix de base s'élève à moins de 300 € pour un trajet simple et environ 500 € pour un aller/retour.

A partir de la fin 2006, un service régulier sera mis en place, à raison de 20 à 30 allers/retours par jour. Ce service sera accessible à tous types de camions lorsque les tunnels ferroviaires de la ligne auront été agrandis, dont les 14 km du tunnel du Mont Cenis.

Le navire ROMERHO (barge fluvio-maritime)

Les voies d'eaux sont sous-exploitées alors que le corridor de la vallée du Rhône constitue un grand axe de fret européen pour les échanges entre le sud de l'Allemagne, la Suisse et le Maroc.

La part de marché fluvio-maritime entre le Maroc et la France (Bourgogne) est de 20 %, soit 40 000 camions par an transférés de la route vers la voie d'eau. Le coût global d'investissement s'élève de 160 à 240 millions d'€.

Le navire est léger et résistant. Il assure la sécurité des marchandises même par gros temps et le respect des horaires. Il peut transporter 86 remorques routières chargées et déchargées en 3 heures.

Pour commencer, 7 navires en rotation pourraient transporter des marchandises à raison d'un départ par jour et par sens en 4 ou 4,5 jours, soit une différence par rapport à la route limitée à une demi-journée ou une journée de plus pour environ 2 800 km.

Le navire KARVOR (vaisseau de cabotage maritime)

Deux axes sont concernés : le littoral Atlantique et la Méditerranée.

La pertinence des distances est évaluée de 150 à 1 500 km avec le concours d'au moins 4 types de navires d'une capacité de transport de 5 à 140 caisses. Le taux de remplissage moyen est de 70 %. Cette modalité n'a besoin que d'un équipage réduit et est d'une consommation faible. En revanche, elle nécessite une organisation spéciale à l'arrivée (avec ou sans tracteurs).

Par ailleurs, la moyenne annuelle du cabotage est déséquilibrée entre les deux sens : 80 % pour l'un et 60 % pour l'autre.

L'intermodalité du fret soulève un certain nombre de problèmes, à savoir :

- le coût ;
- le manque de savoir-faire et l'hétérogénéité des acteurs concernés (chargeurs, intermédiaires, logisticiens, transporteurs et clients), compte tenu de la complexité de la chaîne elle-même ;
- l'avenir technologique, en particulier celui d'un réseau dédié.

Pour réussir, quatre conditions doivent être impérativement réunies :

- protéger la nouvelle méthode par un incubateur pendant 3 mois ;
- partager la connaissance et assurer la formation ;
- mutualiser les moyens, réseaux et plate-formes ;
- modifier les infrastructures et financer les sauts technologiques.

M. Vincent KRAYENBUHL - Service des Transports du Canton de Vaud

Le projet de Métro M2 à Lausanne (Ouchy-Epalinges)

Ce projet inspiré du Métro parisien, a été accepté par 62 % des votants du Canton de Vaud le 24 novembre 2002.

Son ossature s'intègre dans le réseau urbain existant et comprend un pôle d'échanges connecté au niveau de la gare.

Le projet comprend 14 stations sur 6 km (vitesse moyenne : 4 km/h) pour un financement de 383,5 millions d'€ en partenariat avec la Confédération helvétique, l'Etat du Canton de Vaud, la ville de Lausanne et le Métro Lausanne/Ouchy S.A.

Sur le plan technique, la configuration du terrain (pente de 12 % maximum) a permis l'utilisation de pneus au lieu de crémaillère à l'exemple de METEOR. Les stations sont courtes, les portes des wagons s'ouvrent automatiquement, la fréquence des rames est élevée.

Par ailleurs, les objectifs en matière de lutte contre la pollution de l'air ont été strictement respectés.

L'objectif affiché est de 25 millions de voyageurs par an (soit un emploi sur huit), qui prendra en compte l'augmentation de la population de 20 % sur cette rive en 20 ans et une valorisation du gain de temps/coût de la congestion routière (36,46 millions d'€).

D'autres impacts macro-économiques à moyen et long terme sont attendus, tels le renforcement du centre ville vers le périurbain et le développement de l'économie vaudoise.

M. Pierre NORMAND - Sétra – CSTR

Le transport massifié de fret en France

Un projet de scénario de fret massifié a été préparé en janvier 2001 suite à une commande de la direction des Routes (DR), de la direction des Transports terrestres (DTT) et de la direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR). Les experts du réseau scientifique et technique (RST) se sont réunis pour analyser les besoins des chargeurs de fret.

Trois groupes de travail ont été constitués :

1. Expression des besoins des chargeurs
2. Innovations technologiques en matière de transports
3. Besoins des collectivités en matière de transports

1. L'évolution de la demande des chargeurs de fret

L'augmentation du pouvoir d'achat entraîne un changement au niveau de la demande des chargeurs de fret, accentué par la complexité et la diversification des produits transportés (demande multiple, délais de livraison serrés, stocks réajustés).

2. L'adaptation de la production aux nouvelles conditions du marché

Le secteur de la production est en pleine évolution ; en effet, nous assistons à une redistribution en fonction de la :

- diversité des produits et des entreprises, ainsi que de la spécialisation des métiers ;
- délocalisation de certaines productions (entreprises plus éloignées, plus de sites intermédiaires et plus de transport) ;
- diminution de la taille des lots et des délais.

3. Les effets sur la logistique et les transports

La rentabilité économique implique des opérations de livraison suivies, groupées ou non, auprès des clients dispersés sur le territoire, par le biais de plate-formes logistiques (hubs).

Les ruptures de charge dues aux hubs sont susceptibles de valoriser la marchandise (exemples : étiquetage, emballage, mise sur cintres ...), de permettre l'organisation commerciale du type "marché St Charles" pour les fruits et les primeurs à Perpignan et l'utilisation de tous les autres modes de transport.

Le mode routier est plus fiable, flexible, rapide et moins coûteux pour les distances inférieures à 700 km.

Mme Séverine WERMEILLE - CFF, Centre environnemental ferroviaire, Berne

Les horaires cadencés Rail 2000 et les points nodaux rail/bus

Les transports publics suisses présentent la particularité de disposer d'un réseau dense et très intégré, ainsi que d'une chaîne de transports adaptés entre eux.

