

www.piarc.org

2012

# PLAN STRATÉGIQUE 2012-2015



# Sommaire

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. PREFACE</b> .....  | <b>3</b>  |
| <b>2. PRESENTATION DE L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE</b> .....   | <b>5</b>  |
| 2.1 L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE ET SES MEMBRES.....   | 5         |
| 2.2 L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE ET SES RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES.....               | 5         |
| 2.3 COMMENT L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE EST DIRIGÉE ET GÉRÉE.....   | 6         |
| 2.4 ACTIVITÉS DE L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE.....   | 9         |
| <b>3. VISION, MISSION, VALEURS ET ROLE DE L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE</b> .....                                 | <b>10</b> |
| 3.1. VISION.....   | 10        |
| 3.2. MISSION.....  | 10        |
| 3.3. VALEURS.....  | 10        |
| 3.4. RÔLE DE L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE.....   | 10        |
| <b>4. OBJECTIFS EN MATIERE DE ROUTES ET DE TRANSPORT ROUTIER</b> .....   | <b>11</b> |
| 4.1 INTRODUCTION.....  | 11        |
| 4.2 ORGANISATION POUR APPORTER DES AMELIORATIONS.....  | 11        |
| 4.3 OBJECTIFS, ENJEUX, STRATÉGIES ET PRODUITS POUR LES THÈMES STRATÉGIQUES ET LES COMITÉS TECHNIQUES.....              | 12        |
| 4.3.1 <i>Thème stratégique 1 - Gestion et performance</i> .....  | 13        |
| 4.3.2 <i>Thème stratégique 2 - Accès et mobilité</i> .....   | 19        |
| 4.3.3 <i>Thème stratégique 3 - Sécurité</i> .....  | 25        |
| 4.3.4 <i>Thème stratégique 4 - Infrastructures</i> .....   | 31        |
| 4.3.5 <i>Comité de la Terminologie</i> .....   | 36        |
| <b>5. OBJECTIFS DE L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE EN MATIERE D'ORGANISATION</b> .....                              | <b>37</b> |
| 5.1 INTRODUCTION.....  | 37        |
| 5.2 RÔLES, RESPONSABILITÉS ET TERMES DE RÉFÉRENCE DES COMMISSIONS.....   | 38        |
| 5.2.1. <i>Commission du Plan stratégique</i> .....   | 38        |
| 5.2.2. <i>Commission des Finances</i> .....  | 39        |
| 5.2.3. <i>Commission de la Communication</i> .....   | 40        |
| 5.3 ENJEUX, STRATÉGIES ET RÉSULTATS POUR LES OBJECTIFS DE L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE EN MATIÈRE D'ORGANISATION | 41        |
| <b>ANNEXES</b> .....   | <b>51</b> |
| 1. GOUVERNEMENTS MEMBRES : 120 EN NOVEMBRE 2012.....   | 51        |
| 2. COMITÉS NATIONAUX : 37 PAYS EN NOVEMBRE 2012.....   | 52        |
| 3. PRÉCÉDENTS CONGRÈS MONDIAUX DE LA ROUTE ET CONGRÈS INTERNATIONAUX DE LA VIABILITÉ HIVERNALE.....                    | 53        |
| 3.1 <i>Congrès mondiaux de la Route</i> .....  | 53        |
| 3.2 <i>Congrès internationaux de la Viabilité hivernale</i> .....  | 53        |

## 1. Préface

L'Association mondiale de la Route fut créée en France, le 29 avril 1909, il y a un peu plus de 100 ans, sept mois après la tenue du 1er Congrès international de la route, à Paris, sous le nom de l'Association internationale permanente des Congrès de la Route (AIPCR). Si les préoccupations à l'époque, étaient la conception d'infrastructures adaptées aux véhicules automobiles, aujourd'hui, c'est le droit pour tous à une mobilité durable, en sécurité et respectueuse de l'environnement qui anime nos travaux. Les changements climatiques, causes de catastrophes naturelles de plus en plus fréquentes sur tous les continents, nous rappellent la nécessité de se regrouper pour partager les connaissances et la recherche de solutions adaptées.

Les administrations routières confrontées à ces défis sont mobilisées à leur plus haut niveau. L'Association mondiale de la Route participe de ces efforts par les travaux des comités techniques composés des experts délégués par les gouvernements membres. Cette action au niveau international est relayée et complétée par les actions menées au niveau national : réunions, séminaires, mobilisation de la communauté routière par le biais des comités nationaux, et promotion de notre secteur d'activité auprès des jeunes pour assurer une relève. Ces principes ont été repris dans le Plan stratégique 2008-2011.

**Le Plan stratégique 2012-2015** s'inscrit dans la suite des réformes engagées dans le cycle précédent visant à répondre au mieux aux attentes des membres de l'Association en se dotant de mécanismes facilitant leur contribution et offrant un accès simplifié aux résultats des travaux. Aboutissement d'un vaste processus de consultation auprès des Premiers Délégués, des membres des comités techniques et d'autres organisations, le Plan stratégique traduit, sous forme d'objectifs, d'enjeux et de livrables, la définition des travaux des diverses instances de l'Association. En tout, 3 commissions, 17 comités techniques, un comité de la Terminologie et 2 groupes d'étude sont constitués pour assurer l'atteinte des objectifs de ce Plan stratégique et le succès du prochain cycle.

De 2012 à 2015, **l'Association mettra en place trois Commissions** : la Commission des finances, la Commission du plan stratégique et la Commission de la communication. Le mandat confié à cette dernière doit permettre de s'assurer que l'action de l'Association soit toujours en phase et centrée sur les besoins de l'ensemble de ses membres. Elle doit également s'assurer de la mise en valeur, de la promotion et d'une large diffusion des résultats des travaux des comités techniques. Elle comportera un groupe de travail sur le partage des connaissances pour orienter les actions de l'Association sur cet élément stratégique au cœur de nos missions. La Commission du plan stratégique supervise la réalisation du plan stratégique de même que la préparation des prochains congrès de l'Association qui se tiendront en Andorre, en 2014, et à Séoul, en République de Corée, en 2015. Elle prendra également en charge le développement du prochain plan stratégique.

**Les 17 Comités techniques** travailleront sur les enjeux actuels en matière de routes et de système de transport. Ils sont groupés en quatre Thèmes stratégiques portant respectivement sur : la gestion et la performance, l'accessibilité et la mobilité, la sécurité et, enfin, les infrastructures. L'Association, par l'action concertée de plusieurs comités techniques, contribuera aux objectifs de la **Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière**. Cette volonté affichée se traduit par un engagement ferme de l'Association de participer concrètement à l'effort mondial.

En complément des Comités techniques du thème stratégique sur la sécurité, deux groupes d'étude sont créés. Le premier s'attachera à mettre à jour et compléter le manuel de référence de l'Association sur la sécurité routière. Le second doit ouvrir une réflexion partagée sur les questions de sûreté des infrastructures de transport.

Les énoncés du Plan stratégique démontrent que l'Association mondiale de la route travaille à rester ce premier forum de discussions et d'échanges dans le domaine des transports, statut forgé au cours des cent dernières années. Elle s'engage à poursuivre l'ouverture manifestée auprès des associations internationales et des organismes du domaine des routes et des transports dont les activités s'inscrivent en complémentarité dans ces domaines.

Je remercie tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration de ce Plan stratégique qui permettra à l'Association mondiale de la route de poursuivre ses travaux sur les enjeux auxquels est confronté le domaine des transports.

Septembre 2011

**Anne-Marie Leclerc**  
Présidente de l'Association mondiale de la Route  
(2009–2012)

## 2. Présentation de l'Association mondiale de la Route

### 2.1 L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE ET SES MEMBRES

- 2.1.1.** L'Association mondiale de la Route (AIPCR) a été fondée en 1909 avec le statut d'association à but non lucratif. Elle a pour objectifs généraux de promouvoir la coopération internationale dans le domaine de la route et du transport routier.
- 2.1.2.** L'Association mondiale de la Route reconnaît les catégories de membres suivantes :
- § **Gouvernements nationaux** : ils sont représentés par les Premiers Délégués ;
  - § **Autorités régionales** (représentants du premier échelon administratif, en dessous du gouvernement national) ;
  - § **Membres collectifs** (associations, organisations internationales, collectivités locales, sociétés et instituts de recherche) ;
  - § **Membres personnels** ;
  - § **Membres d'honneur**.
- 2.1.3.** En novembre 2012, l'Association mondiale de la Route compte 120 gouvernements nationaux membres dans le monde entier. Les deux tiers sont des pays en développement (PED) et des pays à économie en transition (PET). Il y a plus de 2 000 autres membres dont environ la moitié sont des membres personnels.

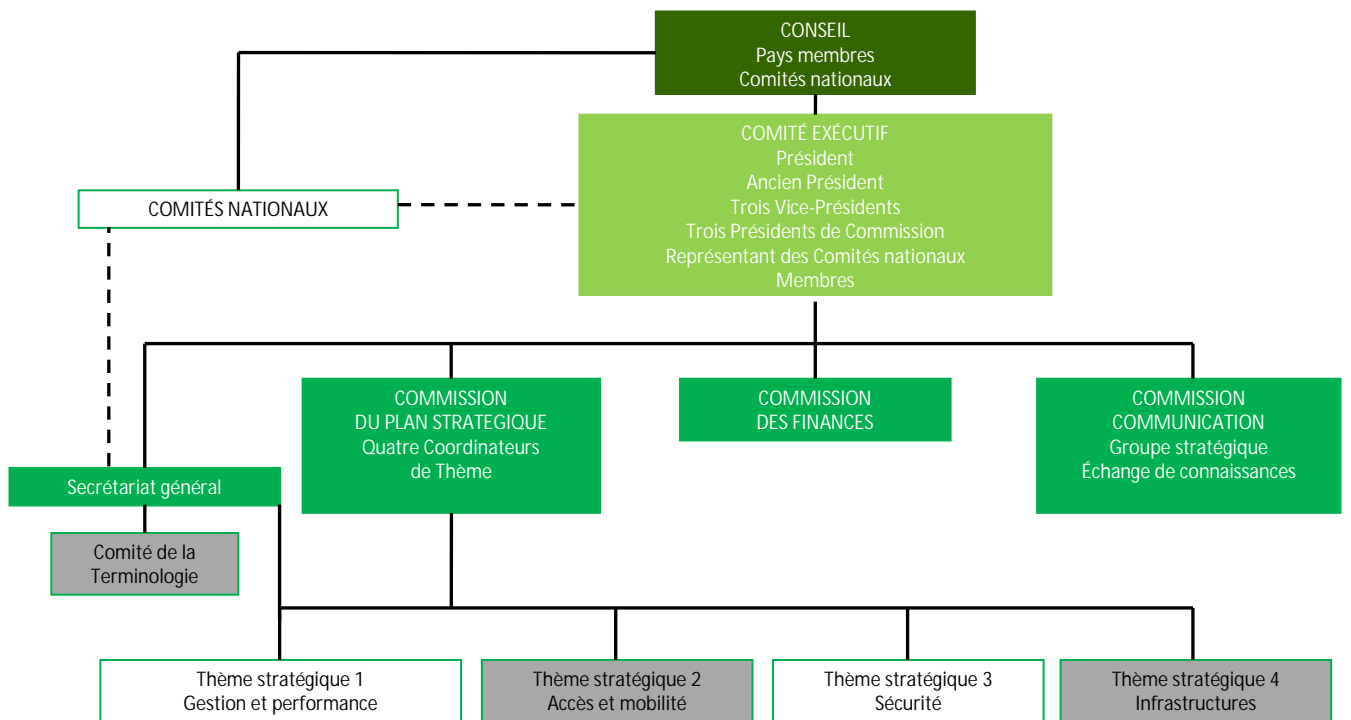
### 2.2 L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE ET SES RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

- 2.2.1.** L'Association mondiale de la Route a passé des accords formels de coopération avec d'autres organisations internationales, sous la forme de Protocoles d'Accord. L'objectif est de faciliter et renforcer la coopération entre l'Association et d'autres organisations pour l'étude de sujets d'ampleur locale, régionale et internationale. L'Association a des accords formels avec des organisations telles que :
- Ø **Associations régionales d'administrations routières** (Association technique routière d'Asie et d'Australasie - REAAA, Conférence européenne des Directeurs des Routes - CEDR, Conseil des directeurs des routes d'Ibérie et d'Amérique latine – DIRCAIBEA, Association nordique des Routes - NVF);
  - Ø **Organisations internationales** (Banque mondiale) ;
  - Ø **Associations techniques et scientifiques** (*Institute of Transportation Engineers-ITE*, Association internationale des Tunnels et de l'Espace souterrain-AITES, Fédération internationale des Sociétés d'Ingénieurs des Techniques de l'Automobile -FISITA, *Transportation Research Board – TRB*).

