

# 23<sup>e</sup>

Association  
mondiale  
de la Route



World Road  
Association

## CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE

### PARIS 2007 17-21 SEPTEMBRE

#### LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

# Appel à communications



## ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE (AIPCR) [www.piarc.org](http://www.piarc.org)

L'Association mondiale de la route (AIPCR) est une association apolitique sans but lucratif fondée en 1909 pour promouvoir la coopération internationale dans le domaine de la route et du transport routier. En 2006, l'AIPCR compte 109 pays membres.

## 23<sup>e</sup> CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE PARIS 2007

«Le choix du développement durable»

Depuis 1908, l'AIPCR organise tous les quatre ans un congrès mondial de la route. Le but de ce congrès est d'offrir un forum aux professionnels du monde entier, qu'ils interviennent dans le développement, la gestion ou l'exploitation des routes et du transport routier, pour leur permettre de partager leur savoir-faire et leurs contributions à l'amélioration de la société.

Le 23<sup>e</sup> Congrès mondial de la route aura lieu à Paris (France), du 17 au 21 septembre 2007, et comprendra pas moins de 40 séances, une exposition, des visites techniques et un programme social. Il célébrera à la fois le congrès du centenaire et les 100 ans de l'Association.

## APPEL À COMMUNICATIONS

Pour cette 23<sup>e</sup> édition du Congrès mondial de la route, l'AIPCR fait appel aux contributions individuelles sur des thèmes spécifiques, afin d'enrichir et d'élargir les travaux et réflexions des comités techniques de l'AIPCR. Ces comités sont en charge de la préparation des séances techniques du congrès.

Les communications proposées seront examinées par les comités techniques. Les communications retenues seront publiées dans les actes du congrès et incluses dans les séances du congrès. Les auteurs des communications retenues auront la possibilité de faire une présentation lors des séances d'affiches. Certains seront sélectionnés pour une présentation orale lors des séances.

## INFORMATIONS AUX AUTEURS

**Contenu.** Toutes les communications doivent avoir un caractère original et être autorisées à la publication. Les propositions qui auront déjà été publiées ne seront pas acceptées.

**Langues.** Il est préférable que les résumés soient fournis dans les deux langues officielles de l'Association : l'anglais et le français.

**Envoi.** Les résumés doivent être soumis en utilisant un bordereau en ligne sur le site Internet de l'AIPCR. Les autres moyens (courriel, télécopie, courrier postal) peuvent être utilisés uniquement si l'accès à Internet n'est pas possible.

**Longueur.** Le résumé ne doit pas dépasser les 400 mots.

### Calendrier

1er septembre 2006 : Date limite d'envoi des résumés

Novembre 2006 : Notification des propositions acceptées

31 mars 2007 : Date limite d'envoi des textes complets

Mai 2007 : Notification des communications acceptées

17 - 21 septembre 2007 : XXIII<sup>e</sup> Congrès mondial de la route (Paris 2007)

## CONTACT

Association mondiale de la route (AIPCR)  
La Grande Arche, Paroi Nord, Niveau 5  
92055 La Défense Cedex, France  
Tel +33 1 47 96 81 21 - Fax +33 1 49 00 02 02  
e-mail : [paris2007.piarc@wanadoo.fr](mailto:paris2007.piarc@wanadoo.fr)  
<http://www.piarc.org>

Pour plus d'informations sur le XXIII<sup>e</sup> Congrès mondial de la route, le site Internet dédié à l'événement :

<http://www.paris2007-route.fr>

## 1. Évaluation ex post de l'impact du transport routier

Les programmes et les politiques de transport routier ont un impact sur la circulation routière et les déplacements, sur les autres modes de transport, sur les activités économiques, ainsi que sur l'environnement social, humain et naturel. Cependant, la communauté routière dispose de peu d'éléments sur la mesure de ces impacts, ce qui aboutit souvent à des méthodes d'évaluation incomplètes et insuffisantes.

Des communications sont appelées sur l'évaluation ex post des impacts du transport routier d'un point de vue économique, dans un contexte urbain ou interurbain, sur les thèmes suivants :

- réactions des usagers et impact de la circulation routière sur tous les modes de transport,
- effets économiques sur le coût du transport, les surcoûts pour les usagers, l'occupation des sols et le prix des terrains, l'activité économique et l'accessibilité,
- impacts sociaux, notamment les effets sur l'équité et la ségrégation spatiale des groupes sociaux,
- impact sur la santé publique,
- effets sur les ressources environnementales.

