
INTERNATIONAL TRANSPORT RESEARCH DOCUMENTATION (ITRD)

Un réseau de spécialistes de l'information et du transport

Jésica DE SALVADOR

Documentaliste, Centre de Recherches Routières

▪ Cet article a pour objectif de présenter et de promouvoir l'International Transport Research Documentation (ITRD) mais aussi et surtout de décrire un système international quadrilingue de collaboration en matière de documentation. Après un bref aperçu historique sur la création du réseau, l'article expose le mode de fonctionnement du système, tant au point de vue de la gestion administrative et financière qu'au niveau purement documentaire à savoir logiciel documentaire interne de travail, mode d'échange des notices, outil terminologique et base de données bibliographiques qui en ressortent.

▪ Dit artikel heeft tot doel de International Transport Research Documentation (kortweg ITRD) voor te stellen en beter bekend te maken. Dit internationale samenwerkingsverband is ruim opgericht om bij te dragen aan de wereldwijde uitwisseling (in vier talen!) van informatie en documentatie over wegen en transport. Beschreven wordt hoe het idee voor de oprichting van ITRD is ontstaan. Na een korte toelichting bij de administratieve organisatie en de financiële middelen, gaat het artikel nader in op de eigenlijke werking van dit documentaire systeem en de instrumenten die daarvoor zijn ontwikkeld zoals een eigen werkingsprogramma, een systeem voor de uitwisseling van titelbeschrijvingen, een terminologisch hulpmiddel en een documentaire gegevensbank.

Dans notre société de l'information, les réseaux de collaboration sont multiples et nombreux sont ceux qui se consacrent à un domaine spécifique.

C'est le cas de l'International Transport Research Documentation (ITRD), déjà définie en 1975 comme un "réseau international", un "système [...] qui assure l'échange systématique d'information dans le domaine de la recherche routière"¹.

Depuis 40 ans, ce réseau a pour mission de collecter, de coordonner et de diffuser les informations tant sur la littérature scientifique et technique que sur les recherches en cours dans les domaines qui le préoccupent. Son public cible est composé des différents acteurs du secteur routier et des transports (ingénieurs et chercheurs, bibliothèques spécialisées, gouvernement et autorités locales, opérateurs de transport, professeurs et étudiants,...)².

Dès 1960, des représentants de centres de recherches routières dans le monde, conscients de l'intérêt d'une coordination et d'une centralisation de l'information, étudient la possibilité de constituer un réseau d'information scientifique et technique dans le domaine routier. Ces premières études se pencheront d'abord sur l'information dans le domaine de la construction routière, avec comme grands axes :

- les aspects économiques et l'administration,
- la conception des routes et les structures de transport,
- les matériaux,
- les sols et roches,
- la construction et le contrôle d'exécution,
- l'entretien.

En 1965, le résultat de ces études conduit à la création officielle de l'ITRD appelée à cette époque la Documentation Internationale de Recherche Routière (DIRR).

Deux ans plus tard, l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) crée le Programme de Recherche en matière de Routes et de Transports Routiers (RTR)³ dont l'une des activités principales est la gestion de la DIRR⁴.

Dès 1970, un nouveau groupe de travail se consacre à l'information dans le domaine de la sécurité routière et les domaines couverts par l'ITRD se complètent par les aspects tels que la circulation et les transports, l'étude des accidents et le véhicule.

Bien entendu, ces groupes de travail étudient également l'aspect documentaire proprement dit, en s'attachant entre autres à la création d'une première structure de thésaurus, indispensable au bon fonctionnement d'un système de documentation.

Dès le début des années 70, déjà, l'ITRD se présente quasiment dans sa structure actuelle.

L'organisation de l'ITRD

L'ITRD est considérée encore aujourd'hui comme l'une des activités majeures⁴ du Centre Conjoint de recherche sur les transports OCDE/Conférence Européenne des Ministres du Transport (CEMT)⁵.

Celui-ci est dirigé par un Comité de Direction qui a pour mission "de définir et d'orienter ses activi-

tés⁶. Il est également en charge du "transfert de technologie et l'échange d'information"⁷. Pour ce faire, il s'appuie entre autre sur l'ITRD.

L'ITRD est administrée par le Transport Research Laboratory (TRL) pour le compte de l'OCDE et elle se décompose en trois comités :

- le Comité Exécutif, qui rend compte au Comité de Direction du Centre Conjoint OCDE/CEMT et fait le lien entre celui-ci et le Comité Opérationnel.
- le Comité Opérationnel, qui gère les aspects organisationnels, administratifs, budgétaires et informatiques.
- le Sous-Comité Terminologie, qui corrige, augmente et met à jour le thésaurus quadrilingue de l'ITRD (anglais, allemand, français et espagnol) en fonction des besoins et propositions des membres.

Les réunions du Comité Opérationnel et du Sous-Comité Terminologie de l'ITRD sont ouvertes aux membres de l'ITRD.

Il y a deux types de membres : les institutions dont le pays participe aux activités du Centre Conjoint OCDE/CEMT, appelés les "Membres" et ceux dont le pays n'y participe pas, appelé les "Membres associés". Aujourd'hui, l'ITRD comprend 25 membres et 3 membres associés, dans 24 pays différents. (Voir Annexe A : Liste des institutions membres)⁸.

Tous s'articulent autour de quatre noyaux centraux, les centres coordonnateurs.

"L'existence de trois [aujourd'hui quatre] langues de travail (allemand, anglais, français [et espagnol]) a conduit à créer trois [quatre] sous-ensembles linguistiques"³.