## 2.3 COMMENT L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE EST DIRIGÉE ET GÉRÉE

- 2.3.1. **Le Conseil de l'Association** a l'ultime responsabilité de la direction de l'Association mondiale de la Route. Il est composé de délégations des pays membres, chacune menée par un Premier Délégué. Le Conseil élit le Président, les Vice-présidents, le Secrétaire général et les membres du Comité exécutif. Le Conseil se réunit une fois par an.
- 2.3.2. **Le Comité exécutif** est responsable de l'administration de l'Association en conformité avec les politiques approuvées par le Conseil. Il est aidé dans cette tâche par les commissions (Plan stratégique, Finances et Communication) et le Secrétariat général.
- 2.3.3. **Le Secrétariat général** est situé à Paris. Il assure la gestion quotidienne de l'Association, conformément aux résolutions et décisions du Conseil et du Comité exécutif. Il fournit également des prestations de secrétariat au Conseil, au Comité exécutif et aux Commissions, et apporte son soutien aux Comités techniques. Le Secrétariat général est responsable du site Internet de l'Association, de l'édition de la Revue *Routes/Roads* et des diverses publications. Il apporte son concours dans la planification et la préparation des Congrès mondiaux de la route et des Congrès internationaux de la viabilité hivernale.
- 2.3.4. Des **Comités nationaux** dans 37 pays membres (novembre 2012) contribuent à la diffusion des productions de l'Association, organisent des activités locales, telles que des réunions, conférences, et séminaires, et gèrent l'adhésion des membres et assument des fonctions administratives au sein de leur propre pays.
- 2.3.5. **Le travail technique de l'Association mondiale de la Route** a été organisé en quatre thèmes stratégiques. Sous ces thèmes stratégiques travaillent 17 Comités techniques et deux Groupes d'Étude sur différents sujets portant sur la route et le transport routier, comme indiqué ci-après.
- De plus, le Comité de la Terminologie travaille directement sous l'égide du Secrétariat général.
- 2.3.6. **En tant que de besoin, des groupes de travail** sont mis en place sur des sujets spécifiques et sur une période donnée. Ces groupes de travail seront rattachés à un Thème stratégique.

### STRUCTURE DE L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE



## Thèmes stratégiques, Comités techniques et Groupes d'Étude 2012-2015

### Thème stratégique 1 - Gestion et performance

- CT 1.1 Performance des administrations de transport
- CT 1.2 Financement
- CT 1.3 Changement climatique et durabilité
- CT 1.4 Aspects économiques des réseaux de transport routier et développement social
- CT 1.5 Gestion des risques

### Thème stratégique 2 - Accès et mobilité

- CT 2.1 Exploitation des réseaux routiers
- CT 2.2 Amélioration de la mobilité en milieu urbain
- CT 2.3 Transport de marchandises
- CT 2.4 Viabilité hivernale
- CT 2.5 Réseaux de routes rurales et accessibilité des zones rurales

### Thème stratégique 3 - Sécurité

- CT 3.1 Politiques et programmes nationaux de sécurité routière
- CT 3.2 Conception et exploitation d'infrastructures routières plus sûres
- CT 3.3 Exploitation des tunnels routiers

### Groupes d'Étude

- GE1 Groupe d'Étude Manuel de Sécurité routière
- GE2 Groupe d'Étude Sûreté

### Thème stratégique 4 - Infrastructures

- CT 4.1 Gestion du patrimoine routier
- CT 4.2 Chaussées routières
- CT 4.3 Ponts routiers
- CT 4.4 Terrassements et routes non revêtues

### Comité de la Terminologie



## 2.4 ACTIVITÉS DE L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE

### Cadre des activités de l'Association mondiale de la Route

|   |   |   |
|---|---|---|
| Domaine d'activités de l'Association mondiale de la Route | è | Les routes dans le contexte global des transports   |
| Objectif de l'Association mondiale de la Route            | è | Définir, développer et promouvoir des politiques et des pratiques qui contribuent à une gestion plus sûre et plus efficace de l'usage des réseaux de transport routier, dans un contexte de transport durable intégré |
| Outil de cet objectif                                     | è | Plan stratégique de l'Association mondiale de la Route  |
| Plan stratégique  | è | Feuille de route fixant la structure, la méthode et le contenu des actions de l'Association   |
| Produits  | è | Publications, séminaires, congrès, etc.   |
| Résultats   | è | Un usage des routes plus performant, plus sûr et plus durable pour les pays membres.  |

**2.4.1.** L'Association mondiale de la Route réalise ses productions en s'appuyant principalement sur les activités de ses Comités techniques, qui entreprennent des études et préparent des rapports et des communications sur des sujets liés aux enjeux de la route et du transport routier. Les Comités techniques organisent en outre des séminaires pour promouvoir l'un des buts principaux de l'Association, à savoir le partage et l'échange de connaissances entre les pays membres.

**2.4.2.** L'Association mondiale de la Route organise un congrès mondial de la Route tous les quatre ans. Les éditions du Congrès les plus récentes ont eu lieu à Paris (France) en 2007 et à Mexico (Mexique) en 2011. Le prochain Congrès mondial de la Route aura lieu à Séoul (République de Corée) en 2015.

Elle organise également un Congrès international de la Viabilité hivernale tous les quatre ans dans l'intervalle entre les Congrès mondiaux. Les récentes éditions de ce Congrès ont eu lieu à Turin et Sestrières (Italie) en 2006 et à Québec (Canada-Québec), en 2010. Le prochain Congrès international de la Viabilité hivernale aura lieu à Andorre en 2014.

**2.4.3.** L'Association mondiale de la Route édite un grand nombre de publications, dont une revue trimestrielle *Routes/Roads*, les rapports des Comités techniques, les actes des Congrès, des publications phare et des dictionnaires de termes techniques, ainsi que des logiciels (en particulier HDM-4 pour les évaluations économiques).

**2.4.4.** L'Association mondiale de la Route entreprend également des projets spéciaux destinés aux pays en développement et aux pays à économie en transition.

### 3. Vision, mission, valeurs et rôle de l'Association mondiale de la Route

#### 3.1. VISION

L'Association mondiale de la Route œuvre pour tenir un rôle de premier plan pour le partage et l'échange de connaissances sur les politiques et les pratiques dans le domaine de la route et du transport routier et leurs pratiques dans un contexte intégré de transport durable et d'aménagement du territoire.

#### 3.2. MISSION

L'Association mondiale de la Route existe pour servir tous ses membres en :

- Ø constituant un forum international de pointe pour l'analyse et la discussion de toute la gamme des questions relatives à la route et au transport routier,
- Ø identifiant, développant et diffusant les meilleures pratiques, ainsi qu'en facilitant un meilleur accès aux informations internationales,
- Ø prenant en considération, dans le cadre de ses activités, les besoins des pays en développement et en transition,
- Ø développant et promouvant des outils efficaces d'aide à la décision en matière de routes et de transport routier,
- Ø formulant des conseils sur les orientations futures des systèmes de transport dans le monde.

#### 3.3. VALEURS

Les valeurs que l'Association mondiale de la Route reconnaît sont :

- Ø la qualité universelle du service fourni à ses membres,
- Ø l'ouverture d'esprit, l'objectivité et l'impartialité,
- Ø favoriser le développement de solutions durables,
- Ø considérer le transport routier dans le contexte intégré du transport et de l'aménagement du territoire,
- Ø être orienté vers les clients,
- Ø respecter la différence des besoins dans le monde en matière de transport routier.

#### 3.4. RÔLE DE L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE

**3.4.1.** Le système routier joue un rôle vital dans le contexte des transports, dans la performance des économies, dans le fonctionnement de la société, la mobilité durable et la réalisation d'un aménagement du territoire et d'un développement régional efficaces.

**3.4.2.** En tant que forum international d'échanges d'information, l'Association mondiale de la Route occupe une position unique pour traiter d'une large gamme d'enjeux de transport routier et d'infrastructures routières, dégager les sujets d'actualité et favoriser l'intégrité institutionnelle au sein des administrations routières. Les participants aux activités de l'Association mondiale de la Route ont pris conscience qu'ils avaient beaucoup à apprendre les uns des autres. En tenant compte des réussites et des échecs constatés par ailleurs, ils peuvent mettre au point des politiques et des méthodes techniques plus efficaces.

**3.4.3.** Les résultats des activités de l'Association mondiale de la Route se traduiront, pour les pays membres, par un usage de la route plus performant, plus sûr, et plus durable.

## 4. Objectifs en matière de routes et de transport routier

### 4.1 INTRODUCTION

La définition des termes de référence pour les activités des Comités techniques du cycle de travail 2012-2015 en cours est le résultat d'un large processus de consultation. Ce processus a commencé en juin 2010, avec des consultations auprès des Présidents et Secrétaires de tous les Comités techniques et les membres du Comité exécutif. Par la suite, d'autres consultations ont eu lieu auprès des Premiers Délégués afin de dégager les grandes priorités des pays membres.

Ces consultations ont abouti à un projet de document diffusé pour avis au Conseil de l'Association mondiale de la Route lors de sa réunion en octobre 2010. Les grandes lignes du Plan stratégique ont été approuvées par le Conseil (définition des Thèmes stratégiques, structure des Comités techniques, enjeux principaux à envisager). Les commentaires exprimés par les membres du Conseil, du Comité exécutif et des Comités techniques, et par la suite, le résultat des séances du XXIVe Congrès mondial de la Route à Mexico et des premières réunions des nouveaux Comités techniques, ont contribué à l'élaboration du présent document. Cette version finale résulte de la décision prise par le Conseil lors de sa réunion d'octobre 2012.

### 4.2 ORGANISATION POUR APPORTER DES AMELIORATIONS

**4.2.1.** L'une des grandes missions du Conseil et du Comité exécutif est d'identifier les nouveaux enjeux que traitera l'Association mondiale de la Route. Pour traiter ces enjeux, l'Association a défini des stratégies à suivre et des produits à réaliser. Les enjeux, les stratégies et les produits sont présentés dans les tableaux du chapitre 4.3 ci-après.

**4.2.2.** Un coordinateur de thème stratégique est affecté à chacun des quatre Thèmes stratégiques. Chaque coordinateur de thème supervise les travaux des Comités techniques dont les enjeux sont le plus étroitement associés au thème stratégique dont il a la responsabilité.

Les coordinateurs de thème stratégique assurent la coordination et veillent à ce que toutes les activités de chaque Comité technique soient mises en œuvre conformément aux stratégies approuvées du Plan stratégique. Les coordinateurs sont responsables envers la Commission du Plan stratégique et doivent lui rendre compte. Le président de la Commission du Plan stratégique est, lui, responsable envers le Comité exécutif et doit lui rendre compte.

**4.2.3.** Il est demandé à tous les Comités techniques, lorsqu'ils élaborent leur programme de travail dans le cadre des enjeux définis par leurs termes de référence (chapitre 4.3), de retenir des stratégies et des produits pertinents pour les pays en développement et en transition.