La présentation de méthodes d'évaluation peut être envisagée s'il y a application à un cas concret.

## 2. Financement innovant pour une infrastructure de transport durable

Sans financement stable et fiable, il est très difficile d'assurer le développement durable des routes et du transport routier. Aujourd'hui, des méthodes de financement telles que le financement privé intégral, les partenariats public-privé (PPP), des emprunts d'état particuliers, etc., peuvent contribuer de manière significative au financement d'investissements de transport durable. Des communications sont souhaitées sur les sujets suivants :

- dans quelle mesure ces techniques de financement répondent-elles aux besoins et aux attentes définis initialement pour le projet ?
- la valeur à long terme des PPP pour les contribuables, par opposition au financement classique, étant donné que les gouvernements ont souvent accès à des « capitaux moins chers » que le secteur privé ;
- le raisonnement sous-jacent au recours à ces méthodes de financement innovantes ;
- les implications sur les appels d'offres et la passation des marchés ;
- la répartition des risques.

Ces sujets serviront à évaluer les coûts et les avantages de ces méthodes de financement, et leur réelle application dans le monde aujourd'hui.

## 3. Intégrité institutionnelle

Assurer l'intégrité institutionnelle nécessite des mesures, des programmes ou des structures mis en place par les institutions privées et publiques pour garantir l'acceptabilité de leurs méthodes et de leurs résultats, pour répondre aux besoins et aux valeurs des parties prenantes, des clients et autres acteurs. Le respect et l'adhésion à la loi, aux codes de bonne conduite, aux normes de comportement, à l'éthique ainsi qu'à d'autres normes institutionnelles, qu'elles soient internes ou externes, peuvent être encouragés par la gouvernance au sein des administrations routières et de leurs partenaires des sphères publique et privée.

Des communications sont souhaitées sur les sujets suivants :

- principes, stratégies et mesures appliquées pour traiter les problèmes d'intégrité que peut rencontrer une administration routière dans son fonctionnement et l'exercice de ses responsabilités,
- méthodes appliquées pour évaluer et suivre l'ampleur des problèmes, pour faire prendre conscience, obliger à rendre compte, assurer la transparence et la prévention dans les relations sociales et dans les situations professionnelles.

Ces sujets permettront de mieux comprendre les causes et les réponses aux problèmes définis, et au-delà, de contribuer au positionnement des administrations routières par rapport au renforcement de l'intégrité.

## 4. Gestion des ressources humaines

Un niveau approprié de ressources humaines, en termes de compétences et de nombre, est essentiel au bon fonctionnement des administrations routières et leur permet de répondre aux besoins et valeurs des parties prenantes, des clients et autres partenaires. Face à cette nécessité, les administrations routières se retrouvent souvent confrontées à ces situations :

- augmentation de la sous-traitance et nouvelles méthodes de travail (financement en particulier) ;
- obligation des gouvernements à réduire leurs effectifs ainsi que le poids des salaires,
- évolutions technologiques rapides,
- changements dans les attentes de la société envers les administrations routières,
- vieillissement des personnels, dont les effets sont à ajouter au nombre insuffisant de jeunes diplômés,
- l'impact des générations X et Y, leurs valeurs et attentes respectives de la part d'un employeur.

Ces facteurs compliquent non seulement le maintien des compétences et des effectifs essentiels, mais aussi le développement de nouvelles aptitudes et compétences pour faire face à ces situations.

Les communications porteront sur les difficultés de gestion des ressources humaines rencontrées par votre administration : quels sont les principes, les stratégies et les mesures qui sont ou seront appliqués pour y faire face, ainsi que les méthodes d'évaluation de ces mesures.

## 5. Développement durable et transport routier

Agir pour un développement durable est maintenant une préoccupation qui s'impose à toutes les administrations. Ce concept de durabilité peut cependant s'interpréter de plusieurs manières. Des contextes différents déterminent des priorités différentes. Le nombre des pays ayant répondu à ces enquêtes est cependant limité. Des communications sont appelées pour illustrer par des exemples pratiques comment les parties prenantes des pays en développement et en transition cherchent à mettre en oeuvre des politiques et solutions durables pour les routes et le transport routier dans les domaines environnemental, économique, social et culturel.