Les centres coordonnateurs jouent un rôle primordial dans le fonctionnement de l'ITRD. Ils ont pour mission de centraliser, de corriger et de valider l'information provenant du travail de dépouillement des membres ITRD en fonction de la ou des langue(s) de travail de ses membres.

Il y a donc un centre coordonnateur par langue officielle de l'ITRD, à savoir :

- le TRL pour l'anglais,
- le Bundesanstalt für Strassenwesen – BAST pour l'allemand,
- l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité – INRETS pour le français,
- et le Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas – CEDEX pour l'espagnol.

Chaque membre ITRD est quant à lui responsable de la sélection et du traitement des informations originaires de son pays concernant la litté-

rature et les recherches dans les domaines de l'ITRD et éventuellement de celles qui proviennent d'un pays non membre dont il a accepté de couvrir tout ou une partie de la littérature scientifique et technique. Les informations sont soigneusement sélectionnées en fonction de règles précises établies par le réseau.

Ces critères sont repris dans les "Règles de fonctionnement"⁹.

Ce mode de fonctionnement présente de nombreux avantages :

- équilibre dans la répartition du travail ;
- information tant publiée que non publiée connue des experts nationaux
- autonomie nationale préservée, *"puisque chaque pays est libre d'exploiter la masse documentaire de la manière qui répond le mieux aux besoins de ses usagers"*¹⁰.

Comment est financé l'ITRD ?

Au point de vue budgétaire, l'ITRD est financé *"par les cotisations des participants [membres], les revenus engendrés par l'exploitation commerciale des produits [...] et par toute autre contribution ou subvention."*⁷.

Actuellement, la cotisation du premier institut d'un pays (Principal Institutes) s'élève à 7950 EUR. La cotisation pour des autres institutions du même pays (Additional Institutes) est de 4725 EUR¹¹.

Une attention toute particulière est réservée aux pays en voie de développement qui paient 2000 EUR de cotisation par an tant que leur pays n'est pas dit "industrialisé". La situation est révisée tous les cinq ans.

Les nouveaux membres bénéficient eux aussi depuis peu d'une offre, puisqu'ils paient 2000 EUR de cotisation la première année.

*"Pour encourager le meilleur niveau possible des entrées, un système de remboursement a été institué"*⁴. Les membres reçoivent pour chaque notice de publication introduites 6,10 EUR et pour chaque notice de recherche en cours 12,20 EUR.

Outre cette contrepartie financière, les membres en ordre de cotisation ont la possibilité d'utiliser les outils documentaires de l'ITRD (le thésaurus par exemple) et ont accès gratuitement à la base de données bibliographique de l'ITRD via le serveur d'information STN International.

Vers l'informatisation

Dans les premières années, l'échange et la cen-

tralisation des informations représentaient des tâches fastidieuses puisqu'elles n'étaient pas informatisées. Les collaborateurs de l'ITRD dépouillaient et distribuaient leurs informations nationales sur des bordereaux en papier. C'est en 1972 qu'a lieu le changement le plus important, puisqu'on assiste au début de l'enregistrement de la base sur support magnétique.³ Petit à petit, au gré des progrès informatiques, l'automatisation de l'ITRD deviendra de plus en plus pointue pour obtenir le système informatique actuel.

Désormais, deux logiciels internes à l'ITRD, conçus par le BAST, permettent d'une part l'encodage des notices (DocInput©) et d'autre part leur correction (CF6Check©). Ce dernier est partiellement intégré dans le logiciel d'encodage.

Processus de dépouillement

Les membres ITRD ont pour mission d'enregistrer leurs dépouillements, d'opérer une correction

automatisée et d'envoyer au centre coordonnateur concerné les fichiers d'exportation créés.

Dans un premier temps, les informations sont centralisées par langue au sein des centres coordonnateurs. Ceux-ci vérifient les notices à l'aide du programme CF6Check©, les éditent et les corrigent si nécessaire. Ils génèrent également un seul et même fichier de tous les nouveaux enregistrements reçus.

Ensuite, le TRL centralise les quatre fichiers qui sont enfin redistribués aux intermédiaires de diffusion que sont la société Ovid, le serveur d'information STN International et le Centre de recherches routières.

Classification et thésaurus

Comme précisé dans les premières lignes de cet article, l'ITRD a très rapidement établi les différents domaines spécifiques aux transports et à la route dont elle devait tenir compte.