### 4.3 OBJECTIFS, ENJEUX, STRATÉGIES ET PRODUITS POUR LES THÈMES STRATÉGIQUES ET LES COMITÉS TECHNIQUES

Les termes de référence pour les Thèmes stratégiques et les Comités techniques constituent le cadre dans lequel chaque Comité technique élaborera son programme de travail. Pour la préparation de leurs programmes, les Comités techniques, et en particulier les Présidents et les Coordinateurs de Thème stratégique, doivent garder à l'esprit la nécessité de se baser sur les travaux menés par les Comités techniques au cours des cycles précédents et de faire en sorte que les produits des Comités techniques aient une valeur réelle et durable.

Dans ce but, on souhaite évoluer vers une approche plus structurée dans la manière de traiter l'information dans chaque domaine. L'intention est d'aider les Comités techniques et les Coordinateurs de Thème à réaliser des produits interreliés qui seront très utiles aux membres et à la communauté routière et des transports. Ces produits se développeront sur plusieurs cycles, pour devenir, au bout d'un certain nombre d'années, des sources de conseils, de recommandations et de meilleures pratiques reconnues internationalement. A travers les années, ces sources deviendront et prendront la forme de manuels et de guides, dont les meilleurs exemples actuels sont le Manuel ITS, le Manuel des tunnels routiers et le Manuel de sécurité routière.

Chaque Comité technique élaborera une vue d'ensemble des sujets composant le domaine sur lequel le Comité technique est compétent. Le Comité technique identifiera à quelles parties se rapportent les travaux attendus des termes de référence. Cet exercice devra être entrepris au cours de la/des première(s) réunion(s) des Comités techniques et constituera le premier résultat à fournir avant la fin de la première année du cycle. Cette activité doit être entreprise en coopération étroite avec le Coordinateur de Thème stratégique concerné. Chaque Comité technique devra ensuite organiser les connaissances existantes, en particulier celles produites par l'Association, à l'intérieur de cette structure et développer des pages web contenant des présentations et des commentaires sur les rapports existants afin d'alimenter la base de connaissances.

Au cours de la mise au point des programmes des Comités techniques, il faut tenir compte de la nécessité de ne pas se limiter à la réalisation de produits pour la fin du cycle de quatre ans, mais aussi de préparer des articles pour *Routes/Roads*, des séminaires, des rapports et chapitres de manuels ou de guides à des étapes intermédiaires du cycle de travail. En particulier, tous les Comités techniques doivent produire des articles pour *Routes/Roads* au cours du cycle de quatre ans.

Au cours du déroulement du Plan stratégique, il est inévitable qu'apparaisse la nécessité de couvrir des sujets émergents et spécifiques. Ces sujets peuvent être traités par les Comités techniques, notamment par les sous-groupes, ou par des groupes spécifiques mis en place spécialement dans cet objectif. La Commission du Plan stratégique analysera les propositions en ce sens au fur et à mesure et fera des recommandations au Comité exécutif.

### 4.3.1 Thème stratégique 1 - Gestion et performance

#### Objectif

Encourager le développement de politiques et de stratégies de transport routier favorisant de bonnes performances des administrations routières ainsi qu'un financement durable. Décrire des modèles de bonne gouvernance et d'administrations routières qui financent leurs activités de manière appropriée, qui intègrent les meilleures pratiques en termes d'atténuation du changement climatique et d'adaptation à ce changement, ainsi que la gestion des différents risques qui y sont liés.

#### Présentation d'ensemble

Le Thème stratégique 1 regroupe des sujets liés aux politiques et aux stratégies développées et appliquées par les administrations routières.

L'intégration des administrations routières et des autres modes de transport au sein d'administrations uniques présente à la fois des difficultés et des opportunités. L'évaluation des performances illustre ces nouvelles structures, et l'influence accrue des parties prenantes et du regard des média signifie qu'une bonne gouvernance et des mesures anti-corruption efficaces gardent une importance primordiale. **Le Comité technique 1.1** élaborera des recommandations sur ces sujets, sur la base des expériences des pays membres.

La durabilité du financement est un sujet majeur pour de nombreux pays membres et l'introduction de péages par des opérateurs privés et de redevances à l'usager reste une question politique délicate dans de nombreux pays. En effet, les aspects contractuels du financement du secteur privé et des coûts associés à de tels financements sont en train de changer dans un contexte de crise financière mondiale. Ces sujets sont couverts par le **Comité technique 1.2**.

**Le Comité technique 1.3** s'intéressera aux stratégies de transport pour l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ce changement, dans le contexte des politiques nationales correspondantes, ainsi que l'évaluation des outils disponibles pour comprendre les productions de carbone et pour l'évaluation de la durabilité des programmes d'infrastructures de transport.

Les investissements routiers peuvent apporter des bénéfices considérables à l'économie et à la société, et contribuer à l'amélioration de la qualité de la vie. La prise en compte de ces bénéfices dans le processus d'évaluation aide les décideurs à fixer les priorités, dans un contexte de ressources limitées. **Le Comité technique 1.4** étudiera les nouvelles évolutions dans ce domaine, ainsi que les méthodes à long terme du suivi des projets après construction, qui analyse pleinement les retombées positives des projets et programmes.

L'évaluation et la gestion des risques est fondamentale pour l'exploitation d'un réseau de transport. **Le Comité technique 1.5** se penchera sur le rôle de l'évaluation et de la gestion des risques dans l'élaboration des politiques et la prise de décision, l'exploitation des routes et les opérations d'intervention d'urgence. Ce Comité technique traitera aussi des risques combinés et de grande ampleur, dont les conséquences peuvent raisonnablement être qualifiées de catastrophiques. L'enjeu 1.5.4 se situe quelque peu en dehors du champ d'étude habituel des Comités techniques de l'Association. Toutefois, l'Association est consciente du rôle important tenu par certains de ses membres en cas de crise majeure, et elle estime qu'elle doit prendre l'initiative dans ce domaine très important. Cet enjeu sera couvert par un Groupe de Travail animé par le Japon, et composé de volontaires dont le pays est particulièrement intéressé par ce sujet. Le Groupe de Travail fait partie du Comité technique 1.5, et rendra compte de ses travaux au Comité technique et à son Président.

#### Comités techniques :

- 1.1 Performance des administrations de transport
- 1.2 Financement
- 1.3 Changement climatique et durabilité
- 1.4 Aspects économiques des réseaux de transport routier et développement social
- 1.5 Gestion des risques.

## CT 1.1 – Performance des administrations de transport

| Enjeu 1.1.1<br>Evolution de la structure et des missions des administrations  |   |
|---|---|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Étudier les récents changements au sein des administrations routières (intégration des modes de transport, champ des responsabilités, nature et étendue du réseau routier, influence accrue et participation des parties prenantes, etc.). Analyser et comprendre le moteur de ces changements, les problèmes inhérents à leur mise en œuvre, les attentes de ceux qui mènent le changement, et identifier les impacts. | Enseignements retirés et rapport de recommandations sur les évolutions au sein des administrations de transport.                                |
| Enjeu 1.1.2<br>Evaluation de la performance des administrations   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Étudier et comparer comment les administrations routières et de transport évaluent et mesurent leur performance globale, et identifier les bonnes pratiques en matière de développement de cadres de performance et de points de référence.   | Rapport de recommandations sur les points de référence pour la performance des administrations de transport.                                    |
| Enjeu 1.1.3<br>Bonne gouvernance et mesures anti-corruption   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Comprendre et étudier la situation actuelle en matière d'intégrité institutionnelle, en mettant l'accent sur les mesures anti-corruption dans le secteur routier, les lois sur l'intégrité, les politiques et les mesures, les enseignements transposables, notamment les conséquences de l'attention accrue des médias.  | Rapport de recommandations sur les principaux enjeux ayant un impact sur l'intégrité institutionnelle, notamment des études de cas pertinentes. |

## CT 1.2 – Financement

| Enjeu 1.2.1<br>Stratégies de financement pour un réseau routier durable   |   |
|---|---|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| <p>Étudier les nouvelles évolutions des stratégies de financement. Recenser ces nouvelles évolutions. Analyser leurs objectifs, les méthodes de mise en oeuvre et les difficultés rencontrées (notamment l'acceptation du paiement par les usagers de la route), les coûts de perception des sommes, l'évolution des recettes encaissées (taxes sur les carburants/l'énergie/les émissions carbone), la proportion de recettes affectées au secteur routier, et la pérennité.</p> <p>Examiner si ces nouvelles sources de financement viennent en plus ou si elles remplacent des stratégies de financement déjà en place pour le secteur routier.</p>  | <p>État actuel de la pratique, notamment les enseignements retirés.</p>   |
| Enjeu 1.2.2<br>Financement du secteur privé   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| <p>Étudier l'évolution avec le temps des principaux aspects contractuels, en distinguant les situations pré- et post-crise financière mondiale (répartition et transfert des risques, souplesse des contrats durant la période de la concession, réglementation en cas de fin de concession anticipée, risques concernant les niveaux de trafic et des recettes) et leurs impacts sur la structure des projets afin d'assurer l'équilibre financier et la rentabilité.</p> <p>Établir les coûts du financement privé, à savoir le taux de rentabilité prévu des fonds et taux d'intérêt de la dette, selon les mécanismes de paiement et selon les régions du monde ; leur évolution avec le temps, en distinguant les situations pré- et post-crise financière mondiale.</p> <p>Études comparatives des coûts des capitaux pour des infrastructures comparables (par exemple, réseaux ferrés, réseaux d'électricité et d'eau) et définir les raisons des différences entre ces secteurs et le secteur routier.</p> | <p>Rapport et études de cas, le cas échéant, provenant de pays à différents stades de développement, illustrant leurs évolutions et réalisations.</p> <p>Rapport sur les coûts du financement privé en comparaison avec le financement public.</p> <p>Analyse des résultats de l'étude comparative avec différents services d'infrastructure.</p> |

## CT 1.3 – Changement climatique et durabilité

| Enjeu 1.3.1<br>Stratégies de transport concernant l'atténuation du changement climatique<br>et l'adaptation à ce changement  |   |
|--|---|
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>   |
| <p>Identifier et comparer les conditions limites dans lesquelles les autorités de transport nationales des différents pays ont placé leurs stratégies concernant l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ce changement : par exemple, influence sur les niveaux de demande, interaction/coopération avec les autres modes, technologies à faible intensité de carbone ou à zéro carbone, etc., et comment ceux-ci fonctionnent dans ces limites.</p> <p>Analyser les différents objectifs en matière de transport national, dans le contexte des objectifs nationaux, ainsi que les mesures proposées pour les atteindre.</p> | <p>Rapport sur l'état actuel, avec des recommandations sur le développement de stratégies réussies.</p> |
| Enjeu 1.3.2<br>Outils pour la compréhension de l'atténuation du changement climatique  |   |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>   |
| <p>Étudier les approches et les outils utilisés pour comprendre l'atténuation du changement climatique (mesure et contrôle du carbone, empreinte carbone, notamment l'analyse du cycle de vie, etc.).</p> <p>Dans cette analyse, comparer les méthodes, examiner l'incertitude des résultats, identifier les problèmes liés à la mise en œuvre ; analyse comparative de la présentation et de l'utilisation des résultats.</p>   | <p>Rapport sur l'état actuel et recommandations.</p>  |
| Enjeu 1.3.3<br>Evaluation de la durabilité des programmes d'infrastructures de transport   |   |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>   |
| <p>Étudier comment la durabilité des programmes d'infrastructures de transport est évaluée et utilisée dans les processus de décision.</p> <p>Rapport décrivant dans quelle mesure la durabilité est envisagée dans des pays ayant des stades de développement différents.</p>   | <p>Rapport sur l'état actuel et recommandations.</p>  |