Les horaires cadencés, élément de qualité des transports publics suisses, ont été mis en œuvre par une loi du 23 mai 1982 et sont améliorés en permanence. Ils garantissent :

- la mémorisation des horaires ;
- l'optimisation des correspondances entre modes de transports (train, bus, bateau) ;
- la concertation en matière d'offre de correspondances et de tarification ;
- les liaisons horaires dans toute la Suisse (un départ toutes les heures).

Les clients peuvent disposer d'un abonnement tarifaire comprenant un seul billet valable pour les trois compagnies de transports suisses.

Le projet Rail 2000 (1^{ère} étape) améliorant l'offre de transports, s'inscrit dans cette démarche de qualité et se décline au niveau national et régional (exemple : le Canton de Vaud).

Les efforts ont porté sur un ensemble de mesures : les tracés (en 1997), les lignes moins sinueuses, le doublement des voies, le rehaussement des tunnels (exemple : Berne et Lausanne), les trains à deux niveaux (capacité : 40 % de personnes en plus), les trains pendulaires rapides (200 km/h), ainsi que les points nodaux rail/bus rouges (toutes les ½ heures ou à l'heure) ou bleus (+ ¼ ou ¾ d'heure).

Au niveau régional, le projet de Métro M2 à Lausanne permettrait une économie de temps d'un point à un autre de l'ordre de 25 à 50 %.

La deuxième étape du projet Rail 2000 est en cours de planification.

Mme Gaëlle LEROUX - SNCF, Direction des Gares (DDG), Pôle Développement

Le pôle d'échanges d'Angers

Le projet de réaménagement de la gare d'Angers (16^{ème} ville de France/156 000 habitants, caractérisée par de nombreuses universités et écoles d'ingénieurs) s'inscrit dans une logique de développement du territoire.

Le TGV Atlantique mis en service en 1989, dessert le département du Maine-et-Loire et quelques zones limitrophes.

En 1994, la SNCF a entrepris en partenariat avec les collectivités territoriales, des études préalables qui mettent en évidence les potentialités de développement urbain à proximité du centre ville. Lors du renforcement de la desserte TGV vers Paris et de la modernisation de la liaison Angers/Cholet (1999), une augmentation de la part de marché du rail a été constatée, alors que la vétusté de la gare et de son environnement était patente.

La nouvelle gare d'Angers, lieu unique et cohérent des différents modes de déplacement (ferroviaire, urbain/interurbain et modes de transport individuels) constitue depuis 2001, le 3^{ème} pôle multimodal d'échanges à l'échelle de l'agglomération. Elle permet d'améliorer la lisibilité et la fluidité de la circulation entre la gare et le centre-ville, ainsi que l'aménagement du centre ville.

A l'heure actuelle, il faut compter entre autres 3 500 000 passagers/an pour le seul trafic TGV (+TER - trains express régionaux, TRN - trains rapides nationaux, ex Corail).

La ville d'Angers entend poursuivre le développement des transports publics par la création d'une ligne de tramway (12 km) à l'échéance 2008.

Mme Séverine WERMEILLE - CFF, Centre environnemental ferroviaire, Berne

La gare de Berne, pôle d'échange intégré en milieu urbain

Berne, capitale de la Suisse, a vu sa gare raccordée au Réseau Ferré en 1858. Cette dernière occupe le deuxième rang après la gare de Zurich.

Sa rénovation débutée en 1957, a entraîné le déplacement du pôle économique et social de la ville.

Le projet de la nouvelle gare RailCity dont les travaux ont débuté en 2001, est toujours en cours de réalisation.

La gare s'ouvrira vers l'extérieur et comprendra divers centres commerciaux ouverts jusqu'à 22 h 00 le dimanche.

Cet ensemble constitue une ville dans la ville, et offre un espace de rencontres et d'échanges s'insérant parfaitement dans le réseau des transports publics.

La signalétique et les informations offertes aux voyageurs sont de haut niveau.

M. Jean-Pierre BENOIT - CETE Sud-Ouest - Département Aménagement Infrastructures

Evaluation du trafic de fret reportable de la route sur le fer et la voie maritime

1. Contexte de cette évaluation

A la demande de la direction des Routes, le CETE du Sud-Ouest a entrepris une étude sur les problèmes entraînés par la saturation prévisible d'infrastructures routières, en l'occurrence l'Autoroute A63, le long du littoral Atlantique qui relie l'Espagne au reste de l'Europe.

2. Hypothèse de départ

Les prestations des trois modes (route, fer, maritime) doivent être comparables en termes de délais d'acheminement (écart < 1/2 journée), de coût et de fiabilité.

3. Conditions d'optimisation

a) Concurrence rail/route

Il faut que la :

- distance des échanges soit supérieure à 700 km (le rail doit également supporter le coût du parcours terminal routier) ;
- durée d'accès au chantier de transport combiné rail/route soit inférieure à 1 heure 30 ;
- part ferroviaire soit massifiée à hauteur de 1 600 T par jour en double sens en sélectionnant les relations couple origine/destination équilibrées.

Le partage modal est estimé à 70 % pour la route et à 30 % pour le fer, si ces conditions sont réunies pour un trafic combiné de qualité.

b) Concurrence rail/route/mer

Dans une situation où les conditions suivantes de volume sont réunies pour :

- la voie maritime, la massification se situe à hauteur de 1 000 T par sens équilibré (petit caboteur) ;
- le ferroviaire, voir a) ci-dessus ;
- le transport routier, le trafic se situe à hauteur de 7 000 T en double sens (350/400 camions) ;

le partage modal est estimé à 30 % pour le maritime, 30 % pour le ferroviaire et 40 % pour la route. La difficulté réside dans le fait de trouver des corridors de fret où les flux soient équilibrés (Nord/Sud ou Est/Ouest).

Les points forts évoqués concernent les disparités sur la normalisation et la réglementation entre la France et la Suisse, ainsi que la difficulté de promouvoir le transport combiné fer/route sur des volumes significatifs.

M. André ROBERT-GRANDPIERRE - Bureau d'ingénieurs RGR, Robert-Grandpierre et Rapp S.A

Chaîne de transport des marchandises, état actuel et futur en Suisse

En Suisse, le transport de marchandises par trafic combiné, pour lequel les supports et les structures de distribution peuvent être centralisés en milieu urbain, est plus rentable qu'un transport purement routier, sous réserve de respecter des distances comprises entre 80 et 300 km.