Ainsi entre 1960 et 1970 une classification thé-

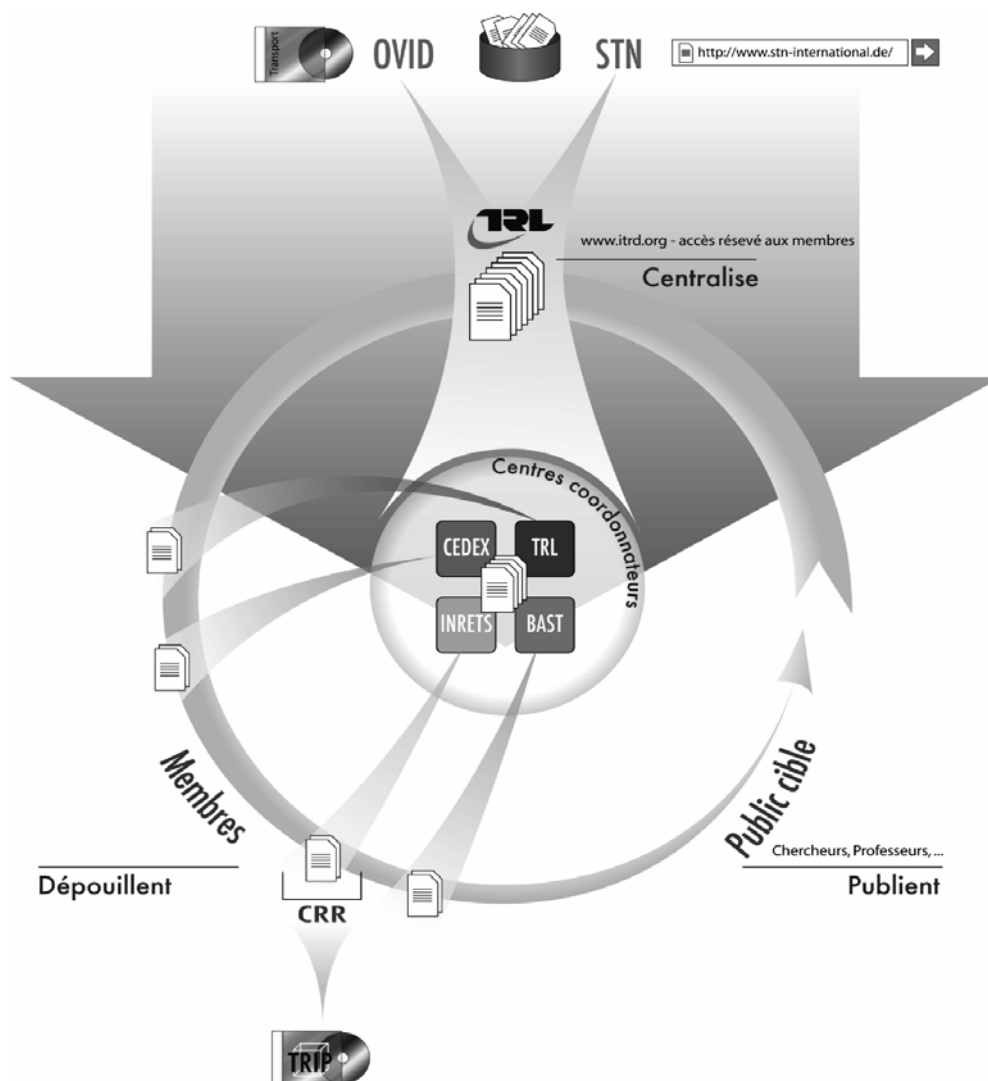


Fig. 1: Circulation de l'information ITRD – du dépouillement à la mise en ligne

matique est mise au point comprenant les sujets suivants :

- aspects économiques et administration en construction routière,
- conception des routes et structures de transport,
- matériaux,
- sols et roches,
- construction et contrôle d'exécution,
- entretien,
- circulation,
- accidents
- véhicule.

Aujourd'hui, la classification ITRD est composée de 44 sujets (Voir Annexe B : Classification ITRD), autour desquels gravitent plus de 2150 "mots-clés officiels codifiés et complétés par des termes apparentés"¹⁰.

Au fil des ans, le thésaurus est revu, amélioré et augmenté en fonction des besoins des membres qui ont la possibilité de proposer au Sous-Comité Terminologie de nouveaux termes d'indexation. Ces propositions sont fonction des besoins des membres, c'est-à-dire fonction des domaines scientifiques traités année après année.

Dès les années 90, les aspects environnementaux prennent de l'ampleur dans tous les domaines y compris le domaine routier. C'est ainsi qu'au cours de l'année 1993, le Sous-Comité Terminologie intègre ce nouvel aspect au thésaurus. Ce nouveau "champ sémantique" entre en vigueur en 1994.

Trilingue jusqu'à cette même période, c'est aussi dans le début des années 90 que la langue espagnole s'ajoute à l'anglais, l'allemand et le français.

Fin des années 90, le Sous-Comité Terminologie développe les aspects liés à l'intermodalité, l'économie et la politique des transports².

péniche, train pendulaire, wagon citerne, contrôle aérien, ligne aérienne, réseau ferroviaire, transport fluvial, déraillement,...

La structure du thésaurus de l'ITRD est ingénieuse. Cet outil comporte deux niveaux de descripteurs, les "mots-clés" à proprement parler et les "termes apparentés", qui sont synonymes du "mot-clé". Ces derniers ne sont pas considérés comme des non descripteurs puisqu'ils peuvent être utilisés lors de l'indexation.

Chaque mot-clé est codifié par un nombre composé de 4 chiffres. Les deux premiers représentent une famille sémantique à ne pas confondre avec la classification ITRD¹².

Les deux derniers chiffres du mot-clé lui sont attribués de façon unique. Par contre, si un code numérique correspond à un et un seul "mot-clé", un ou plusieurs terme(s) apparenté(s) est (sont) relié(s) au mot-clé en question.

Les termes apparentés sont clairement différenciés des mots-clés.

Dans l'index numérique, la mise en page est telle que le mot-clé est bien mis en évidence. (Voir tableau ci-dessous). Dans les index alphabétiques, ils renvoient toujours au mot-clé à proprement dit. Cette formule offre à l'utilisateur le moyen :

- soit d'établir un profil documentaire structuré en utilisant de façon stricte les codes numériques (sans équivoque)
- soit de s'inspirer d'un vaste panel de synonymes qu'il pourra également utiliser dans une recherche plus libre (champs "titre" et/ou "résumé", recherche Web, ...)