## CT 1.4 – Aspects économiques des réseaux de transport routier et développement social

| Enjeu 1.4.1  |  |
|--|--|
| Evaluation des méthodologies de prise de décisions économiques et sociales dans les projets d'infrastructures de transport   |  |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>  |
| <p>Étudier les dernières évolutions dans l'évaluation des aspects économiques et sociaux des méthodologies de prise de décision pour les projets de transport.</p> <p>Voir où et comment elles ont été appliquées et si cela a entraîné des changements dans la pratique courante.</p> | <p>Rapport sur l'état actuel des méthodologies, complété par des études de cas.</p>      |
| Enjeu 1.4.2  |  |
| Suivi post-projet / évaluation à long terme des projets d'infrastructures de transport   |  |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>  |
| <p>Étudier comment le suivi post-projet et l'évaluation à long terme sont effectués pour les infrastructures de transport.</p> <p>Comparer les contextes institutionnels, les méthodologies, et comment les résultats sont utilisés dans les faits.</p>                                | <p>Rapport sur l'état actuel, complété par des études de cas et des recommandations.</p> |

## CT 1.5 – Gestion des risques

Sujet traitant des risques naturels et anthropiques, y compris les risques combinés et de grande ampleur.

| Enjeu 1.5.1  |   |
|--|---|
| Rôle de l'évaluation des risques dans la définition des politiques et les décisions  |   |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>   |
| Analyser comment l'évaluation des risques est utilisée et intégrée dans la définition des politiques et les décisions au sein des autorités routières.   | Rapport sur l'état actuel et recommandations aux autorités routières.   |
| Poursuivre les travaux du CT C3 sur la perception par le public des risques au niveau des réseaux routiers, notamment à partir d'événements récents.   | Mise à jour du rapport sur la perception du public et l'acceptation des risques.  |
| Enjeu 1.5.2  |   |
| Méthodologies et outils d'évaluation et de gestion des risques appliqués à l'exploitation routière   |   |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>   |
| Définir et évaluer les méthodologies et les outils pour la gestion des risques naturels et anthropiques dans l'exploitation routière et la prise de décision associée.   | Poursuivre le développement d'une boîte à outils qui fera partie de la Base de Connaissances de l'Association, afin de diffuser les techniques de base en matière de gestion des risques au sein de la communauté routière. |
| Définir les stratégies appliquées pour gérer les risques associés aux risques naturels et anthropiques, y compris l'adaptation des infrastructures routières au changement climatique.   | Études de cas sur les techniques de gestion des risques associés aux aléas naturels et anthropiques, y compris le changement climatique.  |
| Élaboration d'un manuel sur le web rassemblant les résultats des études du cycle en cours et précédent.  | Production sur le web d'un Manuel sur la gestion des risques.   |
| Enjeu 1.5.3  |   |
| Gestion des situations d'urgence   |   |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>   |
| A partir d'études de cas, analyser comment sont gérées les situations d'urgence touchant les réseaux routiers. L'étude abordera en particulier les aspects de coordination entre les différentes autorités, la coordination entre les différents modes de transport, l'information aux usagers, la réaction du public. | Recommandations basées sur la présentation d'études de cas.   |
| Enjeu 1.5.4  |   |
| Risques combinés /de grande ampleur  |   |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>   |
| Analyser comment la gestion des risques/des secours est organisée à partir d'études de cas concernant des risques combinés/de grande ampleur (exemple : tremblement de terre/tsunami, tremblement de terre/glissement de terrain).   | Rapport sur l'état actuel et recommandations aux autorités routières afin de se préparer à de tels scénarios.   |

### 4.3.2 Thème stratégique 2 - Accès et mobilité

#### Objectif

Encourager l'amélioration de l'accès et de la mobilité pour les usagers et l'économie, en améliorant l'exploitation des réseaux routiers et leur intégration avec les autres modes de transport.

#### Présentation d'ensemble

Le Thème stratégique 2 part du principe que les autorités routières apportent un service à la société et à l'économie, les deux étant donc leurs clients. Au coeur de ce sujet figure la nécessité de fournir des services de façon prévisible, et de faire en sorte que la résilience des réseaux se trouve à un niveau acceptable.

Pour de nombreux pays membres, la priorité est d'obtenir le maximum de bénéfices des réseaux existants. L'amélioration de la fiabilité des temps de parcours est particulièrement importante, que ce soit par les interfaces avec les autres modes et/ou l'application des STI. **Le Comité technique 2.1** s'intéressera à ces sujets et mettra à jour les principaux manuels, et poursuivra le travail sur les systèmes coopératifs véhicule-route.

**Le Comité technique 2.2** se placera dans la continuité des travaux du cycle précédent : comparaison des stratégies de mobilité urbaine ; planification des infrastructures de transport pour la multimodalité ; mesures pour développer les circulations douces.

Des transports de marchandises efficaces et efficients sont essentiels pour l'économie des pays. **Le Comité technique 2.3** traitera de sujets liés à la gestion du transport de marchandises urbain et interurbain et étudiera la comodalité du transport de marchandises. On entend par comodalité l'utilisation de différents modes de transport, séparément ou combinés, l'objectif étant de parvenir à une utilisation optimale et durable des ressources.

Les réseaux routiers sont particulièrement vulnérables aux effets négatifs de la météo hivernale. Maintenir des niveaux de service acceptables pendant les épisodes neigeux, dans un contexte de restrictions budgétaires, peut s'avérer une tâche particulièrement délicate. Des sujets tels que la durabilité et le changement climatique seront aussi abordés ; la diffusion d'informations fiables aux usagers est également primordiale. **Le Comité technique 2.4** couvrira ces sujets, en plus de la préparation active du programme technique du Congrès de la viabilité hivernale de 2014.

L'accessibilité des infrastructures routières pour les populations rurales reste un facteur important de réduction de la pauvreté grâce à l'accès qu'elles donnent aux services sociaux, à l'éducation et à l'emploi. **Le Comité technique 2.5** se penchera sur les effets des politiques nationales sur l'accessibilité et les nouvelles stratégies de gestion et d'entretien durable des routes rurales.

#### Comités techniques :

- 2.1 Exploitation des réseaux routiers
- 2.2 Amélioration de la mobilité en milieu urbain
- 2.3 Transport de marchandises
- 2.4 Viabilité hivernale
- 2.5 Réseaux de routes rurales et accessibilité des zones rurales

## CT 2.1 – Exploitation des réseaux routiers

| <b>Enjeu 2.1.1</b>  |   |
|---|---|
| <b>Gestion des réseaux routiers pour une meilleure mobilité</b>   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Étudier les approches réussies et définir les facteurs prenant en compte une meilleure capacité, des temps de trajet plus fiables, des économies d'énergie, la sécurité et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une attention particulière doit être accordée aux solutions envisageant une interface avec d'autres modes de transport et des enjeux d'organisation et de gouvernance.   | Rapport sur les meilleures pratiques.<br><br>Version améliorée et en ligne du Manuel d'exploitation des réseaux.                          |
| <b>Enjeu 2.1.2</b>  |   |
| <b>Application des STI : planification des évolutions et modernisation futures –<br/>La dimension économique</b>  |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Étudier l'application plus efficiente et plus efficace des STI, du point de vue de l'analyse coûts/avantages, étant donné l'investissement initial, les coûts d'exploitation, et les coûts d'entretien (analyse complète du cycle de vie).<br><br>Étudier les applications des technologies STI dans les pays en développement et identifier celles qui sont les plus prometteuses et pertinentes pour ces pays.<br><br>Mise à jour et amélioration du Manuel STI de l'Association. | Rapport de recommandations.<br><br>Rapport sur l'état de la pratique et recommandations.<br><br>Version en ligne améliorée du Manuel STI. |
| <b>Enjeu 2.1.3</b>  |   |
| <b>Systèmes coopératifs véhicule-route</b>  |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Étudier les approches innovantes pour une meilleure utilisation des STI, afin d'améliorer l'exploitation des réseaux, avec un accent particulier sur la technologie basée sur les véhicules et la communication véhicule-infrastructure/véhicule-véhicule, en coopération avec la FISITA.   | Rapport sur l'état actuel.  |

## CT 2.2 – Amélioration de la mobilité en milieu urbain

| Enjeu 2.2.1<br>Comparaison des stratégies de mobilité urbaine durable   |  |
|---|--|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| <p>Étudier comment le concept de mobilité durable urbaine se traduit en stratégies et programmes d'action dans les grandes villes.</p> <p>Comparer les approches adoptées pour la prise de décision, les méthodes et les outils d'évaluation des résultats.</p>   | Rapport présentant des études de cas et des recommandations. |
| Enjeu 2.2.2<br>Conception des infrastructures de transport pour la multimodalité en milieu urbain   |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| Définir les bonnes pratiques pour la conception des routes urbaines dans les zones centrales et périphériques des grandes villes : réseaux de transport en commun, politiques de stationnement, gestion environnementale des travaux d'infrastructures en milieu urbain, etc.   | Rapport présentant des bonnes pratiques.                     |
| Enjeu 2.2.3<br>Encourager la marche à pied et le vélo   |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| Étudier les mesures efficaces et innovantes mises en oeuvre pour encourager la marche à pied et le vélo ; notamment comment concevoir des quartiers "durables" ; mesures visant à assurer la sécurité des usagers vulnérables, la participation des ONG dans la prise de décision ; la sensibilisation et la participation du public. | Rapport présentant des mesures efficaces.                    |

## CT 2.3 – Transport de marchandises

| Enjeu 2.3.1<br>Gestion des marchandises  |  |
|--|--|
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>  |
| <p>Étudier l'ensemble du système de gestion du fret urbain / interurbain, en tenant compte de l'influence des stratégies de logistique sur : les modèles de livraison et le transport de marchandises par route, le transport de nuit, le transport de marchandises dangereuses, l'accès aux routes et le contrôle du guidage, les terminaux et les points de correspondance, le stationnement des poids lourds et sûreté.</p> <p>Étudier les stratégies de gestion des poids lourds et les mesures visant à améliorer l'efficacité économique et environnementale du fret routier (réduction du bruit notamment).</p> | Rapport basé sur des études de cas.                    |
| Enjeu 2.3.2<br>Comodalité pour le transport de marchandises  |  |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>  |
| <p>Étudier comment le concept de comodalité est mis en place, avec l'objectif d'une utilisation maximale des différents modes de transport pour les marchandises.</p> <p>Définir les initiatives, objectifs, résultats et obstacles.</p> <p>Analyser, en particulier, les résultats concernant le report modal du transport de marchandises de la route vers les autres modes.</p>   | Rapport basé sur des études de cas et recommandations. |

## CT 2.4 – Viabilité hivernale

| <b>Enjeu 2.4.1</b>  |   |
|---|---|
| <b>Gestion des crises provoquées par des épisodes neigeux remarquables et prolongés</b>   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| A partir d'études de cas d'épisodes neigeux exceptionnels et prolongés ayant entraîné d'importantes perturbations sur les réseaux de transport, étudier comment les dispositifs institutionnels, les mesures d'exploitation (notamment l'approvisionnement et la distribution de fondants), la coordination entre les modes de transport et la diffusion d'informations aux usagers peuvent contribuer le plus efficacement possible à minimiser les perturbations et au retour rapide aux conditions normales. | Rapport d'études de cas et de recommandations.  |
| <b>Enjeu 2.4.2</b>  |   |
| <b>La durabilité et le changement climatique dans l'exploitation hivernale</b>  |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Étudier les impacts environnementaux de la viabilité hivernale, en tenant compte de la variabilité accrue des conditions météorologiques, notamment la survenue et l'ampleur des conditions hivernales rigoureuses.   | Rapport de recommandations.   |
| <b>Enjeu 2.4.3</b>  |   |
| <b>Technologie avancée de recueil des données et information aux usagers et aux exploitants</b>   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Étudier les approches innovantes pour le recueil de données et l'information aux usagers et aux exploitants, dans l'objectif d'assurer une viabilité hivernale plus sûre pour les usagers, avec un accent particulier sur la technologie embarquée des véhicules.   | Études de cas.  |
| <b>Enjeu 2.4.4</b>  |   |
| <b>Préparation du Congrès de la Viabilité hivernale à Andorre</b>   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Définir les thèmes prioritaires du congrès, en prenant en compte les préoccupations et les contributions éventuelles d'autres Comités techniques (par exemple, ponts, chaussées, etc.) et préparer le programme scientifique.   | Définition du programme technique du congrès, qui comprendra des séances sur les divers critères de l'exploitation hivernale à l'intention des décideurs et sur les niveaux de service acceptables. |
| Mettre à jour la Base de Données sur la Neige et le Verglas.  | Production des actes du Congrès.<br><br>Version électronique révisée de la Base de Données sur la Neige et le Verglas.  |