Dans ces conditions, le transfert modal peut permettre de soulager le réseau routier en prenant en considération tous les coûts de transport.

Dans le cadre du projet européen IDIOMA ("innovative distribution with intermodal freight operation in metropolitan areas"), trois expérimentations sont actuellement en cours en Suisse en matière de chaîne de transport des marchandises :

- petits conteneurs combi box facilitant le transfert rail/route ;
- équipement de transfert horizontal ;
- roll-on, roll-off, technologie ACTS ("advanced communication technologies and services").

Les schémas de gestion, d'organisation et de moyens technologiques des chaînes de transport de marchandises devront faire l'objet de recherches et de démonstrations complémentaires pour parvenir à une optimisation du fret en milieu urbain.

Thème 2

Le développement durable des infrastructures de transport

Présentation des thèmes sur le développement durable des infrastructures de transport

M. Pierre SKRLABINE - Sétra – CSTR

Développement durable des infrastructures de transport

M. Skriabine présente une définition du développement durable issu du rapport Brundtland de 1987 (développement qui s'efforce de répondre au présent sans compromettre l'avenir, et qui repose sur une plus grande solidarité entre les générations et les territoires).

Ensuite, il explicite les enjeux du développement durable pour les transports :

- le rôle des systèmes de transport dans le développement durable des territoires ;
- l'interaction des infrastructures et de leur environnement, et les enjeux patrimoniaux qui y sont liés ;
- l'impact sur le développement économique ;
- la conséquence pour le développement social ;
- les enjeux sanitaires et de qualité de vie ;
- la gestion politique et institutionnelle de l'ensemble de ces enjeux.

La conception même des réseaux de transports, avec la nécessaire complémentarité entre les différents modes, et la conception des infrastructures sont déterminants pour assurer le développement durable.

Mais leur gestion et leur exploitation jouent également un rôle capital, ainsi que les politiques d'entretien et les diverses politiques d'accompagnement, qui contribuent à assurer la dimension territoriale du développement durable.

Les approches "cycle de vie" sont un des outils contribuant à l'évaluation de la durabilité apportée par les infrastructures de transport.

En conséquence, les différents partenaires et décideurs du transport doivent prendre en compte les objectifs complémentaires suivants :

- organiser les gestions des territoires ;
- favoriser l'intégration des habitants ;
- intégrer la dimension sociale, économique et environnementale du développement ;
- valoriser le patrimoine touristique ;
- veiller à l'utilisation économe des ressources et à leurs recyclages ;
- assurer la santé publique ;
- veiller à l'expression de la démocratie locale.

M. Alain CUCHE - Responsable du développement durable, OFROU

Les principes du développement durable au DETEC et à l'OFROU

Le principe du développement durable est inscrit dans la Constitution fédérale suisse, c'est pourquoi l'Office Fédéral des Routes (OFROU) a décidé au printemps 2001, de développer et d'introduire un instrument d'évaluation des projets d'infrastructures routières nommé NISTRA, permettant d'optimiser les projets, de choisir la meilleure variante et d'en établir la priorité au besoin.

Cette méthode analyse trois grands enjeux :

- 1 - les enjeux de société
- 2 - les enjeux économiques
- 3 - les enjeux environnementaux

Chacun d'entre eux est subdivisé en trois objectifs principaux et en vingt quatre objectifs partiels au total :

1. Société :

- garantir la desserte de base ;
- encourager la solidarité sociale ;
- garantir l'acceptation, la participation et la coordination du public.

2. Economie :

- créer un bon rapport coûts/avantages ;
- optimiser les effets économiques indirects ;
- atteindre la rentabilité.

3. Environnement :

- réduire les atteintes environnementales sur le long terme ;
- réduire les polluants atmosphériques ;
- préserver les ressources.

Pour la méthode NISTRA, l'analyse coûts/avantages est retenue. Celle-ci est composée de trois analyses partielles sans agrégation complète de tous les effets.

La première donne comme résultat essentiel, le rapport coûts/utilité et la valeur nette du projet. Cette analyse est complétée par des indicateurs que l'on ne peut pas monétiser, mais qui sont affectés de coefficients de pondération, agrégés dans chacune des dimensions sociale, économique et environnementale. La troisième analyse comprend des indicateurs descriptifs.

La méthode a été testée au moyen d'essais préliminaires pour vérifier son applicabilité. L'instrument s'est révélé relativement coûteux, ce qui a conduit à des adaptations de la méthode.

Mais ses coûts se réduisent considérablement dès que la méthode est utilisée avec une certaine routine et sont extrêmement faibles par rapport aux investissements en jeu.

La méthode NISTRA qui vise à réduire la complexité, comporte comme toutes les autres méthodes d'évaluation, le risque d'une perte d'information ; ainsi cette méthode ne permet pas de vérifier si les réglementations sont bien respectées. Il faut donc que cela soit aussi vérifié avant toute décision.

Une discussion s'engage sur le lien entre les financements et l'application de la méthode d'évaluation. Certains participants considèrent que cette méthode vise à aider la politique fédérale de resserrement des financements. D'autres pensent au contraire que cette méthode sert avant tout à estimer les coûts globaux des différentes variantes et non pas à servir d'argumentaire aux décisions négatives.

M. Michel TRIPET - SD Ingénierie Neuchâtel SA, Neuchâtel

Méthode NISTRA pour l'analyse des projets d'infrastructure routiers

Voir ci-dessus, intervention de M. Alain CUCHE

M. Frédéric GOYET - Adjoint au Directeur, Autoroutes du Sud de la France – ASF

La problématique du transport routier dans la vallée du Rhône Constats/solutions : le point de vue d'une Société concessionnaire d'autoroutes : ASF

Le corridor de la vallée du Rhône est saturé. Un grand débat public va être organisé en France pour mettre en lumière des solutions possibles de type intermodal en liaison avec les services de l'Etat.

ASF a conduit une grande enquête origine/destination des poids lourds en 2001.

Les résultats de l'enquête montrent des trajets élémentaires moyens de 128 km pour les véhicules de plus de deux essieux et de 65 km pour les véhicules à deux essieux.

La répartition des flux suivant la distance totale moyenne parcourue montre que :

- 63 % font moins de 500 km ;
- 13 % font plus de 1 100 km ;
- entre 24 % et 37 % font des chargements intermédiaires.