Cet aménagement dans la structure du thésaurus n'est pas classique. Il a été adopté dans le passé par nos prédécesseurs. En analysant cette structure, on peut conclure que l'idée générale était sans doute de faciliter la recherche de l'utilisateur, novice en matière de documentation.

0632	CONGESTION (TRAFFIC)	CONGESTION (TRAFIC)	VERKEHRSTAUUNG	CONGESTION DEL TRAFICO
	TRAFFIC CONGESTION	BOUCHON	VERKEHRSTOCKUNG	ATASCO DE TRAFICO
	TRAFFIC JAM	EMBOUTEILLAGE	VERKEHRSTOERUNG	EMBOTELLAMIENTO

Fig. 2: Mot-clé codifié et termes apparentés – Famille 06 Circulation - trafic¹³

Ces six dernières années, on constate une volonté d'élargissement des domaines aux transports maritimes, aérospatiaux et ferroviaires, avec l'ajout de mots-clés spécifiques tels que : terminal de conteneurs, hélicoptère, cargo, péniche, train

Du fait de son plurilinguisme, le profil documentaire ne peut se passer des codes numériques¹⁴. Pourquoi dès lors interdire les termes apparentés puisque l'utilisation du code est plus que recommandée et qu'il englobe mot-clé et termes appa-

rentés. Dans cette optique, l'autre option possible était d'interdire tous les termes et de ne valider que les codes numériques. Diverses combinaisons de mots-clés ont aussi été prévues pour exprimer certains aspects, par exemple :

Ce plurilinguisme est un atout majeur et une caractéristique rare dans le monde des thésauri. Les termes sont accessibles soit – le plus simplement du monde – sous forme de liste par ordre alphabétique (dans les quatre langues) ou par ordre numérique, soit suivant un système de

1194	STOP (PUBLIC TRANSPORT)	ARRÊT (TRANSP EN COMMUN)	HALTESTELLE	PARADA (TRANSPORTE COLECTIVO)
	BUS SHELTER = STOP (PUBLIC TRANSPORT) 1 194 + EQUIPMENT 3674	ABRIBUS = ARRÊT (TRANSP EN COMMUN) 1194 + ÉQUIPEMENT 3674	WARTEHALLE = HALTESTELLE 1194 + AUSRUESTUNG 3674	MARQUESINA = PARADA (TRANSPORTE COLECTIVO) 1194 + MAQUINARIA

Fig. 3: Mots-clés codifiés et combinaisons – Famille 11 Systèmes et infrastructures de transport¹³

Les termes ou expressions exprimés par une combinaison sont eux totalement interdits dans l'indexation. Et ce dans le but de limiter l'ajout intempestif de nouveaux mots-clés pouvant être exprimés par combinaison de mots-clés existants.

schémas fléchés. Ces grilles ont été établies dans les buts de donner une vue d'ensemble de la famille sémantique traitée ainsi que de rendre plus aisée la visualisation des liens entre descripteurs d'un même univers sémantique mais aussi les liens possibles avec les autres familles sémantiques du thésaurus.

Ce système de codes numériques permet d'établir des profils documentaires dans un langage de recherche universel "sans barrière linguistique" ¹⁵ et/ou synonymique.

Un autre avantage majeur pour les membres de l'ITRD consiste en la possibilité d'utiliser le thésaurus au sein de son propre centre de docu-