## CT 2.5 – Réseaux de routes rurales et accessibilité des zones rurales

| <b>Enjeu 2.5.1</b>  |  |
|---|--|
| <b>Politiques nationales d'accessibilité durable aux routes rurales</b>   |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| Analyser les politiques nationales mises en œuvre dans différents pays, y compris les pays en développement, visant au développement et à l'entretien des réseaux de routes rurales, en mettant l'accent sur les aspects institutionnels, les enjeux de décentralisation administrative et les mécanismes de financement.   | Rapport présentant une comparaison des politiques nationales, des réalisations et des enjeux, et des conclusions pour les décideurs et autres parties prenantes. |
| <b>Enjeu 2.5.2</b>  |  |
| <b>Gestion de la planification, de l'entretien et de l'amélioration des routes rurales</b>  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| Durant la décennie passée, plusieurs expériences ont été lancées pour encourager la création de micro-entreprises et associer les communautés locales (participation et consultation) à la planification, à l'entretien et à l'aménagement des routes rurales. A partir d'études de cas de pays, analyser l'évolution avec le temps, les enseignements tirés, et définir les facteurs de succès et les difficultés des différents contextes géographiques et socio-économiques. | Rapport d'études de cas et de recommandations.   |
| <b>Enjeu 2.5.3</b>  |  |
| <b>Encourager l'entretien durable des réseaux de routes rurales</b>   |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| A partir d'études de cas, mettre en évidence les conséquences économiques et financières de l'entretien insuffisant des routes rurales.   | Rapport à l'intention des politiques et des décideurs.   |



### 4.3.3 Thème stratégique 3 - Sécurité

#### Objectif

Améliorer la sécurité et l'efficacité du transport routier, notamment la circulation des personnes et des marchandises sur les réseaux, tout en diffusant efficacement et largement les connaissances sur tous les aspects de la sécurité routière, et en encourageant leur mise en œuvre efficace.

#### Présentation d'ensemble

Les routes jouent un rôle fondamental pour l'accès en toute sécurité à l'éducation, à la santé, aux loisirs et à l'emploi. La Déclaration de soutien de l'Association à la **Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière** illustre l'importance d'améliorer constamment la sécurité routière. Les travaux des Comités techniques 3.1 et 3.2, ainsi que du Groupe d'Étude 1, contribueront en particulier à trois des cinq axes de la Décennie d'action des Nations Unies, à savoir :

- développer la capacité de gestion,
- influencer sur la conception des routes et la gestion des réseaux,
- influencer sur le comportement des usagers.

Le **Comité technique 3.1** examinera les politiques et les stratégies sous-jacentes aux décisions en matière d'investissements de sécurité routière ; les stratégies employées pour apporter des améliorations systématiques de sécurité aux itinéraires et aux réseaux ; l'intégration de la sécurité routière dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Ces travaux seront incorporés au Manuel de Sécurité routière.

Le **Comité technique 3.2** traitera des enjeux touchant les usagers de la route vulnérables, l'inattention et la fatigue des conducteurs, ainsi que le rôle des facteurs humains dans les enquêtes sur les accidents. Ces travaux seront incorporés au Manuel de Sécurité routière et aboutiront aussi à la révision des recommandations concernant les enquêtes sur les accidents.

Le **Comité technique 3.3** poursuivra les travaux fructueux précédents menés dans le domaine de l'exploitation des tunnels : comment assurer l'exploitation durable des tunnels routiers ; comment mieux comprendre la gestion de la sécurité à partir des accidents et incendies ; lancer une étude sur les réseaux routiers souterrains. Une grande partie des travaux sera incorporée au Manuel des tunnels routiers.

Le **Groupe d'Étude GE1**, en étroite collaboration avec le Secrétariat général, sera chargé de la refonte et de la mise à jour du Manuel de Sécurité routière de l'Association.

Le **Groupe d'Étude GE2** établira des contacts avec les secteurs concernés, afin de rassembler les connaissances en matière de sûreté des transports et d'en faire bénéficier les membres de l'Association.

#### Comités techniques :

- 3.1 Politiques et programmes nationaux de sécurité de routière
- 3.2 Conception et exploitation d'infrastructures routières plus sûres
- 3.3 Exploitation des tunnels routiers

#### Groupes d'Étude

- GE1 Groupe d'Étude Manuel de Sécurité routière  
GE2 Groupe d'Étude Sûreté

## CT 3.1 – Politiques et programmes nationaux de sécurité routière

| Enjeu 3.1.1<br>Sécurité routière : investissements et planification   |   |
|---|---|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Sur la base des travaux des CT C.1 et C.2 du cycle précédent, définir et documenter les approches et stratégies pour les grandes décisions en matière de programme d'investissements.<br>Les outils décisionnels, notamment les modèles financiers, les approches d'analyse de rentabilité et les autres investissements font partie du champ d'action. | Etudes de cas de stratégies et de pratiques fructueuses.<br><br>Fera l'objet d'un chapitre du Manuel de Sécurité routière.  |
| Enjeu 3.1.2<br>Approche méthodologique de la sécurité   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Définir et documenter les stratégies pour mettre en place une approche systématique et globale afin de traiter les aspects nécessitant des améliorations, à l'échelle d'itinéraires et de réseaux routiers.   | Études de cas de stratégies et de pratiques fructueuses.<br><br>Fera l'objet d'un chapitre du Manuel de Sécurité routière.  |
| Enjeu 3.1.3<br>Aménagement du territoire et urbanisme   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Développer des stratégies (légales et politiques notamment) pour l'intégration de la sécurité routière dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme, en particulier dans le cas de localités configurées en ligne droite, et des nouveaux aménagements urbains.  | Recommandations pour l'intégration de la sécurité routière dans l'aménagement du territoire et les nouveaux aménagements urbains.<br><br>Fera l'objet d'un chapitre du Manuel de Sécurité routière. |

## CT 3.2 – Conception et exploitation d'infrastructures routières plus sûres

| Enjeu 3.2.1<br>Usagers vulnérables  |   |
|---|---|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| <p>A partir des travaux réalisés précédemment par les CT C.1 et C.2, et à partir des fiches techniques du Manuel de Sécurité routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- établir des recommandations pour améliorer la sécurité des routes urbaines et interurbaines, en mettant l'accent sur les besoins des usagers vulnérables, notamment les piétons, les jeunes, les cyclistes, les motocyclistes et autres ;</li> <li>- réviser le guide d'audits et d'inspections de sécurité routière ainsi que les listes de contrôle pour les routes urbaines et interurbaines, afin d'y incorporer les éléments sur la sécurité des usagers routiers vulnérables.</li> </ul> | <p>Établir ou mettre à jour des recommandations et des listes de contrôle.</p> <p>Actualiser le Manuel de Sécurité routière, pour prendre en compte les besoins des usagers vulnérables.</p>                          |
| Enjeu 3.2.2<br>Révision du guide sur les recommandations sur les enquêtes d'accident  |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| <p>Réviser l'actuel Guide sur les recommandations pour l'analyse des accidents par les ingénieurs et le guide sur les facteurs humains, afin d'identifier les manques de connaissances et les possibilités d'amélioration et de mise à jour du contenu de ces documents.</p>  | <p>Version révisée du Guide pour l'analyse des accidents, avec ajout d'éléments sur les facteurs humains et les différents niveaux de gravité des accidents.</p> <p>Actualisation du Manuel de Sécurité routière.</p> |
| Enjeu 3.2.3<br>Inattention et fatigue des conducteurs   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| <p>Définir et documenter les stratégies réussies pour la prévention de l'inattention et de la fatigue des conducteurs, avec l'accent sur les solutions techniques (notamment les solutions de conception des routes).</p>   | <p>Étude de cas des stratégies et des pratiques réussies.</p> <p>Actualisation du Manuel de Sécurité routière.</p>  |

## CT 3.3 – Exploitation des tunnels routiers

| Enjeu 3.3.1<br>Exploitation durable des tunnels routiers  |   |
|---|---|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Définir les méthodes assurant l'exploitation durable des tunnels routiers grâce à l'analyse des pratiques actuelles et la prise en compte des approches innovantes.   | Recommandations et études de cas sur l'exploitation durable des tunnels routiers, notamment les coûts, les enjeux environnementaux et autres à prendre en compte pendant la conception, l'installation et l'entretien des tunnels routiers.<br><br>Meilleures pratiques pour l'analyse du cycle de vie, pour les nouveaux tunnels et les tunnels existants.   |
| Enjeu 3.3.2<br>Sécurité intégrée des tunnels routiers   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Tirer les enseignements de la pratique actuelle de la gestion de la sécurité, l'analyse des données des accidents et incendies de tunnel dans le monde et application de l'analyse de risques.  | Meilleures pratiques pour les systèmes fixes de lutte contre l'incendie (FFFS) dans les tunnels routiers.<br><br>Meilleures pratiques concernant les aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.<br><br>Rapport sur les expériences en sécurité des tunnels, qui constituent la base de la gestion des risques.<br><br>Recommandations sur la communication en temps réel avec les usagers. |
| Enjeu 3.3.3<br>Réseaux de routes souterraines   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Définir et analyser, du point de vue de l'exploitation et de la sécurité, les complexes existants et planifiés de réseaux urbains souterrains, avec échangeurs et connexion multimodale, du point de vue de l'exploitation et de la sécurité. | Rapport d'études de cas et recommandations.   |
| Enjeu 3.3.4<br>Échange de connaissances sur l'exploitation et la sécurité des tunnels   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| Mise à jour de la version Internet du Manuel des tunnels routiers.<br><br>Mettre au point un cours de formation sur l'exploitation et la sécurité des tunnels routiers pour les pays émergents.   | Poursuite de l'élaboration d'un Manuel des tunnels routiers en ligne entièrement intégré.<br><br>Cours de formation et support de formation sur l'exploitation et la sécurité des tunnels routiers, en coopération avec l'Association internationale des Tunnels et de l'Espace souterrain (AITES/ITA).   |

## GE1 – Groupe d'Étude Manuel de Sécurité routière

| <b>Enjeu TF1.1</b>  |  |
|---|--|
| <b>Diriger le développement et la remise à jour du Manuel de Sécurité routière</b>  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| <p>Examiner les grandes lignes proposées par les présidents des comités C.1 et C.2 du cycle précédent, et confirmer la structure de la remise à jour du Manuel de sécurité routière.</p> <p>Pour tous les produits des Comités techniques qu'il est prévu d'inclure dans le Manuel de sécurité routière, confirmer leur place dans la structure décidée pour le Manuel.</p> | Structure finale de la remise à jour du Manuel de Sécurité routière. |
| <b>Enjeu TF1.2</b>  |  |
| <b>Superviser le travail des consultants pour le Manuel de sécurité routière</b>  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| <p>Gérer les tâches définies par les Comités techniques pour les consultants.</p> <p>Examiner et approuver les projets de textes fournis par les consultants sur la base des cahiers des charges.</p>   | Remise à jour des éléments du Manuel de Sécurité routière.           |
| <b>Enjeu TF1.3</b>  |  |
| <b>Approbation finale du Manuel de Sécurité routière</b>  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| Analyser et approuver l'ensemble du Manuel de Sécurité routière contenant le résultat du travail réalisé par les consultants et les contributions des Comités techniques.   | Achèvement du Manuel de Sécurité routière.                           |

## GE2 – Groupe d'Étude Sûreté

| Enjeu TF2.1<br>Définir le domaine du sujet  |   |
|---|---|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| <p>Mettre en place la prise de contacts afin de bénéficier des compétences de spécialistes de secteurs qui ne participent généralement pas aux activités de l'Association.</p> <p>Définir le domaine de l'étude portant sur les aspects de la sûreté des transports liés aux infrastructures.</p> | <p>La composition du groupe d'étude définira le champ des études qui pourront être réalisées et diffusées.</p>  |
| Enjeu TF2.2<br>Analyse des connaissances actuelles  |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| <p>Définir les principaux enjeux intéressant les pays développés et en développement liés à la sûreté des transports (sur la base du domaine d'étude défini par la stratégie ci-dessus).</p>  | <p>Contour des sujets liés au renforcement des infrastructures, avec références bibliographiques.</p> <p>Proposition sur la manière de diffuser cette information auprès des membres de l'Association.</p>  |
| Enjeu TF2.3<br>Diffusion des connaissances  |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>   |
| <p>Recueil d'information afin de déterminer les sujets d'intérêt crucial pour les membres.</p> <p>En concertation avec le Secrétariat général, organiser un ou deux ateliers sur la base de plusieurs sujets choisis pour l'intérêt qu'ils présentent aux membres de l'Association.</p>           | <p>Réaliser une enquête (ou étude similaire) afin d'évaluer l'intérêt porté aux aspects spécifiques de la sûreté (définis à partir du cadre des sujets contenus dans la liste évoquée ci-dessus).</p> <p>Ateliers ou séminaires organisés durant le cycle de travail destinés à approfondir les enjeux spécifiques définis.</p> |

#### 4.3.4 Thème stratégique 4 - Infrastructures

##### Objectif

Améliorer la qualité et l'efficacité des infrastructures routières grâce à la gestion efficace du patrimoine et en accord avec les attentes des usagers et les exigences du gouvernement, tout en s'adaptant au changement climatique, ainsi qu'aux changements de politiques et de scénarios sur l'énergie.

