

LE THE EL MAGAZINE

23^E
CONGRÈS
MONDIAL
DE LA ROUTE
PARIS 2007

17 → 21 SEPT 2007
PALAIS DES CONGRÈS DE PARIS

n° 3 - jeudi / thursday / jueves 20 sept. 2007



→ 23RD WORLD
ROAD CONGRESS

→ 23° CONGRESO MUNDIAL
DE LA CARRETERA



Hubert Peigné,
Président du
Comité français
d'Organisation du
congrès, Coordinateur
interministériel pour
l'usage du vélo

Hubert Peigné,
President of the French
Organising Committee
of the Congress,
Coordinator for the use
of the bicycle

Hubert Peigné,
Presidente del Comité
francés de Organización
del Congreso,
Coordinador
interministerial para la
utilización de la bicicleta

ÉDITORIAL / EDITORIAL / EDITORIAL

→ Chers amis congressistes,

Après 3 jours de Congrès, c'est un réel plaisir de voir l'abondance des échanges et du recueil d'informations qu'offrent à chacun et à chacune de nous le programme des sessions, les séances d'affiches et les visites, mais aussi l'exposition, ou encore tous les temps de pause, de détente, de rendez-vous et rencontres divers.

Nous en sommes heureux parce que c'était l'un des objectifs de toute la communauté routière française et c'est la marque de l'illustration de son engagement depuis le début aux côtés de l'AIPCR.

Je voudrais souligner ici en particulier l'excellente collaboration entre entreprises, autorités locales, services de l'État, qui a permis, par exemple, des visites variées, élargies au contexte politique et social « du terrain », véritablement axées sur le développement durable qui est aujourd'hui l'ambition n° 1 de notre communauté routière.

C'est aussi l'occasion d'adresser mes vifs remerciements aux entreprises et organismes qui ont soutenu l'organisation du Congrès, lui ont apporté leur contribution, en font connaître le déroulement et les fruits.

Merci en particulier à ceux qui ont choisi de le parrainer financièrement : ils auront contribué à offrir des moments de convivialité et de fête, des outils pratiques de travail... et des souvenirs marquants, durables, d'un temps que nous avons voulu riche pour chaque participant, pour nos communautés routières nationales, pour l'AIPCR qui a la lourde mission de nous inviter sans cesse à mettre en commun nos problèmes, nos questions, nos solutions, nos recherches – et le Congrès de Paris est déjà une étape très fructueuse sur le chemin que nous partagerons de plus en plus.

→ Dear Congress participants,

After three days of the Congress, it's a real pleasure to see the wealth of discussions and opportunities for gathering information offered to all of us, not only through the programme of presentations, poster sessions and visits, but also through the exhibition, the breaks and the times set aside for relaxation, meetings and making contacts.

We are pleased because this was one of the objectives of the entire French road community, marking its commitment to the Congress from its beginnings, alongside PIARC.

In particular, I would like to take this chance to highlight the excellent collaboration between companies, local authorities and government departments, which has made possible, for example, a variety of visits, placed within their real political and social context and focusing on sustainable development, which is today the number one goal of our world road transport community.

I also take this opportunity to express my heartfelt thanks to the companies and organisations which have helped in organising the Congress, made their contributions to it and are publicizing its running and results.

Special thanks to those which have chosen to sponsor the Congress financially. They will have contributed to giving us moments of conviviality and celebration, practical working tools and long-lasting memories of a time which we hope will prove useful for every participant, for our national road communities and for PIARC, whose weighty duty it is to keep bringing us together again and again to examine our problems, our questions, our solutions and our research. The Paris Congress is already one very productive stage along the pathway we are following together in ever greater numbers.

→ Estimados amigos y amigas congresistas,

Tras tres días de Congreso, es un verdadero placer ver la abundancia de intercambios y de información que se nos ofrece a todos con el programa de las sesiones, las sesiones de pósteres, las visitas o también con la exposición y todos los momentos de esparcimiento, de contactos y encuentros diversos.

Nos complace, porque era uno de los objetivos de toda la comunidad de la carretera francesa y algo que ilustra nuestro compromiso desde el comienzo junto a la AIPCR.

Quisiera destacar aquí concretamente la excelente colaboración entre las empresas, las autoridades locales y los servicios del Estado, que ha posibilitado, por ejemplo, organizar visitas variadas, que reflejan el verdadero contexto político y social en el terreno, y que se centran en el desarrollo sostenible, principal ambición de la comunidad de la carretera en los tiempos actuales.

Es asimismo la ocasión de expresar mi más sincero agradecimiento a las empresas y organismos que han apoyado la organización del Congreso, le han aportado su contribución y que dan a conocer su desenvolvimiento y sus frutos.

Gracias en particular a aquellos que han decidido patrocinarlo: han contribuido a ofrecer momentos cordiales y festivos, herramientas prácticas de trabajo... y recuerdos memorables, duraderos, de un tiempo que esperamos resulte enriquecedor para todos los participantes, para las comunidades nacionales de la carretera y para la AIPCR que tiene la difícil tarea de invitarnos sin cesar a poner en común nuestros problemas, nuestras preguntas, nuestras soluciones, nuestras investigaciones – y el Congreso de PARÍS es ya una etapa muy fructífera en este camino que compartiremos cada vez más.

www.paris2007-route.fr

Rédigé en collaboration avec :
Edited in collaboration with:
Redactado en colaboración con:



Mobilité durable

Sustainable mobility. Movilidad sostenible.

→ Dans les pays industrialisés et plus encore dans les pays en développement, les besoins de transport appellent à une croissance des réseaux. Des alternatives existent cependant, tant en milieu urbain qu'interurbain.

En ville, pour répondre aux problèmes de congestion, de nombreux pays redécouvrent les vertus de la mobilité non motorisée. L'intégration dans tout projet de requalification d'aménagements leur étant spécialement dédiés, connectés aux réseaux routiers, est une réponse efficace à la congestion urbaine, tout en étant peu onéreux. Des efforts notables sont faits pour améliorer l'accessibilité.

En milieu interurbain, face à l'augmentation du trafic, des initiatives originales permettent d'éviter la construction d'infrastructures nouvelles. Ainsi, le contrôle de vitesse améliore la sécurité, réduit les nuisances et accroît le débit. A l'entrée ou en dehors des villes, le péage contient la consommation de transport, avec un tarif parfois modulé selon l'horaire et le type de véhicules (discriminant les plus polluants). Autre exemple: les Etats-Unis encouragent le covoiturage, en lui réservant une file de circulation.

Urbain, interurbain, voyageurs et fret: des approches globales se mettent désormais en place, avec pour objectifs l'optimisation de la gestion des réseaux, la planification des

transports dans le territoire, l'évaluation socio-économique des transports et l'intermodalité.

Ainsi, sur les longues distances, le fret ferroviaire et le transport maritime constituent des alternatives à la route. L'intermodalité peut ainsi tirer partie de chaque mode, laissant le transport routier prendre le pas sur les trajets pour lesquels il est le plus performant: acheminement terminal des marchandises et maillage fin du territoire.