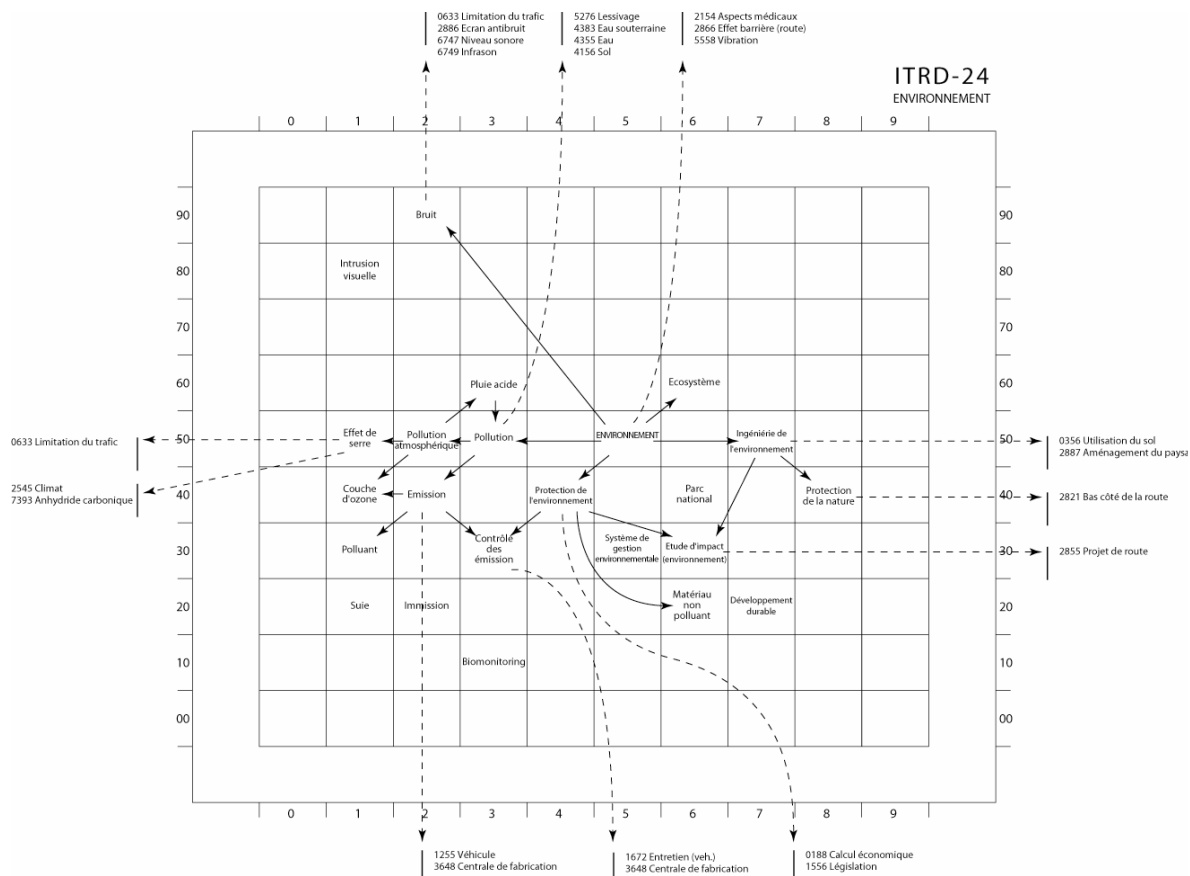


Fig. 4: Exemple des schémas fléchés – grille ITRD 24 Environnement¹³

mentation. C'est le cas du service Information du Centre de recherches routières. Notre centre de documentation épargne de cette façon beaucoup du temps consacré d'ordinaire à la maintenance d'un tel outil. Néanmoins, étant une institution implantée tant en région bruxelloise qu'en régions wallonne et flamande, nous procédons inévitablement à la traduction des termes du thésaurus vers le néerlandais. Cette langue n'est pas intégrée officiellement à l'ITRD (les langues de l'ITRD sont les quatre langues internationales). Et il n'est pas envisagé d'ajouter d'autre langue. Tout d'abord parce que si l'ITRD acceptait une autre langue, elle devrait les accepter toutes. En outre, la gestion d'un thésaurus est déjà une tâche très lourde avec quatre langues et demande beaucoup d'investissement. En ajouter encore rendrait les choses de plus en plus difficiles.

Les données de l'ITRD

On distingue deux types de données au sein de l'ITRD¹⁰ : celles concernant les publications et celles concernant les recherches en cours.

Les références, sélectionnées scrupuleusement par les spécialistes, proviennent :

- d'une part d'articles publiés dans près de 600 revues¹⁶ et plus de 130 séries¹⁷ ; de comptes-rendus de conférences organisées dans les pays membres ; de rapports, de thèses, de

synthèses et d'ouvrages de références publiés par les instituts scientifiques universitaires, privés ou publiques,

- et d'autre part des résultats d'enquêtes menées dans les cellules de recherches par les institutions membres de l'ITRD.

Globalement, près de 1000 références sont ajoutées chaque mois.

Pour être incorporées dans la base de données de l'ITRD, les références doivent "*avoir une valeur scientifique et technique certaine et fournir des données nouvelles, faire la synthèse de données connues ou avoir un intérêt bibliographique*"¹⁰.

La majorité des notices sont introduites en langue anglaise (80 %)⁴. Si on se penche sur les statistiques d'encodage de l'année 2005, on constate que la langue anglaise représente 79 % des notices encodées cette année-là. Mais cela ne signifie pas forcément que le document ou la recherche est lui aussi en anglais.

En effet, lorsqu'un documentaliste introduit une nouvelle notice, il doit choisir une des quatre langues de l'ITRD comme langue de travail. Si la langue du document n'est pas l'une des ces quatre langues, les informations sont "traduites". La mention de titre dans la langue originale du document est toujours possible.

Exemple de notice pour un document en langue néerlandaise :

SB:	IRRD-OECD
TI:	The problem of lorries turning right: an analysis based on crashes in 2003 and the new European guidelines beginning in 2007. (Problematiek rechtsafslaande vrachtauto's: een analyse gebaseerd op de ongevallen van 2003 en de nieuwe Europese richtlijnen met ingang van 2007.)
AU:	SCHOON-CC (SWOV, Netherlands)
SO:	2006. (R-2006-2) 27p (8 Refs.)
PB:	STICHTING WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID SWOV, P O BOX 1090, LEIDSCHENDAM, 2260 BB, NETHERLANDS
PY:	2006
LA:	DUTCH
AB:	In spite of the mandatory introduction of blind area mirrors and blind area cameras per 1 January 2003, there are relatively many casualties in crashes involving lorries turning right. Requested by the Ministry of Transport, SWOV has analyzed the crashes of this type that took place in 2003. Results of a crash analysis of the 1998-2000 period were used as the before measurement. Summonses were used in both analyses. It is strongly suspected from numbers of casualties in 2004 and 2005 that the mandatory introduction of blind area facilities in 2003 have only had a temporary effect. The fact that in the Netherlands in 2002 and 2003 there was a large reduction in the number of deaths among cyclists from crashes in which a lorry turned right, can be attributed to the large scale publicity given and attention paid to the blind area problem. This led to lorry drivers and cyclists being more alert. The most important results of the crash analyses are: (1) The general pattern of crashes is that a lorry turning right does not give right of way to a cyclist continuing straight ahead; the cyclist takes right of way, whether conscious of there being a lorry present or not; (2) It mainly concerns lorries turning right after having stopped (e.g. for traffic lights); and (3) the most common point of contact in a lorry-bicycle crash is on the front corner on the right-hand side of the lorry. The visibility of this most common point of contact is not included in the current EU requirements for the field of vision, nor in the requirements in the Netherlands per 1 January 2003. New EU requirements as of 1 January 2007 will indeed lead to a wider field of vision, but this is no guarantee that this field of vision can be used properly when turning right. That is why

SWOV supports the conducting of a demonstration project that the Ministry of Transport has announced in its letter to parliament. This project involves a large scale testing in practice of the obligatory front mirrors and cameras. Other measures can also reduce the danger of lorries turning right, for instance, preventing lorries and cyclists entering the junction area simultaneously by installing a separate green light. The report is available at: <http://www.swov.nl/rapport/R-2006-02.pdf>.

