

C4.2 INTERACTION ROUTE/VÉHICULE

Recommandations aux décideurs

La croissance du trafic renforce les exigences techniques sur les revêtements. Ce qui, à son tour, a des conséquences sur l'allocation par les gestionnaires et les décideurs de crédits limités en vue de maintenir d'une façon durable un niveau acceptable de sécurité, de confort de roulement et de bruit de trafic. En outre, l'introduction de nouveaux types de contrats de gestion des réseaux routiers incluant des spécifications fonctionnelles ne fait que renforcer le besoin de données à jour et de bonne qualité sur l'état de la route. Pour optimiser l'allocation des ressources, les décideurs exigent des données fiables et exactes sur l'état de la route à intervalles réguliers. D'où la nécessité de recourir plus largement aux techniques disponibles d'auscultation à grand rendement qui fournissent les données requises de façon économique et sans trop perturber le trafic. Les administrations routières devraient encourager et soutenir le développement de techniques appropriées aux différents types de dégradations superficielles. Les possibilités offertes par des versions simplifiées et robustes des appareillages pour l'évaluation des besoins d'entretien des réseaux à faible trafic et en développement doivent également être promues.

Aspects techniques

La tendance croissante à établir des spécifications de performances sur le produit fini confère un caractère de plus en plus essentiel à l'existence de systèmes d'auscultation précis et reproductibles. La disponibilité de tels systèmes doit être associée à des procédures opérationnelles et d'assurance de qualité appropriées en vue d'assurer l'information nécessaire à la gestion de l'entretien dans des conditions robustes et fiables. Les bénéfices à retirer d'une harmonisation des méthodes d'évaluation sont évidents pour toutes les parties intéressées au développement de l'infrastructure routière. Les travaux futurs devraient donc viser à progresser dans ce domaine, notamment en ce qui concerne la mesure du bruit de contact pneu/route et de la dégradation de surface. Déjà, des prototypes de systèmes de détection de la fissuration à la vitesse du trafic pour les routes revêtues sont disponibles dans un certain nombre de pays. Cependant, les évaluations d'autres types de détériorations, tels que pertes de matériaux en surface et problèmes au bord du revêtement, doivent également être considérés.

Recommandations à l'AIPCR

L'Atelier « Où en serons-nous dans 20-30 ans ? », organisé pendant le Congrès par le Comité 4.2, a fortement remis l'accent sur la nécessité pour l'AIPCR de renforcer ses liens avec l'industrie automobile afin que les deux secteurs comprennent mieux leurs projets et leurs contraintes respectives de sorte que la coordination nécessaire puisse s'établir. L'AIPCR devrait notamment suivre l'évolution des techniques de monitoring des interactions trafic/chaussée à bord de véhicules-sondes.

De plus, l'AIPCR devra poursuivre la gestion du pneu d'essai AIPCR pour les mesures de glissance, sa disponibilité et la stabilité de ses caractéristiques.

Le Séminaire international de Bamako a mis en lumière le besoin d'accorder davantage de considération à la façon de gérer et d'entretenir les routes les plus répandues dans le

monde, à savoir les routes non revêtues. Cependant, pour les routes revêtues, il reste nécessaire de poursuivre la réflexion et l'échange d'expérience concernant l'évolution et l'usage de nouvelles techniques d'auscultation avancées (détériorations, fissuration), les méthodes et politiques de gestion des chaussées, les méthodes et critères de réception et les indices de condition globale pour les routes revêtues.

Quant à l'influence importante et bien démontrée des caractéristiques de surface sur l'émission de bruit par le trafic, l'AIPCR devrait aider à l'établissement de classifications comparables internationalement des matériaux et technologies relatives aux revêtements routiers. L'AIPCR devrait considérer l'utilité et l'opportunité d'intégrer des paramètres acoustiques dans l'auscultation, la gestion et l'entretien des chaussées.

Il est fortement recommandé que, dans son nouveau Plan stratégique, l'AIPCR maintienne un comité technique traitant des caractéristiques de surface en se souvenant que le bruit, la consommation de carburant, la glissance, l'uni et l'orniérage ont un impact important sur la sécurité routière, l'économie et l'environnement. La continuité de l'intérêt international pour les caractéristiques de surface, y compris dans les pays en développement et en transition, est clairement démontrée par la participation à SURF 2004 à Toronto et par les résumés reçus pour SURF 2008 à Ljubljana.