Mais prenons garde aux simplifications excessives. Par exemple, la création de corridors multimodaux et de réseaux de distribution nationaux ou transnationaux permet de faire face à la demande d'accessibilité, mais elle s'effectue parfois aux dépens de zones rurales et de régions à l'écart des grands axes.

→ In industrialised countries and even more so in developing countries, transport needs call for bigger and bigger networks. However, there are alternatives, both in urban and interurban environments.

To respond to congestion problems in cities, many countries are rediscovering the virtues of non-motorised mobility. Incorporating it into all infrastructure improvement projects, with connections to road networks, makes for an effective yet



©Australie

low-cost response to urban congestion. Special efforts are being made to improve accessibility.

In interurban environments, with the increase in traffic, imaginative solutions can be found to avoid building new infrastructures. For instance, limiting speed improves safety, reduces pollution and increases traffic flow. At the entrance to or outside of cities, tolls restrict transport consumption with rates which vary sometimes according to the time of day and the type of vehicle (singling out the heaviest polluters). Another example, car pooling is encouraged in the United States by setting a lane aside for this type of traffic.

Urban, interurban, travellers and freight: There are now holistic approaches under way, whose

objectives are better network management, local transport planning and socio-economic assessments of transport and inter-modality.

Accordingly, over long distances, rail freight and maritime transport constitute alternatives to the road. Inter-modality thus entails the use of every mode of transport, giving road transport the lead where it is the most effective: delivering goods to their final destination and reaching everywhere.

But let us not oversimplify matters. For example, the creation of multimodal corridors and national or transnational distribution networks enables the demand for accessibility to be met but sometimes at the expense of rural areas or regions located away from major thoroughfares.

→ En los países industrializados, y aún más en los países en vías de desarrollo, las necesidades de transporte conllevan un crecimiento de la red vial. Sin embargo, existen alternativas, tanto en el medio urbano como en el interurbano.

Para dar una respuesta a los problemas de congestión en la ciudad, numerosos países vuelven a descubrir las ventajas de la movilidad no motorizada. Una respuesta eficaz y poco costosa a la congestión urbana es la integración de esta modalidad en los proyectos de mejora de infraestructuras, estableciendo conexiones con las redes viales. Se realizan esfuerzos notables para mejorar la accesibilidad.

En el medio interurbano, frente al aumento del tráfico, existen iniciativas originales que permiten evitar la construcción de infraestructuras nuevas. Así, el control de la velocidad mejora la seguridad, reduce la contaminación e incrementa la fluidez del tránsito. En la entrada de las ciudades o fuera de éstas, los peajes limitan el consumo de transporte, con una tarifa a veces adaptada a los horarios y al tipo de vehículos (discriminando a los más contaminantes). Otro ejemplo: los Estados Unidos alientan la conducción compartida, reservándole un carril de circulación.

Urbano, interurbano, viajeros y flete: a partir de ahora se establecen enfoques globales que tienen como objetivos la optimización de la gestión de las redes, la planificación de los transportes en el territorio, la evaluación socioeconómica de los transportes y la intermodalidad. Así, en largas distancias, el transporte ferroviario de mercancías y el transporte marítimo son dos alternativas a la carretera. La intermodalidad puede así sacar partido de cada modalidad, dejando al transporte por carretera tomar la prioridad en los trayectos para los que es más eficaz: entrega de mercancías al lugar de destino y cobertura total de un territorio.

Pero cuidado con hacer simplificaciones extremas. Por ejemplo, la creación de corredores multimodales y de redes de distribución nacionales o transnacionales permite enfrentarse a la demanda de accesibilidad, pero a veces se efectúa a expensas de zonas rurales y de regiones alejadas de los grandes ejes de carreteras.



©DR

ILS ONT DIT... / WHAT THEY SAID... / HAN DICHO...

Wolfgang Hahn, Federal Ministry of Transport, Germany

« Les gouvernements ont beau inclure des mesures de durabilité dans leurs plans routiers, il reste encore beaucoup à faire. La démographie exercera aussi une grande influence sur les infrastructures du transport de demain. »

“ Governments are including sustainability measures in their roads plans, but there is more to do. Demographics will also influence transport infrastructure in the future. ”

« Los gobiernos están incluyendo medidas de sostenibilidad en su planes de construcción de carreteras, pero aún hay más cosas por hacer. La demografía también tendrá una influencia en las infraestructuras de transporte en el futuro. »

Prof. Dr. Olav Hohmeyer, Vice Chair WG III

« Le changement climatique avance bien plus vite que nous ne l'avions prévu. D'ici à 2050, les émissions devront avoir été réduites à 50 % du niveau observé en 1990. »

“ Climate change is developing far faster than we thought. By 2050 emissions need to be cut down to 50% of the 1990 level. ”

« El cambio climático evoluciona mucho más rápidamente de lo que pensábamos en un principio. Para 2050, las emisiones tienen que reducirse en un 50% con respecto al nivel de 1990. »

Roberto Aguerrebere, Instituto Mexicano del Transporte

« Nous avons enfin pris conscience qu'il nous fallait traiter du problème de la baisse de la qualité de vie dans nos grandes villes. »

“ We are aware that we have to come together to deal with the loss of quality of life in our big cities. ”

« Somos conscientes de que debemos unirnos para discutir sobre la pérdida de calidad de vida en nuestras grandes ciudades. »

Prof. Dr. Csaba Koren, Istvan Széchenyi University

« La sécurité routière est en difficulté dans l'est de l'Europe, où le nombre d'accidents mortels dépasse la moyenne européenne. »

“ Road safety has stuck in the eastern part of Europe, with fatalities above the EU average. ”

« La seguridad en las carreteras está estancada en Europa oriental, con un número de accidentes mortales superior a la media de la UE. »

Les visites techniques organisées par Eurovia

Technical visits organised by Eurovia. Las visitas técnicas organizadas por Eurovia.



Deux questions à Jean-Louis Marchand, directeur général délégué d'Eurovia

Two questions to Mr Jean-Louis Marchand, Executive Vice President of Eurovia.

Dos preguntas al Sr. Jean-Louis Marchand, director general delegado de Eurovia.

→ Eurovia a choisi deux lieux de visites techniques pour le congrès mondial de la route : son centre de recherche à Mérignac ainsi que le chantier de rénovation de la cour Royale à Versailles. Pourquoi ces deux sites ?

«En devenant l'un des leaders mondiaux dans le domaine routier, Eurovia est passée du rôle d'exécutant pour un client unique à celui d'entreprise industrielle proposant des solutions techniques innovantes. Avec un objectif majeur : agir en faveur du développement durable. Pour l'atteindre, Eurovia a décidé de consacrer 70 % de ses moyens à la conception de technologies et solutions respectueuses de l'environnement, développées dans son Centre de Recherche de Mérignac, qui est aussi le plus récent des centres de recherche dédiés à la route, en Europe.

Par ailleurs, si nous nous engageons pour un avenir plus respectueux de l'environnement, le développement durable implique également de valoriser et de conserver le patrimoine historique, surtout s'il s'agit de lieux aussi prestigieux que le château de Versailles.

C'est pourquoi nous avons choisi de permettre aux congressistes de visiter notre centre de recherche de Mérignac, ainsi que le chantier de rénovation de la cour royale au château de Versailles.»