##### Présentation d'ensemble

Même si les évolutions technologiques, sociales et environnementales élargissent le champ d'action des autorités routières, la gestion des infrastructures routières reste l'essentiel de leurs activités. La nécessité de faire un usage plus efficace et efficient des budgets exige une affectation équilibrée des financements, sur le plan de la construction et de l'entretien.

L'évaluation des budgets nécessaires pour assurer l'entretien optimal des infrastructures routières et l'équilibrage des besoins des différentes infrastructures, dans un contexte de restrictions budgétaires, constitue une part importante des tâches des administrations routières. Cela se retrouve dans les travaux du **Comité technique 4.1**, qui couvrira aussi le sujet important de la manière d'équilibrer les importants besoins techniques avec les contraintes environnementales.

Le **Comité technique 4.2** étudiera les technologies en évolution rapide pour le suivi de l'état des chaussées, la durée de vie des couches de roulement des chaussées, et en particulier comment obtenir une plus longue durée de vie en service. Le Comité étudiera aussi les moyens et les matériaux permettant de réduire l'empreinte carbone des revêtements routiers.

Le **Comité technique 4.3** s'intéressera à l'adaptation au changement climatique de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des ponts, ainsi qu'aux matériaux de réparation et de remise en état, à la gestion des parcs de ponts basée sur les risques et à l'évaluation de la capacité portante des ponts.

Concernant les terrassements et les routes non revêtues, le **Comité technique 4.4** mettra l'accent sur l'utilisation optimale des matériaux locaux en vertu du 'principe de proximité' et sur les techniques d'entretien des routes non revêtues dans les pays en développement. Le comité traitera aussi des aspects importants que sont le drainage des talus et des fondations ainsi que la gestion des eaux pluviales.

Les effets du changement climatique sur la construction, la gestion, l'entretien et l'exploitation de ces différentes infrastructures, tels que des taux plus élevés de précipitations, l'augmentation des températures, l'occurrence plus fréquente d'événements météorologiques extrêmes et une plus grande instabilité climatique, sont pris en considération dans les termes de référence de ces Comités techniques. La communication et la coordination avec le Comité technique 1.3 sont essentielles pour minimiser la duplication d'efforts et s'assurer de la complémentarité des productions.

##### Comités techniques :

- 4.1 Gestion du patrimoine routier
- 4.2 Chaussées routières
- 4.3 Ponts routiers
- 4.4 Terrassements et routes non revêtues.

## CT 4.1 – Gestion du patrimoine routier

| Enjeu 4.1.1   |  |
|---|--|
| Évaluation des besoins budgétaires pour l'entretien des infrastructures routières   |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| <p>Analyser les approches et les pratiques adoptées par les pays pour l'évaluation des besoins budgétaires pour l'entretien des infrastructures routières.</p> <p>Définir un cadre commun permettant la comparaison, entre différents pays, des coûts d'entretien des chaussées routières pour des catégories données de routes comparables.</p>  | <p>Réalisation d'études de cas.</p> <p>Par des études de cas, décrire les meilleures pratiques pour les autorités routières.</p>                           |
| Enjeu 4.1.2   |  |
| Optimisation des stratégies d'entretien pour les différentes infrastructures des réseaux routiers   |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| <p>Étudier quelles sont les approches mises en place pour déterminer les stratégies d'entretien destinées à faire la meilleure utilisation des budgets attribués.</p> <p>En particulier, rechercher :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si et comment la stratégie est liée à la recherche d'un niveau optimal de dépenses,</li> <li>- quelles sont les approches adoptées pour déterminer l'attribution de ressources budgétaires, dans un contexte de contraintes budgétaires, entre les différentes catégories d'infrastructures (chaussées, ponts, tunnels, ouvrages géotechniques, équipements annexes).</li> </ul> | <p>Rapport présentant les méthodologies, les conditions de mise en oeuvre de ces approches, les enseignements tirés de l'application de ces approches.</p> |
| Enjeu 4.1.3   |  |
| Équilibrer les aspects environnementaux et techniques dans la gestion des réseaux routiers  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| <p>A partir d'études de cas, étudier comment les aspects environnementaux sont pris en compte, en plus des aspects techniques, dans les stratégies de gestion appliquées aux réseaux routiers.</p>  | <p>Rapport d'études de cas et de recommandations.</p>  |
| Enjeu 4.1.4   |  |
| Manuel de gestion du patrimoine routier   |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| <p>Sur la base des travaux des cycles précédents, commencer la réalisation d'un Manuel de gestion du patrimoine routier qui comprendra aussi les résultats du cycle en cours.</p>   | <p>Manuel en ligne de gestion du patrimoine routier.</p>   |



## CT 4.2 – Chaussées routières

| Enjeu 4.2.1   |  |
|---|--|
| Suivi de l'état des chaussées et interaction route/véhicule   |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| <p>Analyser les progrès en matière de suivi de l'état des chaussées, et des technologies sur l'interaction chaussée/véhicule, notamment les systèmes de transport intelligents.</p> <p>Identifier et étudier les différentes approches adoptées par les institutions et l'industrie dans l'évaluation et la détermination de la durée de vie des couches de roulement.</p>  | <p>Symposium SURF 2012 et rapport sur les techniques de suivi de l'état des chaussées et l'interaction route/véhicule.</p> <p>Rapport sur la pratique actuelle et recommandations.</p> |
| Enjeu 4.2.2   |  |
| Recyclage et réutilisation de matériaux pour les chaussées  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| <p>A partir des recommandations élaborées par le précédent CT sur le recyclage en place et en centrale, mettre à jour, améliorer et compléter (pour les chaussées en béton en particulier) les recommandations, en tenant compte des connaissances et de l'expérience acquise ces dernières années, ainsi que des progrès technologiques.</p> <p>Porter l'attention sur les recommandations destinées aux pays dans lesquels le recyclage n'est pas encore répandu.</p> | <p>Version électronique des recommandations mises à jour.</p>  |
| Enjeu 4.2.3   |  |
| Réduire l'empreinte carbone sur la durée de vie des chaussées   |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| <p>Analyser le retour d'information sur les innovations récentes (produits, équipements) qui contribuent à réduire l'empreinte carbone dans la construction des chaussées. Cela comprendra en particulier la technique des enrobés tièdes.</p> <p>Analyse critique de l'évaluation des réductions de l'empreinte carbone ; comparaison avec les méthodes de construction classiques, notamment l'utilisation de matériaux réutilisés, recyclés et récupérés.</p>        | <p>Rapport sur l'évaluation des innovations récentes.</p> <p>Rapport sur l'évaluation des résultats en matière de réduction de l'empreinte carbone.</p>                                |

## CT 4.3 – Ponts routiers

| Enjeu 4.3.1<br>Adaptation au changement climatique  |  |
|---|--|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| Définir les aspects techniques des ponts routiers assujettis à l'adaptation au changement climatique, en tenant compte de l'étude réalisée par le Groupe de Travail II du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) : <i>Impacts, adaptation et vulnérabilité</i> .                           | Analyse soulignant les impacts potentiels sur la construction des ponts routiers, l'entretien et l'exploitation.   |
| Enjeu 4.3.2<br>Nouvelles méthodes de réparation et de remise en état  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| Réaliser une étude des nouvelles méthodes de réparation et de remise en état (y compris les matériaux) mises au point, et/ou mises en place, et/ou étudiées, du point de vue de leur rentabilité. Étudier les méthodologies d'évaluation des nouvelles méthodes et nouveaux matériaux de réparation et de réhabilitation. | Étude de cas avec un résumé de l'analyse coûts/avantages des nouvelles méthodes de réparation et de remise en état.<br>Rapport sur les méthodologies d'évaluation des nouvelles méthodes et nouveaux matériaux de réparation et de réhabilitation. |
| Enjeu 4.3.3<br>Gestion du parc de ponts fondée sur le risque  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| Analyser comment l'évaluation du risque est utilisée dans la gestion du parc de ponts (type de risques envisagés, analyse du risque, relation avec la prise de décision, etc.)<br><br>Étudier les outils existants et réaliser une analyse critique.  | Rapport sur l'état actuel avec des études de cas.<br><br>Rapport sur les outils existants.   |
| Enjeu 4.3.4<br>Estimation de la capacité portante des ponts à partir des dommages et des défauts  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Produits</i>  |
| Analyser les méthodes existantes d'évaluation de la capacité portante des ponts, à partir des dommages et des défauts.<br><br>Définir l'approche des meilleures pratiques pour l'utilisation des données servant à l'estimation de la capacité portante afin de réduire les dommages et les défauts.                      | Rapport présentant une analyse critique des méthodes existantes pour l'évaluation de la capacité portante.<br><br>Réaliser des études de cas de recueil de données pour l'évaluation de la capacité portante.                                      |

## CT 4.4 – Terrassements et routes non revêtues

| Enjeu 4.4.1<br>Utilisation optimale des matériaux locaux   |   |
|--|---|
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>   |
| <p>Sur la base des travaux des cycles précédents, mettre à jour et compléter les recommandations concernant l'utilisation optimale des matériaux locaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- latérite, et autres sols très susceptibles aux intempéries ;</li> <li>- construction dans des conditions climatiques extrêmes.</li> </ul> <p>Étudier les méthodes de construction et les matériaux alternatifs ayant la propriété de réduire l'impact environnemental des terrassements, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réduction de la consommation d'eau,</li> <li>- l'assèchement des matériaux 'humides'</li> <li>- l'utilisation de matériaux 'humides' et 'secs' dans leur état in situ ;</li> <li>- l'utilisation de matériaux réutilisés, recyclés et récupérés, en particulier là où une construction en matériaux légers est recommandée ;</li> <li>- la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.</li> </ul> | <p>Rapport mettant à jour et complétant les rapports précédents sur l'utilisation des matériaux locaux.</p> <p>Recommandations sur les méthodes et les matériaux de construction.</p> |
| Enjeu 4.4.2<br>Drainage des talus et des fondations et gestion des eaux pluviales  |   |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>   |
| <p>Analyser les méthodes et les approches efficaces concernant le drainage des talus et des fondations, la gestion des eaux pluviales, notamment les effets du changement climatique et le besoin d'adaptation correspondant.</p>  | <p>Rapport et séminaire pour présenter et échanger les méthodes de drainage des talus et des fondations, et la gestion des eaux pluviales.</p>  |
| Enjeu 4.4.3<br>Techniques d'entretien des routes non revêtues dans les pays en développement   |   |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>   |
| <p>Analyser les progrès des techniques d'entretien, notamment les améliorations localisées ou ponctuelles, pour les routes non revêtues qui ont été mises en oeuvre par les pays en développement.</p>   | <p>Rapport de recommandations sur les techniques d'entretien des routes non revêtues dans les pays en développement.</p>  |

## 4.3.5 Comité de la Terminologie

| Enjeu T.1  |  |
|--|--|
| Mise à jour et actualisation des Dictionnaires de l'Association mondiale de la Route   |  |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Produits</i>  |
| <p>Mise à jour des dictionnaires de la base de données Terminologie dans chacune des langues existantes, notamment poursuivre l'amélioration du dictionnaire français-anglais, en lien avec les Comités techniques de l'Association mondiale de la Route.</p> <p>Augmenter le nombre de traductions des dictionnaires dans d'autres langues, en liaison avec les pays membres de l'Association mondiale de la Route.</p> | <p>Actualisation de la rubrique terminologie du site Internet de l'Association mondiale de la Route.</p> |

## 5. Objectifs de l'Association mondiale de la Route en matière d'organisation

### 5.1 INTRODUCTION

L'Association mondiale de la Route a établi un ensemble d'objectifs en matière d'organisation, qui vont l'aider à remplir sa mission. Ces objectifs ont été traduits en enjeux et stratégies, qui se déclinent en résultats attendus (voir partie 5.3) pour atteindre les objectifs.