DE: LORRY-; 1236-; DRIVER-; 1772-; REAR-VIEW-MIRROR; 1375-; TRAFFICATOR-; 1320-; RIGHT-TURN; 0638-; ACCIDENT-; 1643-; CAUSE-; 9003-; CYCLIST-; 1742-; FATALITY-; 1602-; INJURY-; 2163-; ACCIDENT-PREVENTION; 1661-; FIELD-OF-VISION; 6792-; NETHERLANDS-; 8078-

SC: VEHICLE-DESIGN-AND-SAFETY (91)

Il est important de mentionner que depuis plusieurs années, le BAST s'emploie à ajouter la traduction de ses résumés allemands en anglais.

En ce qui concerne la proportion entre les notices de publications et celles de recherches en cours, on parlait encore en 1999 de une recherche pour quatre publications (80%-20%)¹⁸. En 2002, on parle plutôt d'une proportion 95%-5%⁴.

Aujourd'hui on constate malheureusement que la tendance est encore et toujours à la baisse puisque les statistiques de l'année 2005 relatent une proportion 98%-2%.

Pourtant, tous s'accordent à dire qu'une telle base est d'une *"importance capitale pour l'élaboration des programmes de recherche nationaux [afin] de savoir si un autre organisme travaille déjà sur tel ou tel sujet"* et qu'une telle source permet de *"palier le décalage entre la publication des résultats d'une recherche et [son] commencement [...]"*¹⁹.

Alors pourquoi les statistiques ne sont-elles pas le reflet de cette volonté ?

Le Comité Opérationnel se penche fréquemment sur la question et rappelle souvent que la compensation financière pour une notice de recherche en cours vaut le double de celle octroyée pour une notice de publication.

En réalité, la difficulté du maintien de cette base est due au fait que le travail de fond est beaucoup plus lourd que celui qui consiste à dépouiller la littérature scientifique.

Des enquêtes doivent être mises en place et il s'avère souvent qu'un formulaire d'enquête type est insuffisant pour définir au mieux les tenants de la recherche.

Des questions complémentaires doivent alors être posées directement aux chercheurs responsables et un dialogue doit s'installer. Les procédures doivent être régulièrement relancées afin d'évaluer l'état d'avancement de la recherche, contrairement à une notice de publication qui est rédigée une fois pour toute.

L'investissement temps et les ressources humaines nécessaires sont bien plus importants que pour une notice de publication, le coût est donc lui aussi bien plus élevé.

Accessibilité et consultation des données

Par le passé, la diffusion de l'information traitée et centralisée par l'ITRD était "assurée par le secrétariat du Programme RTR" sous la forme de deux abonnements papier :

- "diffusion des fiches par ordre chronologique, au fur et à mesure de leur réception dans les laboratoires coordonnateurs", ou
- "diffusion bimestrielle des fiches classées par sujet"

Ces abonnements coûtaient environ 500 EUR par an.¹⁰

Les données concernant les recherches en cours étaient également publiées dans le *World survey of current research and development in roads and road transport* dans le cadre d'une collaboration avec l'International Road Federation (IRF)¹⁹.

En 1982, la base est implantée sur le serveur *Information Retrieval Service* (IRS) de l'Agence Spatiale Européenne (ASE)³.

En 1998, les données sont hébergées par STN International qui diffuse aujourd'hui encore la base de données des publications et celle des recherches en cours dans une et seule même base appelée "ITRD".

Plus de 335.000 références sont actuellement accessibles via ce serveur d'information. Elles sont toujours accompagnées d'un résumé et de mots-clés.

Depuis 1985, les notices bibliographiques de langue anglaise (publications) sont également disponibles sur Dialog en combinaison avec la base de données Transportation Research Information Services (TRIS) du Transportation Research Board (USA).

Depuis 1995, les données de l'ITRD concernant uniquement les publications sont également disponibles sur CD-ROM dans la base de données *Transport*. Celle-ci est distribuée par la société Ovid et est mise à jour trimestriellement.

Transport regroupe, en plus des données ITRD, la

base de données TRIS du TRB et celle de la Conférence Européenne des Ministres du Transport (CEMT – TRANSDOC) jusque fin 1998.

Cette base représente à peu près 650.000 références bibliographiques comprenant également un résumé et une indexation spécifique, dans une des quatre langues de l'ITRD.

Les données sont réparties sur 3 CD-ROM, le premier contenant les références des années 1968 à 1988, le deuxième de 1989 à 2002 et le troisième de 2003 à nos jours.

Depuis 1996, le Centre de Recherches Routières diffuse quant à lui la base de données sur les recherches en cours, appelée *TRIP* (Transport Research In Progress). Les premières années, des disquettes étaient utilisées comme support, puis ces informations ont été diffusées sur CD-ROM. Le logiciel documentaire utilisé est Card-box.