→ Quels sont les points forts de chaque visite ?

« Au centre de recherche de Mérignac, une attention particulière est portée aux solutions favorisant la protection du milieu naturel. Les visiteurs auront donc l'occasion de découvrir les dernières innovations issues des salles « environnement » de notre centre de recherche : recyclage des sous-produits industriels, protection contre le bruit, économies d'énergie grâce aux techniques à l'émulsion et à la mousse de bitume, réduction des émissions des centrales d'enrobage par l'abaissement des températures d'enrobage, conception d'étanchéités pour protéger les nappes

phréatiques, le procédé dépolluant NOxer, Gaïa le logiciel de bilan environnemental des chantiers... et bien d'autres encore !

À Versailles, dans les splendeurs de l'architecture, les équipes d'Eurovia terminent actuellement le chantier de rénovation des pavements de la cour royale. Sur ce chantier prestigieux, nos équipes mettent en œuvre des techniques aux plus proches de celles utilisées à l'époque de Louis XIV, afin de conserver au site son caractère historique. Ainsi, les pavements, les cheminements carrossables, les conduites d'eau potable alimentant les bosquets et les fontaines, ont été rénovés dans le respect des techniques d'antan. »

→ Eurovia chose two sites for World Road Congress technical visits -its research centre in Mérignac and the renovation project for the Cour Royale in Versailles. Why these two sites?

"In becoming one of the world leaders in the area of roads, Eurovia went from the role of executing the orders of a single customer to that of an industrial company offering innovative technical solutions, with a major objective -that of promoting sustainable development. To achieve this goal, Eurovia decided to dedicate 70% of its resources to the design of environmentally friendly technologies and solutions, developed at its Mérignac Research Centre, which is also the most recent dedicated road research centre in Europe.

Moreover, if we are committed to a more environmentally friendly future, sustainable development also entails highlighting the value of and preserving historical assets, especially, where this concerns sites as prestigious as the Château de Versailles.

This is why we have chosen to enable Congress participants to visit our research centre in Mérignac and the project for renovation of the Cour Royale of the Château de Versailles."

→ What are the highlights of each visit?

"At our research centre in Mérignac, special attention is placed on solutions which favour protection of the natural environment. Visitors will therefore have the opportunity to discover the latest innovations coming out of the "environment" workshops of our research centre: recycling of industrial sub-products, noise protection, energy economies thanks to asphalt emulsion and foam techniques, the reduction of emissions from mixing plants through a lowering of mixing temperatures, sealing design in order to protect water tables, the NOxer depolluting process, the Gaïa environmental reporting software for worksites and many others!

In Versailles, surrounded by its architectural splendors, Eurovia teams are at present completing the renovation of the pavement of the Cour Royale. For this prestigious project, our teams have adopted techniques which are as close as possible to those used during the era of Louis XIV in order to preserve the historical character of the site. In this way, the pavements, carriageways and drinking water conduits which supply the groves and fountains have been renovated with respect for the techniques of the past."

→ Eurovia ha elegido dos lugares de visitas técnicas para el Congreso Mundial de la Carretera: su centro de investigación en Mérignac y las obras de renovación de la plaza principal del Palacio de Versailles. ¿Porqué estos dos lugares?

Al convertirse en uno de los líderes mundiales del mundo de la carretera, Eurovia ha pasado de tener el papel de operador para un cliente único, a empresa industrial que propone soluciones técnicas innovadoras. Su objetivo principal: actuar a favor del desarrollo sostenible. Para conseguirlo, Eurovia ha decidido consagrar el 70% de sus medios a la concepción de tecnologías y soluciones respetuosas del medioambiente, desarrolladas

en su Centro de Investigación de Mérignac, el centro de investigación dedicado a la carretera más reciente de Europa.

Además, si bien nos comprometemos a conseguir un futuro más respetuoso del medioambiente, el desarrollo sostenible entraña igualmente la valorización y conservación del patrimonio histórico, sobre todo cuando se trata de lugares tan prestigiosos como el Palacio de Versailles.

Por ello hemos decidido permitir a los congresistas visitar nuestro centro de investigación de Mérignac y las obras de renovación de la plaza principal del Palacio de Versailles.

→ ¿Cuáles son los puntos destacados de cada visita?

En el centro de investigación de Mérignac, se presta una atención especial a las soluciones que favorecen la protección del medio natural. Así, los visitantes tendrán la oportunidad de descubrir las últimas innovaciones procedentes de las salas «medioambiente» de nuestro centro de investigación: reciclaje de subproductos industriales, protección contra el ruido, ahorro energético gracias a técnicas basadas en emulsiones y en la espuma de asfalto, reducción de emisiones de las centrales de revestimiento por medio del descenso de las temperaturas de revestimiento, concepción de métodos de impermeabilización para proteger las capas freáticas, el procedimiento descontaminante NOxer, el programa de balance medioambiental de obras Gaïa... ¡y muchos más!

En Versailles, en medio del esplendor de la arquitectura del Palacio, los equipos de Eurovia finalizan actualmente las obras de renovación del pavimento de la plaza principal. Para este prestigioso trabajo, nuestros equipos utilizan técnicas lo más parecidas posibles a las empleadas en la época de Luis XIV, con el fin de conservar el carácter histórico del lugar. Así, los pavimentos, los caminos transitables, los conductos de agua potable que alimentan los bosquillos y las fuentes, han sido renovados respetando las técnicas de antaño."

V12

Revêtements historiques
Historic road surfaces
Firmes de calzadas históricas



V16

Centre de recherche d'Eurovia
Eurovia Research Center
Centro de investigación de Eurovia



Route et développement durable

Road and sustainable development

Carretera y desarrollo sostenible



→ Quelles politiques routières mener pour favoriser un progrès économique et social qui ne mette pas en péril l'équilibre naturel de la planète? Regards croisés de trois personnalités européennes, africaine et sud-américaine.

→ What road policies should be implemented to stimulate economic and social progress without threatening the world's natural balance? Different perspectives from three figures from Europe, Africa and South-America.

→ ¿Qué políticas de carreteras adoptar para favorecer un progreso económico y social que no ponga en peligro el equilibrio natural del planeta? Opiniones cruzadas de tres personalidades procedentes de Europa, África y Sudamérica.

VU D'AMÉRIQUE / VIEW FROM AMERICA / VISTO DESDE AMÉRICA



→ Deux questions à Lic. Homero Crabb Valdés, Directeur général du Centro Nacional de Vialidad (Centro national de Viabilité) et président du Consejo de Directores de Carreteras de Iberia et Iberoamérica («DIRCAIBEA», Conseil des Directeurs des routes d'Ibérie et d'Amérique ibérique).

→ Quels sont les enjeux de la route en Amérique ibérique?

«L'enjeu principal est de perfectionner nos méthodes de gestion et de financement afin de maintenir le réseau routier existant dans chaque pays à des niveaux de confort et de sécurité qui répondent aux nécessités de leurs économies respectives, et de mettre au point des formules qui autorisent la viabilité de leur développement. Nous poursuivons également le but, tout aussi important, d'imposer la conception et la mise en

œuvre dans nos pays d'un Plan unique de Sécurité routière, visant à améliorer sans cesse la réduction des accidents de la circulation et de leurs conséquences si coûteuses en termes de vies humaines et de pertes matérielles.»