Le rôle, les responsabilités et des termes de référence ont été précisés pour chaque Commission ; ils figurent à la partie 5.2.

La responsabilité de chaque objectif en matière d'organisation a été attribuée à l'une des quatre Commissions de l'Association mondiale de la Route, à la conférence des Comités nationaux, au Secrétariat général ou au Comité exécutif. Ces missions apparaissent en dessous de chaque intitulé d'objectif, dans la partie 5.3.

## 5.2 RÔLES, RESPONSABILITÉS ET TERMES DE RÉFÉRENCE DES COMMISSIONS

### 5.2.1. Commission du Plan stratégique

La **Commission du Plan stratégique** est responsable du processus de la planification stratégique de l'Association mondiale de la Route, grâce auquel elle veille au développement et à la mise en œuvre des programmes de travail, conformément à sa vision, sa mission et ses valeurs.

**Pour maintenir** un déroulement efficace de la planification stratégique, la Commission établit un plan d'action sur quatre ans à mettre en œuvre par le biais des Thèmes stratégiques, des Comités techniques, d'autres partenaires, et en particulier le Secrétariat général.

**Le plan d'action comprend les aspects suivants :**

- veiller au bon déroulement de la planification stratégique de l'Association mondiale de la Route, grâce à la définition d'un calendrier pour le cycle de quatre ans, en s'attachant aux aspects de continuité entre les cycles ;
- surveiller le déroulement des programmes de travail pour le cycle de quatre ans du Plan stratégique ;
- suivre la mise en œuvre du Plan stratégique de l'Association et des programmes de travail de manière régulière sur les quatre années ;
- suivre la gestion du programme de séminaires internationaux de l'Association mondiale de la Route. La Commission devra assurer une répartition géographique représentative pour les séminaires, réaliser une évaluation du programme et formuler des recommandations ;
- procéder à des révisions du programme de travail pendant le cycle de quatre ans ;
- réviser le Plan stratégique de l'Association pour le prochain cycle de quatre ans, conformément au calendrier et par un large processus de consultation ;
- analyser la structure de l'Association mondiale de la Route - Commissions, thèmes stratégiques et Comités techniques – nécessaire pour réaliser le Plan stratégique ;
- gérer la préparation et le développement des séances d'orientation stratégique et des séances spéciales du Congrès mondial de la route et du Congrès international de la viabilité hivernale ;
- autres projets et tâches que le Comité exécutif attribue ponctuellement à la commission.

## 5.2.2. Commission des Finances

La **Commission des Finances** est chargée de développer et de surveiller la mise en œuvre d'une stratégie de gestion financière pour l'Association mondiale de la Route. Elle est également chargée de superviser le système de comptabilité de l'Association, l'attribution de budgets pour ses diverses activités, et d'émettre des recommandations sur ces sujets.

**Pour établir** les documents comptables exigés, à savoir, le compte de résultats, le bilan comparé, les portefeuilles et le plan de développement, les bases du plan comptable normalisé de l'UE seront appliquées par le Secrétariat général.

**Pour jouer** son rôle et remplir ses responsabilités, la Commission établit un plan d'action de quatre ans à mettre en œuvre par le Secrétaire général.

**Le plan d'action comportera les aspects suivants :**

- établir le coût des projets menés par l'Association aussi clairement que possible ;
- définir une politique active de recettes et de dépenses pour répondre aux exigences opérationnelles de l'Association et pour réaliser les projets qu'elle développe, en particulier :
  - faire des propositions en matière de cotisations des membres,
  - définir des règles concernant l'aide financière aux Comités, Groupes de travail et Groupes d'étude,
  - définir des règles concernant l'aide financière pour les représentations officielles;
- faire appliquer le règlement concernant la Commission des finances, en particulier le rôle des contrôleurs de gestion ;
- apporter des conseils pour la gestion prudente des fonds de l'Association ;
- élaborer un plan financier glissant sur quatre ans ;
- recevoir de la part du comité local d'organisation les propositions de budget des Congrès mondiaux de la Route et des Congrès internationaux de la Viabilité hivernale en matière de droits d'inscription au Congrès pour examen, et après approbation, recommandation au Comité exécutif avant soumission au Conseil, y compris des propositions quant à la répartition des recettes nettes du Congrès entre le comité local d'organisation et l'Association mondiale de la Route ;
- assurer la responsabilité des recommandations, du suivi et du contrôle relatifs à l'utilisation du Fonds spécial de l'Association au bénéfice de représentants de pays en développement ;
- autres projets et tâches que le Comité exécutif attribue ponctuellement à la commission.

### 5.2.3. Commission de la Communication

La **Commission de la Communication** est responsable de l'élaboration d'un plan continu de communication et de marketing qui aura pour but :

- de démontrer aux membres actuels et futurs l'intérêt à adhérer à l'Association ;
- d'augmenter la participation aux activités de l'Association : la participation des membres et celle d'un public plus large de personnes et d'organisations s'intéressant aux routes ;
- mettre au point une communication externe et interne qui soit ouverte, attrayante et interactive.

La Commission devra aussi mettre en place la stratégie de partage et d'échange de connaissances de l'Association mondiale de la Route, conformément à sa vision, sa mission et ses valeurs. Le plan de communication et de marketing sera mis en œuvre par les différentes instances, en particulier le Secrétariat général.

La **Commission s'appuiera** sur les travaux accomplis par les Commissions précédentes de la Communication et des Relations internationales et des Échanges technologiques et du Développement.

L'Association a besoin d'expertise spécialisée afin de mettre en œuvre ses orientations en matière d'échange et de transfert de connaissances, dans l'optique de mettre en valeur les meilleures pratiques. **Un Groupe stratégique sur les échanges de connaissances** sera créé et fera partie de la Commission Communication. Ce groupe s'appuiera sur les travaux de la précédente Commission des Échanges technologiques et du Développement. Il envisagera toutes les formes d'échanges de connaissances, notamment, entre autres, les réseaux sociaux, la communication électronique, la coopération par Internet, etc.

La **Commission mettra en œuvre un plan de communication et de marketing, avec un accent particulier sur les aspects suivants :**

- le rôle de l'Association mondiale de la Route en tant que forum international d'échange d'informations et de technologies,
- développer et mettre en œuvre la politique de l'Association relative au partage et aux échanges de connaissances, grâce au **Groupe stratégique sur les échanges de connaissances** ;
- suivre la mise en œuvre de la politique de l'Association mondiale de la Route sur le partage et les échanges de connaissances ;
- développer les contacts et entreprendre des démarches auprès des instances internationales afin d'encourager la coopération en matière de partage et d'échange des connaissances ;
- étudier les possibilités d'augmenter le nombre de membres au sein des pays ;
- étudier les possibilités d'augmenter la participation aux activités de l'Association en général ;
- étudier la manière de coopérer avec d'autres organisations internationales afin de promouvoir les travaux de l'Association, notamment le partage et l'échange de connaissances ;
- diffuser largement les résultats des travaux des Comités techniques et des Groupes d'Étude ;
- superviser la révision des avantages actuels accordés aux membres, dans l'objectif de leur en apporter davantage ;
- renforcer l'image de l'Association ou de ses partenaires, grâce au développement d'activités de marketing ;
- organisation du Concours des Prix AIPCR pour le Congrès mondial de la Route de 2015,
- autres projets et tâches que le Comité exécutif attribue ponctuellement à la Commission.



### 5.3 ENJEUX, STRATÉGIES ET RÉSULTATS POUR LES OBJECTIFS DE L'ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE EN MATIÈRE D'ORGANISATION

#### Objectif 1 - Gestion et fonctionnement de l'Association mondiale de la Route

*Améliorer en permanence la gestion et le fonctionnement de l'Association mondiale de la Route, de manière à fournir aux membres des services d'un bon rapport qualité/prix (confié au Comité exécutif et au Secrétariat général)*

| Enjeu 1.1<br>Améliorer l'efficacité du Conseil et du Comité exécutif  |  |
|---|--|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>   |
| <b>Fournir</b> au Conseil de meilleures informations pour l'aider à prendre ses décisions en matière de politique.  | <b>Des décisions claires</b> , et des réactions de gestion plus rapides.   |
| Enjeu 1.2<br>Améliorer la communication entre les Comités techniques, le Comité exécutif et le Conseil  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>   |
| <b>Donner</b> des orientations aux Comités techniques quant aux priorités d'études par des réunions entre les coordinateurs de thème stratégique et les présidents et secrétaires des comités techniques, et en communiquant par le biais de la télématique et de l'Internet. | <b>Meilleure gestion</b> des produits des Comités techniques et information du Comité exécutif sur les avis des experts. |
| Enjeu 1.3<br>Améliorer l'efficacité des Comités techniques  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>   |
| <b>Adopter</b> une approche orientée projet pour la définition des produits et la gestion des Comités techniques.   | <b>Les productions</b> répondent mieux aux besoins.  |

**Objectif 2 - Coopération avec des organisations internationales et régionales**

*Promouvoir la coopération, notamment l'échange de connaissances et des projets conjoints, avec des associations régionales d'administrations routières, et avec des organisations internationales ayant des objectifs apparentés*

*(confié au Comité exécutif, à la Commission de la Communication et au Secrétariat général)*

| Enjeu 2.1<br>Améliorer la coopération avec des organisations internationales et régionales ayant des objectifs apparentés   |  |
|---|--|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>   |
| <p><b>Inviter</b> des représentants d'autres organisations professionnelles à participer au Conseil en tant qu'observateurs.</p> <p><b>Développer</b> des accords de coopération avec les organisations internationales et régionales appropriées.</p> <p><b>Suivre</b> les relations de l'Association mondiale de la Route avec les organisations internationales et régionales, y compris la mise en œuvre des protocoles d'accord.</p> <p><b>Faire participer</b> d'autres organisations aux travaux des comités techniques.</p> <p><b>Rechercher</b> des collaborations dans des conférences portant sur des sujets spécifiques – séances conjointes.</p> <p><b>Mener des réflexions</b> avec d'autres instances internationales afin de définir les possibilités de travaux ou appuis conjoints.</p> | <p><b>Meilleure</b> analyse d'enjeux communs à plusieurs professions.</p> <p><b>Meilleur</b> emploi des ressources humaines et des connaissances, dans l'optique d'obtenir des productions plus nombreuses, de meilleure qualité, et de toucher un plus large public.</p> <p><b>Plus grande</b> visibilité de l'Association.</p> <p><b>Meilleur usage des productions de l'AIPCR.</b></p> <p><b>Améliorer</b> la participation des associations régionales et améliorer les échanges d'informations.</p> <p><b>Projets conjoints</b> avec une plus grande diversité de groupes internationaux.</p> |
| Enjeu 2.2<br>Élargir la répartition géographique du programme de conférences  |  |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>   |
| <p><b>Définir</b> les possibilités de coopération avec d'autres organisations afin de participer à des conférences régionales et techniques.</p>  | <p><b>Davantage d'interaction</b> entre les différentes régions.</p> <p><b>Activités développées dans un plus grand nombre de régions.</b></p>   |