Si le niveau de service est jugé globalement satisfaisant, la sécurité et l'encombrement sont des sujets de préoccupation majeure.

En vingt ans, le trafic poids lourds a été multiplié par 2,6 ; le seuil de déstabilisation est le niveau de trafic horaire (3 500 véhicules/h) au-delà duquel tout incident mineur peut entraîner une perturbation durable et importante. A l'horizon 2010, le nombre de jours disponibles pour l'entretien (en dehors de la période 15 novembre/15 mars) est inférieur à 30.

Il faut donc engager des mesures d'optimisation au plus vite : généralisation de la vidéo surveillance, renfort de l'information dynamique, développement de l'information client, mise en place d'une modulation tarifaire pour les poids lourds, durcissement du terre-plein central et optimisation des travaux de maintenance.

A terme, il conviendra d'envisager un transfert multimodal et d'augmenter la capacité de l'autoroute (construire l'autoroute sur l'autoroute).

M. François GUENOT - Responsable de région, OFROU, Berne

Ré-affectation de tracés autoroutiers dans l'optique du développement durable

La modification du fonctionnement d'un axe de route nationale actuellement à 2 x 2 voies est à l'étude.

Deux concepts ont été envisagés : le boulevard urbain ou l'autoroute urbaine.

Ces deux démarches sont compatibles avec les principes du développement durable.

M. Christophe KESELJEVIC - Réseau Ferré de France - RFF

RFF et le développement durable, la problématique pour un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire

L'accroissement de la mobilité est une caractéristique du siècle. Les transports sont au cœur des préoccupations environnementales. Ils engendrent des nuisances de moins en moins tolérées et nécessitent des infrastructures coûteuses.

Le secteur des transports publics représente 25% de la consommation énergétique mondiale et plus du tiers des émissions de gaz à effet de serre.

Il est nécessaire de recourir à une forte planification des investissements. En effet, la production ne peut pas être stockée, il n'existe pas de variable d'ajustement et les écarts se soldent en congestion.

Le rail offre des avantages décisifs en matière de développement durable :

- faible utilisation de l'espace ;
- forte sécurité liée à son caractère de transport guidé ;
- grande efficacité énergétique ;
- possibilité d'utiliser l'électricité ne générant aucun rejet dans l'atmosphère.

Cela étant, le rail doit se situer dans une logique d'intermodalité tant pour les voyageurs que pour le fret pour être performant, et donc favoriser l'accessibilité des gares, des chantiers de transport combiné, etc. C'est un défi difficile à relever, surtout pour le fret qui nécessite un fort degré de volontarisme et un effort financier conséquent.

Le monde ferroviaire doit opérer une mutation radicale et se libérer de toutes les contraintes actuelles qui s'imposent à lui.

RFF est amené à jouer un rôle dans ce renouveau. En tant que gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, il se préoccupe dans le cadre des objectifs du développement durable, d'aménager le territoire avec équité, d'optimiser l'utilisation du réseau existant, de concevoir et de réaliser les nouvelles infrastructures pour un meilleur rapport coût/efficacité.

Parallèlement, la transcription prochaine de la Directive européenne 2001/4 donne un rôle accru aux gestionnaires d'infrastructures, ce qui permettra à RFF de faire évoluer le réseau ferré en conformité avec les exigences du développement durable dans le cadre européen.

M. Bernard DAUCHER - Directeur du Service des routes du Canton de Vaud, Lausanne

Méthode simplifiée vaudoise

M. Daucher présente la nouvelle méthode de planification quadriennale des routes cantonales vaudoises qui a pour but d'opérer un choix de projets en fonction des moyens financiers disponibles.

Douze critères répartis entre trois groupes selon une méthode de sélection basée sur les principes du développement durable sont appliqués pour :

- la circulation et la sécurité (pôle social) ;
- la qualité de vie et l'environnement (pôle environnemental) ;
- l'économie, le tourisme et la décentralisation (pôle économique).

Le choix est fait par un jury composé de divers représentants des services de l'Etat.

Table ronde

Reprise des thèmes 1 et 2, et

Présentation des politiques
de sécurité routière et
d'intermodalité des transports

Visions de la Suisse et de
la France

Restitution des ateliers 1 et 2, puis discussion

1. Intermodalité des transports et intégration des pôles d'échanges

L'équilibre économique du transfert de la route vers le rail est assuré à partir de 700 km en France contre 300 km en Suisse, et ce sans changement de type de matériel.

En France, le wagon MODALOHR peut charger des semi-remorques avec ou sans tracteur/chauffeur. Il n'est toutefois pas un concurrent des wagons à petites routes adaptés à des passages courts de type alpin (Suisse).

La France ne connaît pas de phénomène de saturation autoroutière constante, contrairement à d'autres pays comme la Suisse dont la capacité routière présente toutefois encore quelques perspectives ou l'Italie. Ces derniers sont par ailleurs confrontés à de nombreux problèmes d'ordre financier (perception de taxes routières ou absence d'investissement dans les infrastructures).

Le système autoroutier français est encore performant et le transfert du fret de la route vers le rail ne revêt dès lors pas le caractère de l'urgence sociétale (il n'est donc pas soutenu par l'opinion publique).

Le transfert vers le rail présente des problèmes lourds de suivi et de fiabilité. En effet, la qualité du service ferroviaire doit être aussi bonne que celle du service routier.

Les problèmes rencontrés sont divers et variés, tels que :

- se concentrer sur les corridors où les flux sont équilibrés ;
- trouver des sillons ;
- refaire des grilles horaires (ce travail est considérable et un bouleversement se chiffre en années) ;
- trouver un consensus entre la politique nationale et l'opinion publique : le fret routier de transit est structurellement peu rentable et d'un apport nul pour la population locale (exemple : pré-étude de l'autoroute de contournement de Dijon à 40 km de la ville).

Un investissement important a toutefois été réalisé dans le réseau routier au détriment du fret ferroviaire, le transfert vers le rail représentant un coût conséquent. Il comporte également de nombreux inconvénients (exemple : corridor de la Vallée du Rhône) tels que la concentration du trafic, le bruit...