→ Quels sont les facteurs de réussite?

«Ils sont doubles :

Du point de vue interne de l'organisation : parvenir à une meilleure intégration de nos pays dans le domaine des routes; optimiser les échanges d'expériences, de connaissances et de technologies entre nos administrations routières; contribuer à l'élévation du niveau professionnel et technique du personnel de nos administrations respectives et unir nos forces en ce sens; exploiter les résultats utiles de la science et de la technologie.

Du point de vue externe, nous devons intensifier nos liens avec d'autres organisations et institutions internationales, en vue de définir de nouvelles formes de collaboration et de coopération dans les différentes sphères du secteur routier.»

Le DIRCAIBEA (Conseil des Directeurs des routes d'Ibérie et d'Amérique ibérique) constitue une plate-forme de dialogue et d'échange d'expériences réservée aux responsables des routes de la péninsule ibérique et des pays ibériques. Il travaille sur des thèmes majeurs tels la maintenance, l'organisation administrative, le financement, la sécurité routière ou l'intégration des réseaux routiers, entre autres thèmes majeurs.

→ Two questions to Lic. Homero Crabb Valdés, Managing Director of Centro Nacional de Vialidad (National Viability Centre) and president of the Consejo de Directores de Carreteras de Iberia et Iberoamérica ("DIRCAIBEA", Council of Iberian and South American Road Directors).

→ What are the road issues in South America?

"The main issue is to improve our management and financing methods to maintain the existing road network in each country at levels of comfort and safety that meet the requirements of their respective economies and develop methods that ensure viable development. We also pursue the equally important aim of imposing design and implementation in our countries of a single Road Safety Plan, aimed at constantly reducing traffic accidents and their consequences which can be so costly in terms of human lives and material loss".

→ What are the factors for success?

"There are two of them:

In terms of internal organization: achieving better integration of our countries in the road sector; optimizing experience, knowledge and technology swapping between our road departments; helping to improve the professional and technical competence of personnel in our respective departments and pool together

resources in this direction; applying useful breakthroughs in science and technology.

Externally, we need to intensify links with other international organizations and institutions, with a view to defining new forms of partnership and cooperation in the different spheres of the road sector."

The DIRCAIBEA (Council of Iberian and South American Road Directors) provides a dialogue and experience swapping forum for all road directors in Spain and Spanish-speaking countries. It works on major themes such as maintenance, administrative organization, financing, road safety or the integration of road networks.

→ Dos preguntas al Lic. Homero Crabb Valdés, Director general del Centro Nacional de Vialidad y presidente del Consejo de Directores de Carreteras de Iberia et Iberoamérica (DIRCAIBEA).

→ ¿Cuáles son los retos de la carretera en Iberoamérica?

«El reto principal es perfeccionar nuestros métodos de gestión y financiación con el fin de mantener la red vial existente en cada país en niveles de confort y seguridad acorde a las necesidades de sus respectivas economías, así como encontrar fórmulas que permitan la viabilidad de su desarrollo. Igualmente importante es lograr el desarrollo e implemen-

tación en nuestros países de un Plan Único de Seguridad Vial que permita obtener resultados cada vez mejores en la reducción de los accidentes de tránsito y sus consecuencias tan costosas en vidas humanas y pérdidas materiales.»

→ ¿Cuáles son los factores de éxito?

«Son dos:

Desde el punto de vista interno de la organización: lograr una mayor integración de nuestros países en el ámbito de las carreteras; incrementar el intercambio de experiencias, conocimientos y tecnologías entre nuestras administraciones viales; contribuir a la elevación del nivel profesional y técnico del personal de nuestras respectivas administraciones y aunar esfuerzos para lograrlo, y utilizar los resultados de la ciencia y la técnica a nuestro alcance.

Desde el punto de vista externo debemos incrementar nuestros nexos con otros organismos e instituciones internacionales, con el objetivo de encontrar formas de colaboración y cooperación en las distintas esferas dentro del mundo de la carretera.»

El Consejo de Directores de Carreteras de Iberia et Iberoamérica (DIRCAIBEA) constituye un foro para el diálogo y el intercambio de experiencias entre los responsables de carreteras de Iberoamérica y los países ibéricos. Trabaja, entre otros importantes temas, sobre el mantenimiento, la organización administrativa, la financiación, la seguridad vial o la integración de redes de carreteras.



→ « Les pays africains ne peuvent pas se satisfaire de « développement » tout court! »

Créée en 1995 pour servir de cadre d'échanges et d'expériences entre les administrations africaines en charge des infrastructures routières, l'Association des Gestionnaires et Partenaires Africains des Routes (AGEPAR) réunit aujourd'hui une vingtaine de pays africains, autour d'un enjeu commun, le développement durable. Explications de M. Tchona Idossou, Coordonnateur des Programmes de Partenariat AGEPAR / Divers Partenaires.

« Les pays de l'espace AGEPAR sont des pays en développement ou en transition,

dans leur grande majorité. Ils ont donc besoin, et de façon urgente et pérenne, que leurs infrastructures jouent efficacement leur rôle de locomotives du développement économique et social. Ne pouvant pas se satisfaire de « développement » tout court, ils ont besoin, peut-être plus que les autres, que leur développement soit durable. Notre programme de travail, de même que nos activités au cours de ces dernières années, n'ont pour objectif que d'œuvrer à la « durabilité » des infrastructures routières continentales en général, et de l'espace AGEPAR en particulier. Il suffit de les repasser en revue, de s'imprégner de leurs conclusions, et de s'intéresser à leur mise en pratique, pour s'en convaincre. »

LES QUATRE ENJEUX DE L'AGEPAR

- Développer les échanges entre les différents intervenants de l'industrie routière
- Capitaliser et développer le savoir-faire en encourageant la recherche appliquée, la formation et la diffusion de l'information
- Promouvoir l'intégration des réseaux routiers, l'harmonisation des normes de construction, d'entretien et d'exploitation des routes et l'amélioration des performances
- Être force de proposition auprès des autorités et institutions financières de soutien au développement

→ « African countries cannot be satisfied with 'development' alone! »

Founded in 1995 as a framework for exchanging experience among African administrations in charge of road infrastructure, the Association des Gestionnaires et Partenaires Africains des Routes (AGEPAR) brings together some twenty African countries around a common issue, sustainable development. Explanations by Mr. Tchona Idossou, Coordinator of AGEPAR Partnership programmes / Various Partners.

"The vast majority of AGEPAR countries are developing or in the transitional phase. They therefore urgently and durably need their infrastructure to play an effective driving role in economic and social development. As they cannot be satisfied with 'development' alone, perhaps more than any others, they need development to be sustainable. Our work programme, like our activities in recent years, aim to work on sustainability of continental road infrastructures in general and of the AGEPAR area in particular. To be convinced of that, it suffices to review and take on board their conclusions and follow closely their implementation.