## 6. Désenclavement et accessibilité

Désenclaver les différentes régions du territoire et maintenir l'accessibilité en toutes saisons au transport des personnes et des marchandises est un aspect critique pour l'amélioration des conditions de vie et de la situation économique des pays en développement. En matière de conception et de planification du développement des réseaux routiers, des communications sont sollicitées sur deux sujets :

- les critères utilisés pour apprécier les besoins et hiérarchiser les priorités de développement,
- les solutions mises en oeuvre pour améliorer les communications routières transfrontalières.

## 7. Interface réseau interurbain – réseau urbain

Face à la nécessité de réduire les questions de congestion dans les grandes agglomérations, il convient de chercher à assurer une bonne complémentarité dans l'emploi des différents modes de transport des personnes et à favoriser l'emploi des transports collectifs. Dans ce contexte, des communications sont sollicitées sur le sujet particulier des initiatives prises pour constituer et améliorer les interfaces qui peuvent exister entre le réseau routier interurbain et le réseau d'infrastructures de transport en milieu urbain.

## 8. Congestion en zones urbaines

De sévères encombrements de la circulation sont une caractéristique commune, et qui va en empirant, des villes dynamiques en expansion tant dans les pays industrialisés que dans les pays en développement. Les communications porteront sur la description de la congestion en milieu urbain, sur l'analyse de ses causes ou sur des mesures et des recommandations pour diminuer les problèmes. Les communications pourront être de nature théorique ou présenter des cas concrets.

# RÉSUMÉS : 1ER SEPTEMBRE 2006

## 9. Mobilité douce en milieu urbain

Le transport non motorisé est un mode important non seulement dans les pays en développement, mais aussi dans les villes des pays développés. Les communications porteront sur :

- l'analyse des enjeux sociaux, économiques, et de sécurité de la mobilité douce dans les zones urbaines ;
- la présentation de mesures pouvant rendre ce mode de transport plus attractif.

Les contributions venant de pays en développement et de pays à économie en transition sont particulièrement encouragées.

## 10. Développement des routes rurales

Dans les pays en développement, pour des raisons sociales et économiques, une attention croissante est portée au développement d'un réseau approprié de routes rurales.

Les communications porteront sur les sujets suivants :

- comment sont identifiés les besoins en routes rurales ? quels sont les indicateurs retenus ? comment sont fixées les priorités pour les décisions de planification ?
- comment les états envisagent-ils la pérennité de ces réseaux compte tenu de leurs ressources financières ?
- des exemples de partenariats noués entre l'État et différents acteurs : collectivités locales, communautés, sociétés publiques et privées, ONG, etc., pour assurer le financement des programmes de développement des routes rurales, puis leur gestion ultérieure ainsi que leur entretien durable.

## 11. Sécurité routière

Les communications porteront sur les sujets suivants :

- des comptes rendus sur la mise en œuvre sur une large échelle d'audits et d'inspections de sécurité routière des infrastructures ; les communications présentant comment les difficultés ont été surmontées et fournissant des données pour montrer l'effet positif de ces mesures sur la sécurité routière sont particulièrement encouragées ;
- des innovations en matière de sécurité routière (depuis les STI jusqu'aux solutions à «basse technologie») ; les communications devront être étayées par des données ; les présentations de nature commerciale seront rejetées.

## 12. Gestion des risques

Les communications porteront sur des cas concrets d'application de la gestion des risques pour des infrastructures routières vis-à-vis des situations suivantes :

- les risques naturels et ceux créés par l'homme,
- la réalisation des mégaprojets.

## 13. Gestion du patrimoine routier

Une gestion du patrimoine routier assurant, au meilleur coût, un fonctionnement du réseau routier qui satisfasse les besoins des différents utilisateurs est un problème complexe qui concerne de nombreux acteurs, tels les décideurs, les gestionnaires de réseaux, les usagers et les riverains. Ce problème n'a pas encore de solution optimale éprouvée.

Des communications sont sollicitées pour approfondir les connaissances sur deux points particuliers :

- Comment prendre en compte, dans les systèmes de gestion, la performance de l'infrastructure appréciée en terme de fonctionnalités (service attendu vs. service offert ; prise en compte des attentes des usagers et des riverains, etc.).
- Comment le concept de corridors routiers peut-il être traduit dans la conception et l'utilisation des systèmes de gestion du patrimoine routier.