Quant au réseau ferroviaire, celui-ci a privilégié le transport de voyageurs (TGV) ;

- homogénéiser les systèmes de tous les chemins de fer européens (signalisation dans les machines). Cette migration durerait de 10 à 15 ans et représenterait un coût de 10 milliards d'€. En Allemagne et en France, les problèmes techniques (matériel et personnel) sont résolus depuis fort longtemps ; toutefois un différend subsiste entre ces deux pays concernant le niveau d'implémentation de l'ERTMS ("european rail traffic management system"), qui porte sur le calendrier, car l'Allemagne dispose déjà d'installations performantes et fait payer l'amortissement de l'utilisation de l'ERTMS sur son réseau. En France, la modernisation de la ligne TGV entre Paris et Lyon a vu son trafic augmenter de 30 %, permettant une gestion plus souple et plus fluide. Toutefois, le matériel roulant ferroviaire a une durée de vie plus longue que l'infrastructure, contrairement à l'Allemagne.

Une action de lobbying s'avère nécessaire en vue d'aboutir à un consensus européen en matière de transport ferré.

Pour conclure, la Suisse fait observer que les flux d'échanges interpellent les responsables de la route qui restera par définition, du fait des contre-performances actuelles des autres modes de transport, le vecteur fondamental de la mobilité.

2. DEVELOPPEMENT DURABLE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

M. Skriabine fait observer que les démarches française et suisse sont complémentaires.

L'un des principes de la gouvernance est de préserver à terme les ressources du patrimoine et la qualité environnementale. Les objectifs de développement durable des infrastructures de transport sont ainsi mis en valeur sur le territoire. Il est nécessaire que l'Etat s'interroge, en amont de la chaîne de décision et en concertation avec l'ensemble des partenaires compétents (loi "Barnier" de 1995 instaurant le débat public en France pour les très grands projets), sur les objectifs du projet concerné afin de permettre une meilleure intégration sociale du projet.

Il est à noter que ces discussions entre élus locaux et associations, qui bénéficient d'un droit d'opposition, ne règlent pas tout car en règle générale, les projets se déroulent sur 15 à 30 ans correspondant majoritairement à des études et seulement à quelques années de travaux.

3. SECURITE DANS LES TRANSPORTS

M. Michel VIKTOROVITCH - CETE de Lyon – LR des Ponts et Chaussées

3.1. Différend sur les essais des filets contre les chutes de pierre

La France, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique et la Slovénie ont constitué un groupe de travail au sein de l'organisme pour les agréments techniques européens (EOTA) en septembre 2000, afin d'élaborer une procédure d'essais en vue de la certification des écrans de filets de protection pour le marquage CE.

La France et la Suisse disposent d'une réglementation nationale et d'une industrie bien implantée au niveau mondial. Toutefois, la France considère qu'il subsiste encore des points de désaccord sur les méthodes d'essais, notamment en ce qui concerne le lieu d'impact des blocs de pierre. La France estime que les essais doivent être réalisés non seulement en milieu de nappe, mais également au droit des poteaux pour des raisons de sécurité. En effet, ces dispositifs sont des éléments importants en la matière. Elle propose donc une campagne expérimentale commune France/Suisse qui pourrait se dérouler à Walenstadt, dans la station d'essai suisse.

Après discussion, il est convenu de conserver des liens notamment en écrivant à l'OFROU.

M. Werner GERBER - WSL, Institut fédéral de recherche, Département dangers naturels

3.2. L'homologation de filets de protection contre les chutes de pierres

Des blocs de pierre se détachent de la paroi rocheuse pour diverses raisons sur la forêt, les constructions, les personnes, les routes et autoroutes, les galeries, les rails, voire un train.

A titre d'exemple, la résistance des filets de protection de l'autoroute du Gothard n'a pas été en mesure d'absorber une si grande énergie cinétique, causant des dommages importants.

La Suisse a effectué quatre séries d'essais durant ces 15 dernières années sur 7 sites expérimentaux. Ceux-ci présentent l'augmentation des seuils d'énergie par paliers allant de 500 kJ jusqu'à 2 000 kJ. Les résultats portent sur la connaissance du temps de freinage et de la distance de freinage en fonction de l'énergie cinétique.

Le marché offre une gamme de filets de protection à des prix et de qualité divers. D'un point de vue objectif, aucune comparaison ne peut être faite.

C'est la raison pour laquelle l'Office fédéral des forêts et des paysages (OFEFP) a fait élaborer une directive sur l'expertise des types de filets de protection contre les chutes de pierres. Cet organisme distribue des subventions aux entreprises privées suisses, notamment pour leurs activités de recherche et de développement pour les filets de protection non homologués, jusqu'en décembre 2004.

Ces nouveaux tests sont effectués sur le site de Walenstadt :

- perméabilité des filets : précipitation de blocs en béton de petite taille et d'une longueur d'arête de 10, 20 et 50 cm à une vitesse de 25m/s pour les faire atterrir dans une zone périphérique ;
- freinage : application d'une énergie de 50 % dans les filets pour mesurer les forces produites dans les câbles porteurs dans une dizaine d'endroits différents.

Les résultats permettront d'obtenir les valeurs caractéristiques des filets de protection. La Suisse souhaite que ces mêmes valeurs soient reprises au niveau européen afin de permettre une comparaison internationale.

La directive EOTA, quant à elle, définit trois niveaux d'énergie (ZML, SEL, MEL) pour les essais des filets. Toutefois, des disparités subsistent entre la Suisse et l'Europe concernant le niveau SEL, à savoir s'il y a lieu de procéder à un seul test ou non et à l'utilisation d'un appui. La méthodologie de mesure des forces et des déformations ainsi que les enregistrements vidéo n'ont pas encore été détaillés, pas plus que le dimensionnement des fondations et des ancrages.

Afin d'aboutir à une harmonisation des filets de protection entre les différents pays européens, une série d'essais pourrait être réalisée pour atteindre des valeurs seuils (ZML) et appliquer un facteur de conversion pour les niveaux SEL et MEL.

La question du contrôle des ancrages doit encore être résolue au niveau européen en ce qui concerne leur réaction aux influences dynamiques et aux facteurs de sécurité à appliquer aux charges statiques.

M. Pierre-François GUIMONT - Sétra - DREX

3.3. TC 337 Matériel d'entretien des routes

Ce comité technique créé en 2000 sur l'initiative de la France qui le préside, est composé de quatre sous-groupes de travail pilotés chacun par un pays : la France, la Suisse, l'Allemagne et l'Italie.