AGEPAR's FOUR ISSUES

- Developing exchanges between different stakeholders in the road industry
- Building and developing know-how by encouraging applied research, training and circulation of information
- Promoting integration of road networks, the harmonization of road construction, maintenance and operating norms and improving performance
- Making credible proposals to development supporting authorities and financial institutions

→ « ¡Los países africanos no pueden satisfacerse con un "desarrollo" a secas! »

Creada en 1995 para servir de marco de intercambio y de experiencias entre las administraciones africanas encargadas de las infraestructuras de carretera, la Asociación de Administradores y Socios Africanos de Carreteras (AGEPAR) reúne en la actualidad a unos veinte países africanos alrededor de un reto común, el desarrollo sostenible. Explicaciones del Sr. Tchona Idossou, Coordinador de los Programas de Asociación AGEPAR / Varios Socios.

«En su gran mayoría, los países del espacio AGEPAR son países en vías de desarrollo o en transición. Por lo tanto, necesitan de forma urgente y perenne que sus estructuras jueguen con eficacia su papel de locomotoras del desarrollo económico y social. Como no pueden satisfacerse de «desarrollo» a secas, quizás necesitan más que los otros que su desarrollo sea sostenible. Nuestro programa de trabajo, al igual que nuestras actividades en el transcurso de los últimos años, sólo tiene por objetivo trabajar por la «sostenibilidad» de las infraestructuras de carretera continentales en general y del espacio AGEPAR en particular. Basta con pasarlas en revista, impregnarse de sus conclusiones e interesarse por su puesta en práctica para convencerse de ello.»

LOS CUATRO RETOS DE LA AGEPAR

- Desarrollar los intercambios entre los diferentes participantes de la industria de las carreteras
- Capitalizar y desarrollar el conocimiento alentando la investigación aplicada, la formación y la difusión de la información
- Promover la integración de las redes de carretera, la armonización de las normas de construcción, de mantenimiento y de explotación de las carreteras y la mejora de las prestaciones
- Ser fuerza de proposición ante las autoridades y las instituciones financieras de apoyo al desarrollo



→ Deux questions à Jacques Barrot, Commissaire en charge des transports, Vice-président de la Commission européenne

→ Quels sont les plus grands défis posés à l'Europe au moment où celle-ci s'apprête à formuler sa politique routière pour les années à venir?

« L'importance des transports routiers est patente en Europe - près de la moitié du trafic de marchandises et environ 80 % du trafic de voyageurs empruntent la route - et ce secteur ne cesse d'évoluer. Chaque année, le parc automobile européen s'étoffe de plus de 3 millions de nouveaux véhicules et le transport routier international progresse lui aussi à grand rythme.

Dans ce contexte, trois grands défis se posent à l'Europe : l'environnement et le changement climatique, la congestion et la sécurité. »

→ Quelles sont donc les solutions ?

« De nombreuses années durant, nous avons œuvré en UE pour résoudre ces problèmes en adoptant tous azimuts diverses initiatives et textes législatifs destinés à prendre en compte les enjeux du marché commun, du financement des infrastructures, du droit du travail et de la sécurité routière.

J'espère que le Parlement européen et le Conseil des Ministres parviendront vite à se mettre d'accord sur la Directive proposée par la Commission en matière de sécurité des infrastructures routières, car nous devons nous assurer que les nouvelles routes en UE soient conçues et construites avec le souci de la sécurité - ce qui n'est pas toujours le cas aujourd'hui.

Nous sommes en outre sur le point de publier un livre vert sur les transports urbains. C'est un domaine dans lequel les gouvernements nationaux, régionaux et locaux ont un rôle capital à jouer, étant donné le caractère urgent des problèmes de congestion dans les zones urbaines et de l'impact environnemental des transports urbains.

Enfin, la question de la tarification des infrastructures revêt une importance capitale pour garantir une exploitation efficace de notre réseau routier et un usage optimal de tous les modes de transport. Suite à la modernisation, l'année dernière, des règles européennes en ce domaine, nous nous employons maintenant à évaluer les coûts externes des différents modes et à étudier leurs possibilités d'internalisation. »

→ Two questions put to Jacques Barrot, Vice-President of the European Commission in charge of transport.

→ What are the major challenges facing Europe as it prepares to formulate its policy on roads for the coming years?

« The importance of road transport in Europe is clear - almost half of all our goods traffic and around eighty percent of passenger traffic use the roads - and this sector is still growing. Year-on-year the number of vehicles in the EU increases by more than 3 million and international road haulage is also growing at a fast pace.

Against this background, Europe is faced with three major challenges: the environment and climate change, congestion and safety.

→ So what are the solutions?

« For many years we have worked in the EU to address these issues by adopting a range of initiatives and legislation to tackle problems relating to the common market, finance for infrastructure, labour law and road safety.

I hope that the European Parliament and the Council of Ministers will soon reach an agreement on the Directive the Commission has proposed on the safety of road infrastructure because we must ensure that new roads in the EU are designed and built with road safety in mind - this is not always the case today.

We are also about to publish a green paper on urban transport. This is an area where national, regional and local governments have a major role, given the pressing nature of congestion problems in urban areas and the major impact of urban transport on the environment.

Finally, infrastructure charging is vital for ensuring an efficient use of our road network and optimum use of all the modes of transport. Following on from the modernisation of EU rules in this area last year, we are now working hard on the assessment of the external costs of the different modes and an analysis of their internalisation. »

→ Dos preguntas a Jacques Barrot, Comisario encargado de transportes, Vicepresidente de la Comisión europea.

→ ¿Cuáles son los principales retos a los que se enfrenta Europa a la hora en que ésta se dispone a formular su política de carreteras para los próximos años?

« No hay duda de la importancia que tiene el transporte por carretera en Europa - casi la mitad de todo el tráfico de mercancías y aproximadamente el 80% del tráfico de viajeros utiliza las carreteras, y el sector continúa creciendo. Año tras año, el número de coches en la UE se incrementa en más de 3 millones y el transporte por carretera internacional aumenta también considerablemente.

En este contexto, veo tres importantes retos que se plantean en Europa: el

medioambiente y el cambio climático, la congestión y la seguridad. »

→ ¿Cuáles son las soluciones?

« Durante muchos años, hemos trabajado en la UE para resolver estos temas adoptando una serie de iniciativas y legislaciones destinadas a considerar los retos de un mercado común, de la financiación de infraestructuras, del derecho de trabajo y de la seguridad vial.

Espero que el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros alcancen pronto un acuerdo relativo a la Directiva que la Comisión ha propuesto sobre la seguridad de las infraestructuras de carreteras, para que así podamos garantizar que las carreteras nuevas en la UE se diseñen y construyan teniendo la seguridad en mente, algo que no siempre es el caso en nuestros días.

Asimismo, estamos a punto de publicar un Libro Verde sobre transporte urbano. Este es un ámbito en el que los gobiernos nacionales, regionales y locales tienen un papel primordial, dado el carácter urgente de los problemas de congestión en las zonas urbanas y el importante efecto del transporte urbano en el medioambiente.