## 14. Innovation en matière de réduction des impacts des chantiers routiers

La construction et l'entretien des routes a un impact direct sur les usagers et les activités riveraines, comme par exemple les maisons d'habitation, les entreprises et les espaces de loisir. Ces impacts sont typiquement l'émission de bruit, une réduction de la sécurité, la pollution de l'air, de l'eau et du sol, des vibrations, un usage de voirie limité, etc.

Les communications porteront sur les innovations en matière de conception, de construction ou d'entretien qui contribuent à réduire l'impact des chantiers de construction sur les déplacements ou les riverains. Cela peut recouvrir des exigences contractuelles, la gestion de l'innovation (partenariat, approche conception/construction, etc.), des techniques de construction innovantes, ainsi que des informations sur les conditions de circulation. Un intérêt particulier sera porté aux études de cas soulignant les nouvelles mesures prises pour contribuer à réduire l'impact des chantiers.

## 15. Gestion des ponts historiques

Les ponts historiques sont des ouvrages d'art nécessitant un traitement spécial dans des domaines tels que l'inspection, l'évaluation, la réparation, la réhabilitation, et la gestion en général. De nombreux pays ont un large patrimoine de ponts historiques, dont certains sont soumis à un fort trafic et sont alors traités comme des monuments historiques. D'autres ponts, souvent situés sur le réseau secondaire, souffrent d'un manque d'entretien et tous les ans, de magnifiques ponts historiques sont perdus.

Les communications porteront sur les aspects particuliers aux ouvrages d'art historiques pour l'analyse du comportement de la structure, la préservation de l'esthétique, les matériaux de rénovation, etc. Elles traiteront soit de ponts particuliers, soit de programmes et d'actions systématiques applicables à l'ensemble d'un parc de ponts.

## 16. Indicateurs représentatifs de l'état des ouvrages géotechniques

Les ouvrages géotechniques (remblais, murs de soutènement, systèmes de drainage, etc.) sont des éléments importants pour le comportement de la route. L'état de ces éléments peut se dégrader avec le temps et altérer la fonctionnalité de l'infrastructure. Cependant, on a jusqu'à présent attaché peu d'importance à pouvoir disposer d'indicateurs représentatifs de l'état des ouvrages géotechniques qui alimenteraient les systèmes de gestion des routes.

Les communications développeront les approches adoptées pour la gestion des éléments géotechniques sur l'ensemble d'un réseau ou sur des axes particuliers, ainsi que les indicateurs utilisés à cet effet. Dans ces approches, il sera intéressant de décrire le recueil, le stockage et la consultation des données, ainsi que le lien avec des objectifs plus larges de gestion du patrimoine, tels que la définition des priorités pour les travaux, les travaux urgents et les études stratégiques.

## 17. Caractérisation environnementale des déchets et des sous-produits industriels utilisés en construction routière

La nécessité d'économiser les ressources naturelles, les limitations légales de mise en décharge et, plus généralement, la mise en application d'une politique de développement durable sont des incitations à l'emploi de déchets ou de sous-produits industriels comme matériaux de construction routière.

Les communications porteront sur la caractérisation de ces matériaux vis-à-vis du risque d'impact sur l'environnement dans les cas de réemploi, sur les méthodes d'études et les essais retenus pour caractériser, avant et après mise en œuvre, la nocivité des déchets et sous-produits réemployés.

## 18. Transport de marchandises et intermodalité

Des communications sont sollicitées sur les sujets suivants :

- évolution de la logistique des marchandises : réponse des administrations routières au développement de la logistique des marchandises et augmentation du transport routier à l'intérieur et au-delà des frontières des pays ;
- solutions et terminaux : modèles de terminaux efficaces ; accès routier aux installations intermodales ; soutien des gouvernements ou des administrations pour l'aménagement des terminaux et activités correspondantes ;
- recommandations aux pays en développement concernant la construction d'un réseau de transport de marchandises durable.

## Colloque historique « Civilisations de la route au XXe siècle »

Pour plus de précisions, voir :

[http://www.piarc.org/fr/paris2007/colloque\\_historique/](http://www.piarc.org/fr/paris2007/colloque_historique/)