Les travaux d'élaboration de normes européennes sur la terminologie et les spécifications fonctionnelles des matériels de viabilité hivernale et d'entretien des dépendances routières pour les routes, les autoroutes, les bases aériennes ainsi que les essais pour l'évaluation des performances de ces matériels avancent rapidement, en particulier le groupe sur l'interface entre les outils et les véhicules piloté par l'Italie. L'échéance des travaux est prévue pour 2005.

La France souhaite la définition de stratégies communes avec la Suisse, notamment afin de pallier la sous représentativité des gestionnaires des routes et des services nationaux par rapport aux industriels avec lesquels des partenariats pourraient être envisagés.

M. Michel ZAMBELLI - Service des routes du Canton de Vaud, Lausanne

3.4. Service hivernal

Le service de viabilité hivernale constate une évolution dans le métier, par exemple l'utilisation de petits véhicules pour nettoyer les tunnels. Il est étroitement lié aux conditions météorologiques et de circulation (accidents). Les services sont en alerte 4/5 jours, toutes les 2 heures.

Le personnel formé est opérationnel sur le terrain et dispose d'une flotte d'engins de déneigement conformes aux normes suisses (dispositifs de fixation, saleuses – type de sel, densité – épandeurs, signalisation des véhicules).

Le travail d'aspersion de saumure est réalisé par secteur, en instantané et offre une très grande sécurité.

Les objectifs poursuivis dans le Canton de Vaud en matière de service hivernal visent notamment à :

- maintenir un niveau de service en terme de viabilité - 24 h/24 h sur les autoroutes, arrêt à 22 h 00 et reprise à 4 h 00 sur les routes principales ;
- garantir au maximum la capacité, la sécurité du trafic et la satisfaction de l'utilisateur ;
- pratiquer une politique de transparence de l'état des connaissances ;
- exploiter les ressources de façon optimale.

Confrontés à ces contraintes, les services et les professionnels de la route sont en particulier amenés à :

- pratiquer un service hivernal différencié ;
- équiper les réseaux routiers d'instruments aidant à la décision et à la planification de l'intervention ;
- assurer la performance des véhicules et des engins, la rapidité de leur mise en œuvre, ainsi que des infrastructures ;
- prendre des mesures préventives (notamment les filets contre les avalanches) ;
- éviter au maximum les atteintes à l'environnement (techniques du sel humidifié).

4. TABLE RONDE

M. Olivier MICHAUD - Président de l'Association mondiale de la route - AIPCR et Directeur de l'Office fédéral des routes - OFROU, Berne

4.1. Politique de sécurité routière en Suisse

La sécurité routière (1 million de morts de la route dans le monde chaque année), grand thème de préoccupation tant pour la France que pour la Suisse sera notamment évoquée lors du XXII^{ème} Congrès mondial de la route de l'AIPCR qui se tiendra à Durban (Afrique du Sud) du 19 au 25 octobre 2003.

A l'horizon 2025, la route du futur devra être fluide, propre et sûre. Le développement durable pour le transport routier comprendra la durabilité :

- économique (bouchon zéro) ;
- écologique (route propre et silencieuse) ;
- sociale (responsabilité face aux victimes de la route).

La Constitution helvétique prévoit dans son article 10.1.1 que tout être humain a droit à la vie.

Une nouvelle politique fédérale de sécurité routière sera prochainement mise en place, fondée sur la participation de tous les milieux concernés. Le Conseil fédéral s'est fixé pour objectif intermédiaire de réduire le nombre annuel de tués à moins de 300 d'ici 2010. Celui-ci, de plus de 510 en 2002, demeure stable. La courbe des blessés graves est en diminution : quant aux blessés légers, la courbe est stable ou en augmentation.

Les accidents de la route entraînent également d'importants coûts sociaux et des dégâts matériels.

Il a été constaté une augmentation importante du trafic de 4 à 6 %.

Une centaine de mesures scientifiques préconisées dans le rapport final d'experts qui sera soumis à la fin 2004 au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) seraient innovantes et plus efficaces, mais ont soulevé de nombreuses protestations dans l'opinion publique.

Les innovations du rapport VESIPO (Strassenverkehrssicherheitspolitik) sont fondées sur la sécurité, une politique globale et cohérente, et un processus participatif (notamment les fabricants, propriétaires et exploitants des infrastructures) pour déboucher sur :

- une réduction du nombre de victimes de la route ;
- une responsabilisation des usagers de la route ;
- une réduction des conséquences fatales en cas d'erreur humaine (obstacles latéraux, etc.) ;
- une mobilité sûre garantie pour tous.

M. Francis OZIOL - Direction de la Sécurité et de la Circulation routières, Sous-directeur de l'action interministérielle

4.2. Politique de sécurité routière en France

Le Président de la République française a décidé en 2002, de faire de la sécurité routière l'un des principaux chantiers de son quinquennat.

En effet, bien que le nombre de tués ait été diminué par deux depuis 30 ans, il y a encore actuellement 8 000 tués par an. La France se situe ainsi parmi les derniers pays européens (7 720 tués en 2001) avant la Belgique et la Grèce.

Les personnes concernées par les accidents de la route sont plus particulièrement les jeunes, les motards et les plus de 65 ans.

4 000 tués pourraient être comptabilisés en moins si les règles sur la vitesse, l'alcool et la ceinture étaient respectées.

La politique de sécurité routière en France est élaborée au niveau interministériel (transports, intérieur, défense, justice, éducation nationale, santé et travail), et implique également les entreprises, les collectivités territoriales et les associations. Les contrôles et les sanctions sont renforcés. D'autres mesures, tel que le permis de conduire probatoire, sont appliquées.

A l'issue de cette intervention, M. Pauc a évoqué le projet européen EuroRAP ("European Road Assessment Programme") qui consiste à qualifier les routes en matière de contrôle de sécurité, considérant que ce projet est en contradiction avec les objectifs de la politique nationale de sécurité routière (distinction entre routes difficiles et routes dangereuses).

Le projet "SURE" relatif à la sécurité des usagers sur les réseaux existants a par ailleurs été mentionné.