Finalmente, la tarificación de infraestructuras es vital para poder asegurar el uso eficaz de nuestra red de carreteras y la óptima utilización de todas las modalidades de transporte. Como continuación a la modernización de las normas de la UE en este campo realizadas el año pasado, estamos ahora trabajando en la evaluación de los costes externos de las diferentes modalidades y en la consideración de la internalización de dichos costes. »

Les contributions individuelles

Individual contributions. Las contribuciones individuales.

→ Afin d'enrichir et d'élargir les travaux et réflexions des comités techniques AIPCR, un appel à contributions individuelles a été lancé entre mars et septembre 2006.

Une sollicitation qui a rencontré un vif succès, puisque plusieurs centaines de propositions ont été examinées par les comités techniques.

Au final, 151 contributions ont été retenues et vous sont présentées par leurs auteurs pendant toute la durée du congrès. N'hésitez pas à venir les rencontrer : ces échanges vous permettront de compléter utilement les informations délivrées durant les conférences.

Corridor Bordeaux - niveau 3.

→ To improve and extend work and discussions of the PIARC technical committees, an invitation for individual contributions was issued between March and September 2006.

This invitation met with a tremendous response as several hundred proposals were examined by the technical committees.

In the end, 151 contributions were chosen and are to be presented by their authors during the congress. Do not hesitate to come and meet them: these exchanges will allow you to complete any information provided during the conferences.

Corridor Bordeaux - floor 3.

→ Con el fin de enriquecer y ampliar los trabajos y reflexiones de los comités técnicos AIPCR se lanzó un llamado a contribuciones individuales entre marzo y septiembre de 2006.

Una solicitud que encontró un gran éxito, ya que los comités técnicos examinaron varios cientos de proposiciones.

Por último, se seleccionaron 151 contribuciones que les son presentadas por sus autores durante el congreso. No dude en venir a verlos: estos intercambios le permiten completar útilmente las informaciones dadas durante las conferencias.

Pasillo Bordeaux - nivel 3.

Les prix AIPCR

PIARC Prizes. Los premios AIPCR.

→ Moment d'émotion lundi durant la cérémonie d'ouverture pour les lauréats des prix AIPCR, qui ont vu leurs mémoires primés par un jury international.

Créés afin d'encourager l'innovation, de reconnaître la compétence professionnelle et de susciter une réflexion à long terme sur l'avenir des systèmes de transport, les prix AIPCR sont venus couronner des mémoires réalisés sur les thèmes suivants :

- Construction, entretien et exploitation des routes
- Développement durable
- Communication

De plus, la médaille Maurice Milne a récompensé le dossier présentant l'idée la plus novatrice et un prix Jeunes professionnels a été remis au meilleur mémoire présenté par des professionnels de moins de 30 ans. Chacun des lauréats dispose d'une tribune libre d'1 h 30 pour présenter les travaux qui lui ont valu d'être primé par le jury international. Retrouvez-les sur l'espace Arlequin - niveau 3.

BRAVO AUX LAURÉATS !

Prix Développement durable : « les Enrobés à Basse Température » - France - François Olard et Claude Le Noan.

Prix Construction, entretien et exploitation : « Construction d'un pont sur autoroute à base de béton fibré à ultra haute performance » - Japon - Tadashi Kuriowa, Koichi Nishikawa, Ikuo Iwasaki et Hikari Okuma.

Prix Communication : « Le passage du flambeau » - États-Unis - Danada McMurtry.

Prix Jeunes Professionnels : « Voyage intelligent aux jeux olympiques 2012 - un documentaire » - Royaume-Uni - Allan Dunford, Clare Harmer, Roting Tong et Jill Weekley.

Médaille Maurice Milne : « Liant innovant d'origine végétale » - France - Michel Ballié et Thierry Delcroix.

→ The opening ceremony on Monday was a moment of emotion for the winners of the PIARC awards, whose contributions were rewarded by an international jury.

Created to encourage innovation, promote professional competence and stimulate long-term discussion of the future of transport systems, PIARC rewards contributions discussing the following themes:

- Construction, maintenance and operation of roads
- Sustainable development
- Communication

Furthermore, the Maurice Milne medal rewarded the most innovative idea and a young Professionals prize was awarded to the best input from professionals under 30.

Each of the prize-winners was given an hour and a half to present work rewarded by the international jury. They may be found on the Arlequin area - floor 3.

CONGRATULATIONS TO THE WINNERS!

Sustainable development award: "Low Energy Asphalt" - France - François Olard and Claude Le Noan.

Construction, maintenance and operations award: "Development of Highway Bridge applying ultra high fiber reinforced concrete" - Japan - Tadashi Kuriowa, Koichi Nishikawa, Ikuo Iwasaki and Hikari Okuma.

Communication award: "Passing the Baton" - United States of America - Danada McMurtry.

Young Professionals award: "An intelligent journey to the Olympic games 2012 - A documentary" - United Kingdom - Allan Dunford, Clare Harmer, Roting Tong and Jill Weekley.

Maurice Milne medal: "Innovative plant-based binder" - France - Michel Ballié and Thierry Delcroix.

→ Momento de emoción el lunes durante la ceremonia de apertura para los ganadores de los premios AIPCR cuyos trabajos fueron seleccionados por un jurado internacional.

Creados para alentar la innovación, reconocer la competencia profesional y suscitar una reflexión a largo plazo sobre el futuro de los sistemas de transporte, los premios AIPCR recompensan trabajos sobre los siguientes temas:

- Construcción, mantenimiento y explotación de las carreteras
- Desarrollo sostenible
- Comunicación

Por otra parte, la medalla Maurice Milne recompensó el dossier que contenía la idea más innovadora y se entregó un premio Jóvenes profesionales a la mejor contribución presentada por los profesionales de menos de 30 años.

Cada uno de los ganadores dispone de una tribuna libre de 1h30 para presentar los trabajos que le valieron el reconocimiento del jurado internacional. Encuéntrelos en el espacio Arlequin - nivel 3.

¡FELICITACIÓN A LOS GANADORES!

Premio Desarrollo sostenible: « Mezcla bituminosa de baja energía » - Francia - François Olard y Claude Le Noan.

Premio Construcción, conservación y explotación: « Desarrollo de Puente de autopista aplicando hormigón altamente reforzado con fibras » - Japon - Tadashi Kuriowa, Koichi Nishikawa, Ikuo Iwasaki y Hikari Okuma.

Premio Comunicación: « Pasando el testigo » - Estados Unidos de América - Danada McMurtry.

Premio Jóvenes profesionales: « Documental - Un viaje inteligente a los Juegos Olímpicos de 2012 » - Reino Unido - Allan Dunford, Clare Harmer, Roting Tong y Jill Weekley.

Medalla Maurice Milne: « Aglomerante innovador de origen vegetal » - Francia - Michel Ballié y Thierry Delcroix.

RENCONTRE / MEETING / ENCUENTRO

→ « Analyse de mécanismes d'entretien de routes rurales réhabilitées en République Démocratique du Congo » par Yves Hanoteau, Géologue au Centre de Recherches Routières, Belgique.

« La Banque mondiale a financé mon poste de coordinateur du programme de réhabilitation de routes rurales en RD du Congo. Ainsi, pendant deux ans, j'ai eu l'occasion de mettre en œuvre l'exécution des travaux de réhabilitation puis d'assurer l'entretien de ces routes. Nous avons travaillé avec des méthodes à haute intensité de main-d'œuvre particulièrement adaptées aux pays en développement.