Les membres ITRD ont aussi la possibilité de consulter ces fichiers mensuels bruts via un espace réservé aux membres sur le site web de l'ITRD.

Cet avantage est considérable. Bon nombre de membres réutilisent ces informations pour alimenter leurs propres catalogues internes. Ils épargnent de cette façon de nombreuses heures de travail, par exemple en exploitant les mises à jour ITRD afin d'avertir les collaborateurs internes des nouvelles publications parues dans les centres de recherches voisins et homologues. Ou encore en transférant les notices des ouvrages étrangers, ce qui entraîne non seulement un gain de temps mais aussi une diminution du risque d'erreur à l'encodage et une meilleure compréhension et exploitation des notices dans des langues qui leur sont moins familières (suédois, japonais, hongrois,...)²⁰.

Conclusion

Dans notre société de l'information, il est primordial de rappeler aux utilisateurs potentiels des

services de documentation l'importance de systèmes documentaires structurés et centralisés tel que l'ITRD. D'une manière générale, de telles structures offrent des accès balisés à une information de qualité, car validée. En outre, dans le cas précis de l'ITRD, la valeur du système est confirmée par sa longévité et sa durabilité (40 années d'expérience) et par son internationalité et son plurilinguisme.

L'ITRD est en développement constant. Son réseau de collaborateurs travaille chaque jour à enrichir le système, d'une part en dépouillant quotidiennement l'information scientifique qui la concerne et en restant en éveil face aux progrès en matière de transport, mais aussi, d'autre part, en cherchant toujours de nouveaux contacts internationaux (nouveaux membres), ainsi que de nouveaux moyens technologiques de centralisation (maintien de outils de travail) et de diffusion de l'information (plates-formes de diffusion variées et modernes).

Dans un monde où l'on pourrait croire que la recherche d'information se fait aisément au travers de l'immensité de la Toile, le spécialiste de l'information a, au-delà de sa fonction, le devoir de mettre garde l'utilisateur face à l'information recueillie sur les sentiers hors-piste du Web.

Mieux vaut rendre l'internaute vigilant, lui rappeler l'importance de l'analyse critique de l'information qu'il consulte et exploite et l'encourager à emprunter les autoroutes solides, rapides et dimensionnées de l'information.

Jésica De Salvador

Centre de Recherches Routières
Boulevard de la Woluwe, 42
1200 Bruxelles
J.Desalvador@brrc.be

novembre 2006

Pour en savoir encore plus sur l'ITRD, quelques sites où naviguer :

ITRD

<<http://www.itrd.org>> (consulté le 15 novembre 2006).

TRL - Library & Information <http://www.trl.co.uk/content/library_overview.asp?pid=208> (consulté le 15 novembre 2006).

OCDE – Thème du Transport

<http://www.oecd.org/topic/0,2686,fr_2649_37433_1_1_1_1_37433,00.html> (consulté le 15 novembre 2006).

Produits et services d'Ovid – Bases de données

<http://www.ovid.com/site/catalog/Catalog_DataBase.jsp?top=2&mid=3&bottom=7&subsection=10>
(consulté le 15 novembre 2006).

Serveur d'information STN International

<<http://www.stn-international.de/>> (consulté le 15 novembre 2006).

Logiciel Cardbox

<<http://www.cardbox.com>> (consulté le 15 novembre 2006).

Notes

- 1 Bonte, R. L'automatisation de la documentation dans le cadre du réseau international DIRR. *Documentaliste*, 1975, Vol.12, n° 4, pp. 148-66.
- 2 Christensen, J. The international transport research documentation (ITRD). *Routes Roads*, 2001, n° 310, p. 92-5.
- 3 Magnan, J.-P. La documentation internationale de recherche routière (DIRR) : objectifs et organisation, *Comptes-rendus de la réunion plénière de la DIRR : les besoins d'information des utilisateurs*, Bergisch Gladbach, octobre 1985. Paris, OCDE, 1986, pp. 36-52.
- 4 Trantes, H. International transport research documentation – ITRD – and its use, *Second OECD information and documentation seminar on transportation for Central and Eastern Europe*, Kaunas, Lithuania, may 6th-8th 2002.
- 5 Le Centre conjoint OCDE/CEMT résulte de la fusion entre les activités de recherches économiques de la CEMT et l'ex-programme de Recherche en matière de transports et liaisons intermodales (RITR précédemment RTR). Pour de plus amples informations :
<http://www.oecd.org/departement/0,2688,fr_2649_34351_1_1_1_1_1,00.html> (consulté le 2 octobre 2006).
- 6 s.n. Recherche stratégique in *Programme de recherché en matière de Routes et de transports (Programme RTR)*, 20 p.
<http://www.oecd.org/LongAbstract/0,2546,fr_2649_34351_2103547_119666_1_1_1,00.html>
(consulté le 21 septembre 2006).
- 7 OCDE. *Le manuel de bon usage*. Paris, OCDE, 1995, [36] p.
- 8 <<http://www.itrd.org/countries.htm>> (consulté le 21 septembre 2006).
- 9 DIRR. *Règles de fonctionnement*. Paris, OCDE, 1982, 213 p.
- 10 OCDE. La documentation internationale de recherche routière (DIRR) de l'OCDE. *La technique routière*, 1971, Vol. 16, n° 4, pp. 23-32.
- 11 <<http://www.itrd.org/members/subscriptions.asp>> (consulté le 21 septembre 2006).
Partie du site réservée aux membres.
- 12 La classification ITRD est en théorie l'équivalent de la CDU ou de la Dewey, tandis que la famille sémantique est un regroupement de mots-clés et de termes apparentés appartenant à une même famille.
Par exemple la famille sémantique "04 Carrefour" qui regroupe les mots-clés et termes apparentés tels que : carrefour en trompette (0411), sortie (0425), croisement (angle droit) et intersection oblique (0427), carrefour giratoire et rond point (0438), carrefour (0455), bifurcation (0482), ...
Il y a 50 familles sémantiques. (Contre 44 thèmes et sous thèmes dans la classification).
- 13 ITRD. *Thesaurus 2004*. Paris, OECD, 2005.
- 14 A moins qu'une restriction sur la langue soit ajoutée, ce qui, d'après moi, est une mauvaise méthode pour rendre la réponse plus spécifique.
- 15 Howard, C. International road research documentation (IRRD) : a cooperative worldwide database of information on road transport. *TR news*, 1998, 195, pp. 12-6.
- 16 ITRD. *List of journals scanned*. Paris, OECD, 2001, [164] p.
- 17 ITRD. *List of series scanned*. Paris, OECD, 2001, [82] p.
- 18 Trantes, H. Die Internationale Dokumentation Strasse (IDS). *Strasse + Autobahn*, 1999, 12, pp. 675-6.