Enfin, M. Pauc a précisé que la 2^{ème} phase de la réforme sur la décentralisation était en cours. Prochainement, un peu plus de la moitié du réseau routier national (actuellement 26 810 km) ainsi que les services d'Etat correspondants, seront transférés aux départements. L'Etat ne sera plus maître d'ouvrage majeur en matière de sécurité.

M. Philippe MALER - Direction des Transports Terrestres, Adjoint au Directeur

4.3. Politique de l'intermodalité des transports

La Direction des Transports Terrestres (DTT) a la tutelle :

- de Réseau ferré de France (RFF) qui entretient, régénère et développe le réseau ferré ;
- de la SNCF qui est l'opérateur ferroviaire historique. Toutefois, d'autres opérateurs de fret pourront partager à l'avenir l'utilisation de ce réseau ; le décret permettant cette ouverture est paru le 7 mars dernier ;
- des Voies Navigables de France, Etablissement Public qui développe et gère les infrastructures (les réseaux de canaux dont la plus grande partie est à usage touristique) ;
- de la batellerie ;
- des transports en commun en Ile de France (ils devraient passer à la région en 2004/2005) et de la RATP ;
- des transports routiers de marchandises dont elle assure aussi la régulation, qui est un secteur dynamique même en matière de sécurité. Depuis 1994, une formation obligatoire des conducteurs a été instaurée en France (au sein de l'UE, cette obligation est aussi appliquée aux Pays-Bas) ;
- des transports routiers de voyageurs, dans la limite où les collectivités territoriales à différents échelons, sont les autorités organisatrices de transport ;
- des questions de sécurité des transports guidés (remontées mécaniques, trams, métros) et des transports ferroviaires ;
- des questions relatives au transport de matières dangereuses ;
- des questions relatives au développement du transport combiné (rail/route, route/voie d'eau, etc.) ; à cet égard, une aide qui s'applique à tout type de transport combiné y compris maritime, vient d'être mise en place au bénéfice des opérateurs ;
- des questions sociales (droit du travail, retraites, formation) des personnels des entreprises relevant du secteur des transports terrestres.

En revanche, la DTT n'a pas compétence ni en matière de sécurité routière proprement dite, ni en matière d'infrastructure routière.

Un débat sur les transports devait avoir lieu au Parlement en mai 2003 et s'appuyer sur quatre rapports :

- 1^{er} Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures RFF - février 2003, mission confiée à l'Inspection Générale des Finances et au Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Le rapport qui s'est exclusivement basé comme cela lui était demandé, sur les critères de rentabilité socio-économique, a émis une série de jugements de valeur qui n'ont pas nécessairement recueilli l'approbation de tous les élus ; il est en particulier dubitatif sur le projet Lyon/Turin.

- 2^{ème} Rapport sur le Fret Ferroviaire Français, mission confiée par le Premier Ministre aux Sénateurs Hubert Haenel et François Gerland, février 2003.

La SNCF voit le trafic de fret existant décroître et doit donc se repositionner par rapport à l'intermodalité.

Le rapport préconise pour l'avenir des changements de structure et de politique.

- 3^{ème} Rapport sur le maritime, demande du Premier Ministre au sénateur de la Charente M. Henri de Richemont - mars 2003.

Le rapport préconise en particulier que l'Etat crée des Sociétés d'Economie Mixtes (SEM) pour l'achat de navires neufs spécialisés.

- 4^{ème} Rapport de la DATAR : Etude prospective à la demande du Gouvernement : "La France en Europe : Quelle ambition pour la politique des transports ?", avril 2003.

Au-delà des enseignements qui pourront être tirés du débat parlementaire (quels types de préoccupations exprimeront les élus qui, étant à l'écoute de leurs électeurs, souhaitent pour une partie au moins, des orientations d'avenir ? - exemple : "moins de camions, plus de trains de fret"). Il faut souligner que le débat sur l'intermodalité est certainement beaucoup trop centré sur les infrastructures, et néglige sans doute trop les professions du transport qui en France au moins – mais elle n'est pas un exemple isolé – sont très particularistes (à titre d'illustration les régimes de responsabilité sont différents selon les modes).

La France commence réellement à intégrer le fait qu'elle est, elle aussi un pays de transit routier.

Les régions entendent pouvoir contribuer au financement des infrastructures. Certes, il existe bien un discours politique en faveur de la multimodalité qui se renforce, mais il reste cependant souvent encore assez théorique. Dans un contexte de rigueur budgétaire, des élus arbitreront-ils en faveur d'un investissement ferroviaire ou d'un investissement routier ? La réponse certainement évolutive, constitue un critère d'appréciation utile.

Le 16^{ème} Colloque franco-suisse

Le 16^{ème} Colloque franco-suisse

Les thèmes suivants ont été proposés par le Sétra pour le prochain colloque :

1. Le transport intermodal de fret (2 points à développer) ;
2. Les Eurocodes suisses ;
3. L'adhérence des chaussées ;
4. L'innovation des chaussées et des ouvrages d'art ;
5. Les systèmes d'information routiers ;
6. La locomotion douce (les vélos).

La liste définitive des thèmes sera arrêtée ultérieurement.

La prochaine réunion se tiendra à Nancy en France, les 25 et 26 mars 2004.

Annexes

Page laissée blanche intentionnellement

Délégation Française

Pauc Jean-Claude, Directeur du Sétra
jean-claude.pauc@equipement.gouv.fr

Grisaud Odile, Chef de la Délégation aux Relations Extérieures
odile.grisaud@equipement.gouv.fr

Piel Sylvie, Responsable des Actions Internationales Opérationnelles, DREX
sylvie.piel@equipement.gouv.fr

Reymund Geneviève, Chargée des Coopérations Bilatérales, DREX
genevieve.reymund@equiment.gouv.fr

Guimont Pierre-François, Directeur du Bureau de Normalisation des Sols et des Routes, DREX
pierre-françois.guimont@equipement.gouv.fr

Skriabine Pierre, Directeur d'Etudes "Environnement et aménagement" - CSTR
pierre.skriabine@equipement.gouv.fr

Raud Pascal, Intermodalité des Transports - CSTR
pascal.raud@equipement.gouv.fr

Normand Pierre, CSTR/DPER
pierre.normand@equipement.gouv.fr

Maler Philippe, Adjoint au Directeur - Direction des Transports Terrestres
philippe.maler@equipement.gouv.fr