Nous avons testé différentes approches de travail avec les partenaires locaux et nous nous sommes accordés sur la mise en place d'un fonds d'entretien routier soutenu financièrement par une taxe sur les carburants. Cette nouvelle mesure a d'ailleurs été votée par le Parlement congolais en septembre 2007. »

→ "Analysis of rehabilitated rural road maintenance mechanisms in the Democratic Republic of Congo", by Yves Hanoteau, Geologist at the Centre de Recherches Routières, Belgium.

"The World Bank financed my job as coordinator of the rural road rehabilitation programme in the Democratic Republic of Congo. For two years, I was able to commission rehabilitation work to maintain these roads. We applied high intensity labour methods, particularly adapted to development countries. We tested different approaches to work with local partners and agreed on the implementation of a road maintenance fund financially supported by a fuel tax. This new measure was voted by the Congolese Parliament in September 2007."



→ "Análisis de los mecanismos de mantenimiento de las carreteras rurales rehabilitadas en la República Democrática del Congo" por Yves Hanoteau, Geólogo en el Centro de Investigaciones de la Carretera, Bélgica

"El Banco Mundial financió mi puesto de coordinador del programa de rehabilitación de carreteras rurales en la RD del Congo. Es así que, durante dos años, tuve la oportunidad de llevar a cabo la ejecución de los trabajos de rehabilitación y, a continuación, asegurar el mantenimiento de estas carreteras. Hemos trabajado con métodos de alta intensidad de mano de obra particularmente adaptados a los países en desarrollo. Probamos diferentes enfoques de trabajo con los socios locales y nos pusimos de acuerdo sobre la instauración de un fondo de mantenimiento de carretera apoyado financieramente por un impuesto a los carburantes. Por otra parte, esta nueva medida fue votada por el Parlamento congolés en septiembre de 2007".

RENCONTRE / MEETING / ENCUENTRO



→ Voyage intelligent aux Jeux Olympiques 2012 : un documentaire. Alan Dunford, Ronit Tong, Clare Harmer, Jill Weekley, lauréats du prix AIPCR des Jeunes professionnels, du TRL (Transport Research Laboratory), Royaume-Uni.

« Nous avons été invités par le TRL à rédiger cette monographie, ce que nous avons fait avec grand plaisir. Nous avons regardé dans notre boule de cristal pour y voir l'état d'encorement des routes aux prochains Jeux olympiques de 2012 et nous avons suivi trois voyageurs imaginaires - le premier en voiture, le deuxième en autobus et le troisième à bicyclette. Nous sommes parvenus à la conclusion que le voyage, au départ de différentes régions du Royaume-Uni et à destination des Jeux olympiques, allait constituer une expérience agréable, quel que soit le moyen de transport utilisé. Nous nous sommes ensuite intéressés à l'avenir, prédisant des avancées majeures et de nombreux progrès dans le secteur de l'automobile, comme la régulation de vitesse et d'espacement, des panneaux d'information d'autobus fiables et des aménagements spécialement conçus pour les cyclistes. »

→ An Intelligent Journey to the Olympic Games 2012: A Documentary. Alan Dunford, Ronit Tong, Clare Harmer, Jill Weekley, Winners of the Young Professionals PIARC prize, from TRL (Transport Research Laboratory), United Kingdom.

« We were asked by TRL if we would draft this essay, and we were only too delighted to do it. We gazed into a crystal ball to see how current congestion would be eased for the 2012 Games, and we followed three imaginary travelers by car, coach/bus and bicycle to the Games. With this essay we concluded that travel from various parts of the UK to the 2012 Olympics will be a pleasant experience, no matter what method of transport is used. We looked ahead and predicted that many improvements in cars such as adaptive cruise control and better bus travel information and facilities for bicycles would be vastly improved. »

→ Documental : Un viaje inteligente a los Juegos Olímpicos de 2012. Alan Dunford, Ronit Tong, Clare Harmer, Jill Weekley, ganadores del premio Jóvenes Profesionales de la AIPCR, del TRL (Transport Research Laboratory), Reino Unido.

"El laboratorio TRL nos preguntó si podíamos elaborar este ensayo, y estuvimos encantados de hacerlo. Miramos en una bola de cristal para ver cómo la congestión actual se aliviaría para los Juegos de 2012. Así que seguimos a tres viajeros a los Juegos, uno en coche, uno en autocar/autobús y uno en bicicleta. Concluimos que el viaje desde varias partes del Reino Unido a los Juegos Olímpicos de 2012, será una agradable experiencia, sea cual sea el método de transporte utilizado. Miramos al futuro y predijimos muchas mejoras en los coches, como por ejemplo el sistema de control adaptativo de la velocidad de cruce, mejores pantallas de información sobre autobuses y estructuras especialmente diseñadas para los ciclistas. »

Jeudi 20 septembre 2007

Thursday 20 September 2007. Jueves 20 de septiembre de 2007.