- ¹⁹ Hubot, P. A. database with the results of the the IRRD survey of research in progress. *The international road research documentation (IRRD) database. Information and documentation seminar*, Prague, 2-4 July 1997.
- ²⁰ Haid, Karin. *Why it pays to be an ITRD member* <<http://www.itrd.org/membership.htm>> (consulté le 19 septembre 2006).

Autres documents consultés – non cités

TRL ; on behalf to the ITRD operational committee. *Specification for transfer of bibliographic information in the international transport research documentation scheme*. Paris : OECD, 2003, 42 p.

Howard, C. *The international road research documentation (IRRD) database. Information and documentation seminar*, Prague, 2-4 July 1997.

Annexe A : Liste de membres ITRD (09-2006)

Les membres

Australie	Australian Road Research Board (ARRB)
Allemagne	Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt)
	Forschung Strassenbau and Strassenverkehrstechnik (FBSV)
Autriche	Austrian Road Safety Board (Kuratorium für Verkehrs Sicherheit – KFV)
Belgique	Centre de Recherches routières (CRR)
	Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR)
Canada	Transportation Association of Canada (TAC)
Croatie	Civil Engineering Institute of Croatia (Institut Gradevinarstva Hrvatske - IGH)
Danemark	Danish Road Institute (Vejdirektoratet - VD)
Espagne	Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX)
États-Unis	Transportation Research Board (TRB)
Finlande	Finnish Road Administration (FINNRA)
France	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)
	Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC)
	Service d'Étude Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)
Hongrie	Institute for Transport Sciences (Kozlekedestudományi Intezet KHT - KTI)
Iran	Ministry of Road & Transportation
Japon	National Institute for Land & Infrastructure Management - Ministry of Land, Infrastructure & Transport (NILIM)
Mexico	Mexican Transport Institute (Instituto Mexicano del Transporte - IMT)
Norvège	Public Roads Administration - Norwegian Road Research Laboratory (Statens Vegvesen - SVV)
Pays-Bas	Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV)
République Tchèque	Transport Research Centre (Centrum Dopravního Výzkumu – CDV)
Royaume-Uni	Transport Research Laboratory (TRL)
Suède	Swedish National Road and Transport Research Institute (Statens Väg-och Transportforskningsinstitut - VTI)
Suisse	École Polytechnique de Lausanne (EPFL)

Les membres associés

Arabie Saoudite	Ministry of Communications
Brésil	Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR)
Rép. Pop. de Chine	Ministry of Communications, P.R.China - China Academic of Transportation Science (CATS) - Chinese Road Documentation Services (CRDS)

Annexe B : Classification ITRD

10	Aspects économiques et administration
15	Environnement
20	Conception des routes et structures de transport
21	Établissement des projets
22	Dimensionnement des chaussées
23	Propriétés des surfaces des chaussées
24	Conception des ponts et murs de soutènement
25	Conception des tunnels
26	Évacuation des eaux gel dégel
30	Matériaux
31	Liants et matériaux hydrocarbonés
32	Béton
33	Autres matériaux pour assises de chaussées
34	Acier et métaux
35	Matériaux divers
36	Granulats
40	Sols et roches
41	Reconnaissance générale des sols
42	Mécanique des sols
43	Mécanique des roches
50	Construction et contrôle d'exécution
51	Terrassement et drainage des sols
52	Construction des chaussées et revêtements
53	Construction des ponts et murs de soutènement
54	Construction des tunnels
60	Entretien
61	Matériels et méthodes d'entretien
62	Entretien hivernal
70	Circulation et transport
71	Théories de la circulation
72	Planification de la circulation et des transports
73	Régulation et réglementation de la circulation
80	Etude des accidents
81	Statistiques d'accidents
82	Accidents et la route
83	Accidents et facteurs humains
84	Conséquences corporelles des accidents
85	Dispositifs de sécurité routière
90	Le véhicule
91	Conception des véhicules et sécurité
92	Confort des véhicules
94	Corrosion des véhicules
95	Contrôle technique de l'entretien des véhicules
96	Dépenses liées au déplacement des véhicules