Oziol Francis, Sous-Directeur de l'action Interministérielle - Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
francis.oziol@equipement.gouv.fr

Benoit Jean-Pierre, Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du Sud-Ouest
jean-pierre.benoit@equipement.gouv.fr

Goyet Frédéric, Adjoint au Directeur - Autoroutes du Sud de la France - ASF
Direction de la Qualité, de la Sécurité et du Patrimoine
frederic.goyet@asf.fr

Viktorovitch Michel, CETE de Lyon - Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées Lyon
michel.viktorovitch@equipement.gouv.fr

Leroux Gaëlle, Pôle Développement - Direction des Gares (DDG) - SNCF
Gaelle.LEROUX@sncf.fr

Keseljevic Christophe, Chargé de mission développement durable - Réseau Ferré de France
christophe.keseljevic@rff.fr

Délégation Suisse

Dumont André-Gilles, Professeur EPFL, Chef de la délégation suisse, Membre du comité de la VSS
andre-gilles.dumont@epfl.ch

Pralong Claude, Président du Comité technique VSS
c.pralong@sdingenierie.com

Michaud Olivier, Directeur de l'Office fédéral des routes OFROU, Président de l'AIPCR
olivier.michaud@astra.admin.ch

Cuche Alain, Office fédéral des routes OFROU, Berne
alain.cuche@astra.admin.ch

Daucher Bernard, Ingénieur cantonal
bernard.daucher@sr.vd.ch

Fritz Hermann W., Délégué de la recherche et la normalisation VSS
info@vss.ch

Gerber Werner WSL - Institut fédéral de recherche
werner.gerber@wsl.ch

Robert-Grandpierre André - Bureau d'ingénieurs RGR Robert-Grandpierre et Rapp SA
andre@rgr-sa.ch

Guenot François, Office fédéral des routes OFROU - Division infrastructure routière
francois.guenot@astra.admin.ch

Krayenbuhl Vincent Service des transports du Canton de Vaud
vincent.krayenbuhl@st.vd.ch

Lavenex Thérèse, Organisation VSS
info@vss.ch

Lichtsteiner Hans, Directeur Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS
h.lichtsteiner@vss.ch

Tripet Michel, Ingénieur SD Ingénierie Neuchâtel SA
m.tripet@sdingenierie.com

Wermeille Séverine
CFF, Centre environnemental ferroviaire
wermeille.severine@sbb.ch

Présentation des intervenants

Thème 1

L'intermodalité des transports et l'intégration des pôles d'échanges

- | | |
|--|------------------------------------|
| 1 - La mise en œuvre de l'intermodalité du fret | <i>M. Pascal RAUD</i> |
| 2 - Le projet de métro M2 à Lausanne | <i>M. Vincent KRAYENBUHL</i> |
| 3 - Le transport massifié en France | <i>M. Pierre NORMAND</i> |
| 4 - Les horaires cadencés rail 2000 et les points nodaux rail/bus | <i>Mme Séverine WERMEILLE</i> |
| 5 - Le pôle d'échanges d'Angers | <i>Mme Gaëlle LEROUX</i> |
| 6 - La gare de Berne, pôle d'échange intégré en milieu urbain | <i>Mme Séverine WERMEILLE</i> |
| 7 - Etude sur le report du fret sur les autres modes de transport sur la Côte Basque | <i>M. Jean-Pierre BENOIT</i> |
| 8 - Chaînes de transport des marchandises, état actuel et futur en Suisse | <i>M. André ROBERT-GRANDPIERRE</i> |

Thème 2

Le développement durable des infrastructures de transport

- 1 - Développement durable des infrastructures de transport *M. Pierre SKRLABINE*
- 2 - Les principes du développement durable au DETEC et à l'OFROU *M. Alain CUCHE*
- 3 - Méthode NISTRA pour l'analyse des projets d'infrastructure routiers (cf. *M. CUCHE*)
M. Michel TRIPET
- 4 - La problématique du transport routier dans la Vallée du Rhône – Constats/Solutions
"Le point de vue d'une société concessionnaire d'autoroutes : ASF" *M. Frédéric GOYET*
- 5 - Ré-affectation de tracés autoroutiers dans l'optique du développement durable
M. François GUENOT
- 6 - RFF et le développement durable, la problématique pour un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire
M. Christophe KESELJEVIC

Table ronde

Reprise des thèmes 1 et 2, et

Présentation des politiques

de sécurité routière et d'intermodalité des transports

Visions de la Suisse et de la France

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1 - Différend sur "les essais des filets contre les chutes de pierre" | <i>M. Michel VIKTOROVITCH</i> |
| 2 - L'homologation de filets de protection contre les chutes de pierres | <i>M. Werner GERBER</i> |
| 3 - TC 337 "Matériel entretien des routes" | <i>M. Pierre-François GUIMONT</i> |
| 4 - Service hivernal | <i>M. Michel ZAMBELLI</i> |
| 5 - Politique de sécurité routière, visions de la Suisse et de la France | <i>M. Olivier MICHAUD</i> |
| 6 - Sécurité routière en France | <i>M. Francis OZIOL</i> |

REMERCIEMENTS

La Délégation aux Relations Extérieures remercie chaleureusement toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce document.

46 avenue
Aristide Briand
BP 100
92225 Bagneux cedex
France
Téléphone :
33 (0)1 46 11 31 31
télécopie :
33 (0)1 46 11 31 69
internet : [www.setra.
equipement.gouv.fr](http://www.setra.equipement.gouv.fr)

Note de contexte

Cette coopération déjà ancienne (16 ans) a été lancée entre le réseau scientifique et technique (RST) du ministère de l'Équipement et des Transports et l'Association des Professionnels Suisses de la Route (VSS), dans le cadre de préoccupations communes sur des réseaux transfrontaliers.

La VSS réunit les administrations publiques dont l'Office Fédéral des Routes (OFROU), les entreprises privées, les bureaux techniques, les hautes écoles et les associations.

Le colloque se tient annuellement, en alternance en France et en Suisse, en présence des Directeurs des Routes respectifs ou de leurs représentants.



Rédacteur(s)

Délégation aux Relations Extérieures
Sylvie **Piel** et Geneviève **Reymund**, Rédactrices
E-mail : genevieve.reymund@equipement.gouv.fr

Le Sétra appartient
au Réseau Scientifique
et Technique
de l'Équipement