9:00 > 10:30	Espace Arlequin → Prix AIPCR Construction, entretien, exploitation	Arlequin area → PIARC Prizes Construction, maintenance and operations	Espacio Arlequin → Premios AIPCR Construcción, conservación y explotación
9:00 > 12:30	Amphi Bleu → SP7 Enjeux et politiques de sécurité routière dans les pays en développement	Amphi Bleu → SP7 Road safety issues and policies in developing countries	Salón Bleu → SP7 Desafíos y políticas de seguridad vial en los países en desarrollo
	Amphi Bordeaux → SP11 Conditions d'ouverture des réseaux aux véhicules très lourds	Amphi Bordeaux → SP11 Providing for the operation of very heavy vehicles on roads	Salón Bordeaux → SP11 Condiciones de entrada en las carreteras de los vehículos muy pesados
	Amphi Havane → SP4 Évaluation des politiques publiques dans le domaine routier	Amphi Havane → SP4 Evaluation of public policies in the road sector	Salón Havane → SP4 Evaluación de las políticas públicas en el sector de la carretera
	Salle 252 → C4.1 Gestion du patrimoine routier	Room 252 → C4.1 Management of Road Infrastructure Assets	Sala 252 → C4.1 Gestión del patrimonio vial
	Salle 342 → C1.2 Financement des investissements dans les réseaux routiers	Room 342 → C1.2 Financing Road System Investment	Sala 342 → C1.2 Financiación de las inversiones en el sistema de carreteras
	Salle 352 → C2.3 Ville et transport urbain intégré	Room 352 → C2.3 Urban Areas and Integrated Urban Transport	Sala 352 → C2.3 Áreas urbanas y transporte urbano integrado
	Couloir Bordeaux Niveau 3 → Séance d'affiches - Développement durable et transport routier - Désenclavement et accessibilité - Interface entre réseaux urbains et inter urbains - Transport de marchandises et intermodalité	Corridor Bordeaux Level 3 → Poster session - Sustainable Development and Road Transport - Opening up and accessibility - Interurban - urban road network interface - Freight transport and intermodality	Pasillo Bordeaux Nivel 3 → Sesión de posters - Desarrollo sostenible y transporte por carretera - Apertura y accesibilidad - Interfaz entre las redes de carreteras urbanas e interurbanas - Transporte de mercancías e intermodalidad
10:30 > 12:00	Espace Arlequin → Terminologie Français, Anglais, Allemand	Arlequin area → Terminology French, English, German	Espacio Arlequin → Terminología Francés, Inglés, Alemán
14:00 > 15:30	Espace Arlequin → Prix AIPCR Maurice Milne	Espace Arlequin → PIARC Prizes Maurice Milne	Espacio Arlequin → Premios AIPCR Medalla Maurice Milne
14:00 > 17:30	Amphi Bleu → SP8 Gestion de la congestion	Amphi Bleu → SP8 Management of congestion	Salón Bleu → SP8 Gestión de la congestión
	Amphi Bordeaux → SP15 Gestion de la sécurité dans les tunnels routiers	Amphi Bordeaux → SP15 Management of safety in road tunnels	Salón Bordeaux → SP15 Gestión de la seguridad en los túneles de carreteras
	Amphi Havane → SP12 Entretien des routes dans les pays en développement : financement et développement du secteur privé local	Amphi Havane → SP12 Road maintenance in developing countries: funding and development of local private sector	Salón Havane → SP12 Gestión de carreteras en los países en desarrollo: desafíos
	Salle 252 → C4.4 Ponts routiers et ouvrages associés	Room 252 → C4.4 Bridges and Related Structures	Sala 252 → C4.4 Puentes y otras estructuras viarias
	Salle 342 → SP20 Audits et inspections de sécurité routière	Room 342 → SP20 Road Safety Audits and Inspections	Sala 342 → SP20 Auditorías e inspecciones de seguridad vial
	Salle 352 → C2.4 Transport de marchandises et intermodalité	Salle 352 → C2.4 Freight Transport and Intermodality	Sala 352 → C2.4 Transporte de mercancías e intermodalidad
	Salle 343 → Atelier Interaction route-véhicule	Room 343 → Workshop Road/Vehicle interaction	Sala 343 → Taller Interacción carretera / vehículo
Couloir Bordeaux Niveau 3 → Séance d'affiches - Gestion des ressources humaines - Indicateurs représentatifs de l'état des ouvrages géotechniques - Évaluation environnementale des déchets et sous-produits industriels utilisés en construction routière	Corridor Bordeaux Level 3 → Poster session - Human Resource Management - Indicators representative of the Condition of the Geotechnical Structures - Environmental Assessment of Waste and Industrial By-products used in road construction	Pasillo Bordeaux Nivel 3 → Sesión de posters - Gestión de los recursos humanos - Indicadores representativos del estado de las estructuras geotécnicas - Evaluación medioambiental de los desechos y sub-productos industriales utilizados en la construcción de carreteras	
15:30 > 17:00	Espace Arlequin → Terminologie Français, Anglais, Espagnol	Arlequin area → Terminology French, English, Spanish	Espacio Arlequin → Terminología Francés, Inglés, Español

Visites techniques du 20 septembre

Technical visits on 20 September. Visitas técnicas del 20 de septiembre.

V1. Une 4^e passerelle pour piétons à Paris / A fourth pedestrian footbridge in Paris / Un 4^o puente peatonal in París

Rendez-vous / Meeting / Cita: 7:45
Retour / Return / Vuelta: 12:00

V2. Ville de Paris : un tramway remplace deux voies pour voitures / City of Paris: a tramway to replace two car lanes / Ciudad de París: un tranvía reemplaza dos carriles de coches

Rendez-vous / Meeting / Cita: 7:45
Retour / Return / Vuelta: 12:45

V4. Tunnel de l'A86 : le plus long tunnel à deux niveaux superposés du monde / The A86 Tunnel: the longest two-level superimposed tunnel in the world / Túnel de la A86: el túnel de dos niveles superpuestos más largo del mundo

Rendez-vous / Meeting / Cita: 13:45
Retour / Return / Vuelta: 17:00

V5. L'A14 : les systèmes de transports intelligents au service de la décongestion urbaine / The A14: intelligent transport systems working for urban decongestion / La A14: los sistemas de transportes inteligentes al servicio de la descongestión urbana

Rendez-vous / Meeting / Cita: 7:45
Retour / Return / Vuelta: 11:30

V6. L'A5 : une gestion optimisée offrant sécurité et haut niveau de service / The A5: optimized management offering safety and high-level service / La A5: una gestión optimizada que ofrece seguridad y un alto nivel de servicio

Rendez-vous / Meeting / Cita: 7:30
Retour / Return / Vuelta: 12:45

V7. Structures mobiles : le plus haut pont levant d'Europe et des chaussées démontables / Mobile structures: the highest lift bridge in Europe and demountable roadways / Estructuras móviles: el puente ascensor más alto de Europa y calzadas desmontables

Rendez-vous / Meeting / Cita: 7:15
Retour / Return / Vuelta: 18:30

V9. Un chantier d'autoroute concédée : l'A19 / A motorway concession construction site: the A19 / Concesión de una obra de autopista: la A19

Rendez-vous / Meeting / Cita: 6:45
Retour / Return / Vuelta: 16:30

V14. Pôle de compétitivité MOV'EO DEMO PREVENT / The MOV'EO DEMO PREVENT competitiveness cluster / Grupo de competitividad MOV'EO DEMO PREVENT

Rendez-vous / Meeting / Cita: 7:45 / 12:45
Retour / Return / Vuelta: 13:00 / 18:00

V15. Campus scientifique et technique du groupe Colas / The Colas Group scientific and technical campus / Campus científico y técnico del grupo Colas

Rendez-vous / Meeting / Cita: 7:45
Retour / Return / Vuelta: 12:45

V20. Aéroport de Paris / Aéroport de Paris / Aéroport de Paris

Rendez-vous / Meeting / Cita: 7:45
Retour / Return / Vuelta: 14:00



1



2

- 1. → Groupe de travail franco-indien.
- 2. → Visite technique au Château de Versailles.
- 3. → Rencontre entre experts.
- 4. → Plus de 3 000 congressistes du monde entier.
- 5. → Séance technique.

- 1. → Franco-Indian working group.
- 2. → Technical visit of Versailles.
- 3. → Experts meetings.
- 4. → More than 3,000 congress participants from the whole world.
- 5. → Technical session.

- 1. → Grupo de trabajo franco-indio.
- 2. → Visita técnica del Palacio de Versailles.
- 3. → Encuentro entre expertos.
- 4. → Más de 3.000 congresistas del mundo entero.
- 5. → Sesión técnica.



3



4



5

ORGANISMES PARRAINANT LE CONGRÈS
 ORGANISATIONS SPONSORING THE CONGRESS
 ORGANISMOS PATROCINADORES DEL CONGRESO

Parrains privilège / Privileged sponsors / Patrocinadores Privilegiados



Parrains partenaires / Partner sponsors / Patrocinadores Asociados

- EIFFAGE TRAVAUX PUBLICS
- EGIS

ORGANISATEURS DU CONGRÈS
 CONGRESS ORGANISERS
 ORGANIZADORES DEL CONGRESO