**Objectif 3 - Gestion des Congrès**

*Organiser des congrès qui soient des événements importants et intéressants pour dégager les orientations futures, pour développer les échanges de connaissances et les contacts entre membres de la communauté routière, et faire en sorte que les congrès soient viables du point de vue de l'Association mondiale de la Route*

*(confié au Comité exécutif et au Secrétariat général)*

| Enjeu 3.1<br>Amélioration de l'efficacité des Congrès en ce qui concerne les échanges d'informations  |   |
|---|---|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>  |
| <p><b>Inciter</b> à la tenue de séances prospectives.</p> <p><b>Encourager</b> la participation de toutes les parties prenantes, notamment des différentes catégories d'usagers, et d'autres organisations internationales.</p> | <p><b>Des congrès plus productifs</b> et plus orientés vers les activités futures de l'Association mondiale de la Route.</p> <p><b>Augmenter</b> le nombre de membres.</p> <p><b>Meilleure reconnaissance mutuelle.</b></p> |

**Objectif 4 - Activités et visibilité au niveau national**

*Mettre en place et renforcer les activités et la visibilité de l'Association au niveau national (objectif mené par la Conférence des Comités nationaux, avec l'appui de la Commission de la Communication).*

| Enjeu 4.1<br>Améliorer l'échange d'informations vers un public plus large  |  |
|--|--|
| <i>Stratégies</i>  | <i>Résultats</i>   |
| <p><b>Faire connaître</b> les activités de l'Association grâce à des actions menées au niveau national par les Comités nationaux ou organisations correspondantes lorsqu'elles existent, et encourager la création d'un Comité national dans les autres cas.</p> <p><b>Renforcer</b> les relations entre les Comités nationaux existants grâce à l'échange d'information sur les activités au niveau national et grâce à des événements organisés conjointement.</p> | <p><b>Davantage</b> de professionnels des pays membres liés aux activités de l'Association mondiale de la Route dans le monde.</p> <p>Fonctionnement <b>plus efficace</b>.</p> |
| Enjeu 4.2<br>Coopération avec des organisations internationales pertinentes  |  |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Résultats</i>   |
| <p><b>Renforcer</b> les liens avec d'autres organisations nationales pertinentes.</p>  | <p><b>Améliorer</b> la visibilité de l'Association dans les pays membres.</p>  |

**Objectif 5 - Politique de partage et d'échanges de connaissances**

*Définir des orientations destinées à favoriser des moyens pratiques et simples pour le transfert de connaissances efficient et efficace entre les pays  
(Confié au Groupe stratégique Échanges de connaissances de la Commission de la Communication)*

| Enjeu 5.1<br>Définir les orientations de l'Association mondiale de la Route<br>en matière de partage et d'échange de connaissances          |  |
|---|--|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>   |
| Définir des orientations destinées à accomplir au mieux les échanges de connaissances entre les pays de l'Association mondiale de la Route. | Partage et échange de connaissances <b>plus efficace</b> et plus efficient entre les pays membres. |

**Objectif 6 - Communication avec les membres et les groupes externes**

*Augmenter la participation des gouvernements membres et autres membres, et augmenter le nombre de membres de la communauté routière qui bénéficient des services de l'Association mondiale de la Route, que ce soit par l'intermédiaire des Comités nationaux ou par une participation directe au sein des Comités techniques de l'Association mondiale de la Route.*

*(confié à la Commission de la Communication)*

| Enjeu 6.1<br>Améliorer la communication avec les membres et avec les groupes externes   |  |
|---|--|
| Stratégies  | Résultats  |
| <p><b>Mettre au point</b> une identité claire pour l'Association et mieux la faire connaître.</p> <p><b>Développer et mettre en œuvre</b> un plan d'action continu.</p> <p><b>Étudier</b> des méthodes visant à attirer et fidéliser de nouveaux membres, notamment en améliorant les avantages réservés aux membres.</p> <p><b>Superviser</b> le concours 2015 des Prix de l'Association mondiale de la Route.</p> | <p><b>Intérêt</b> porté à l'Association mondiale de la Route, stimuler et encourager de nouvelles adhésions, en particulier auprès des jeunes professionnels.</p> <p><b>La communauté routière</b> du monde entier est mieux informée sur l'expérience internationale en matière de routes et de transport routier, et sur les meilleures pratiques.</p> <p><b>Augmentation</b> du nombre de membres et meilleure fidélisation grâce à une plus grande satisfaction de la part des membres.</p> <p><b>Un public ciblé plus nombreux</b> pour les publications et les produits de l'Association mondiale de la Route.</p> |

**Objectif 7 - Publications et produits**

*Développer des moyens pratiques et simples pour le transfert de connaissances efficient et efficace entre les pays*

*Produire et diffuser des publications faisant autorité, impartiales et intéressantes, qui traitent de sujets d'actualité relatifs aux routes et au transport routier*

*(Confié à la Commission de la Communication)*

| Enjeu 7.1<br>Superviser la mise en œuvre de la politique de l'Association mondiale de la Route sur le transfert de connaissances   |   |
|--|---|
| <i>Stratégies</i>  | <i>Résultats</i>  |
| <p><b>Mettre en œuvre une politique</b> visant à accomplir au mieux le transfert de connaissances entre les pays de l'Association mondiale de la Route.</p> <p><b>Expliquer et encourager cette politique</b> auprès des Premiers Délégués, des Comités nationaux et des Comités techniques.</p>   | <p><b>Une nouvelle approche</b> pour le transfert de technologie entre les pays membres.</p> <p><b>Soutien des pays membres</b> pour l'adoption de la nouvelle approche en matière de transfert des connaissances.</p>  |
| Enjeu 7.2<br>Superviser les publications et productions de l'Association mondiale de la Route  |   |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Résultats</i>  |
| <p><b>Soutenir</b> la revue "Routes/Roads" (définir les groupes cibles, la politique éditoriale, la mise en pages, etc.).</p> <p><b>Superviser</b> la qualité des publications de l'Association mondiale de la Route et la présentation de ses produits.</p> <p><b>Adapter en permanence le site Internet</b> en tant qu'outil d'échange de connaissances.</p> | <p><b>Les publications</b> de l'Association mondiale de la Route seront appréciées et le lectorat augmentera.</p> <p><b>Meilleur attrait</b> des publications et produits de l'Association mondiale de la Route.</p> <p><b>Accessibilité accrue</b> aux publications et produits de l'Association mondiale de la Route.</p> |
| Enjeu 7.3<br>Publications phares   |   |
| <i>Stratégies</i>  | <i>Résultats</i>  |
| <p><b>Développer</b> des publications phares dans les domaines clé et les faire connaître à un large public.</p>   | <p>Plus grande sensibilisation et meilleure réponse aux grands enjeux ; mieux faire connaître l'Association.</p>  |

**Objectif 8 - Gestion financière**

*Mettre en place une gestion financière transparente et rigoureuse de l'Association au service de ses objectifs et optimiser ses ressources pour faire face aux nouveaux défis  
(confié à la Commission des Finances)*

| Enjeu 8.1<br>Mettre la gestion financière de l'Association au service de ses objectifs  |   |
|---|---|
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>  |
| <p><b>Analyser</b> le coût et le financement des projets de l'Association et contrôler leur exécution.</p> <p><b>Développer</b> une politique proactive pour la gestion des recettes et des dépenses, afin de répondre aux besoins opérationnels de l'Association et achever les projets qu'elle développe.</p> | <p><b>Les membres</b> ont une meilleure idée de l'utilisation de leurs cotisations.</p> <p><b>Assurer</b> une couverture complète des coûts de fonctionnement et de la promotion des projets de l'Association.</p>                    |
| Enjeu 8.2<br>Optimiser la performance des placements des fonds gérés par l'Association  |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>  |
| <p><b>Apporter des conseils</b> pour la gestion prudente des fonds de l'Association et en superviser la gestion.</p> <p><b>Apporter des conseils</b> pour l'établissement du budget annuel et d'un plan financier quadriennal couvrant la période du Plan stratégique.</p>                                      | <p><b>Être garant</b> des actifs de l'Association.</p> <p><b>Optimiser</b> la gestion des avoirs.</p>   |
| Enjeu 8.3<br>Assurer la transparence de la gestion financière   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>  |
| <p><b>Assurer</b>, dans la mesure du possible, une représentation géographique équilibrée au sein de la Commission des finances (malgré les difficultés de déplacement).</p> <p><b>Être garant</b> du règlement de la Commission des finances, en particulier du rôle des contrôleurs de gestion.</p>           | <p><b>Donner la possibilité d'impliquer</b> toutes les régions du monde dans la gestion financière de l'Association.</p> <p><b>Exercer</b> une surveillance indépendante du Secrétariat général grâce aux contrôleurs de gestion.</p> |
| Enjeu 8.4<br>Utilisation responsable et efficace du Fonds spécial de l'Association mondiale de la Route   |   |
| <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>  |
| <p><b>Réviser</b> et mettre à jour la politique et les procédures de demande de financement du Fonds spécial.</p> <p><b>Promouvoir</b> l'utilisation du Fonds spécial en relation avec des actions entreprises par l'Association au bénéfice des pays en développement.</p>                                     | <p><b>Meilleur niveau</b> de participation et de présence de professionnels de la route de pays en développement dans les activités de l'Association.</p> <p><b>Utilisation plus efficace</b> des ressources de l'Association.</p>    |



**Objectif 9 - Planification stratégique**

*Définir, élaborer et promulguer des politiques et des pratiques qui contribuent à une gestion et une utilisation plus sûre et plus efficace des réseaux de transport routier, dans un contexte de transport durable intégré*

*(confié à la Commission du Plan stratégique, en coopération avec le Secrétariat général)*

| Enjeux  |   |  |
|---|---|--|
| Répondre aux besoins des membres en matière de nouvelles politiques et pratiques de technique routière et de transport routier, grâce à un programme de travail technique élaboré et suivi avec méthode |   |  |
|   | <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>   |
| 9.1   | <b>Maintenir</b> en place un processus de planification stratégique formel grâce à l'établissement d'un calendrier de planification stratégique couvrant le cycle de quatre ans.  | <b>Élaboration</b> du Plan stratégique et du programme de travail dans les délais.   |
| 9.2   | <b>Superviser</b> le déroulement du programme de quatre ans à partir du Plan stratégique.   | <b>Un programme de travail</b> bien orienté et transparent, répondant aux besoins des membres.   |
| 9.3   | <b>Suivre</b> régulièrement la mise en oeuvre du programme de travail et coordonner les travaux de l'ensemble des Comités techniques.   | <b>Un programme de travail</b> qui ne se disperse pas et qui atteint ses buts.   |
| 9.4   | <b>Superviser</b> les révisions du programme de travail.  | <b>Un programme de travail</b> souple qui tient compte des évolutions des besoins des membres et des sujets émergents.                                     |
| 9.5   | <b>En coopération étroite avec le Secrétariat général :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>suivre l'application</b> des recommandations sur les caractéristiques des séminaires, les résultats attendus, l'intérêt des séminaires pour les pays en développement, et sur l'aide financière accordée pour l'organisation des séminaires ;</li> <li>• <b>préparer</b> le programme de séminaires 2012-2015, en concertation avec les Comités techniques ;</li> <li>• <b>travailler</b> avec le Secrétariat général pour appuyer les Comités techniques et les Comités nationaux et régionaux, etc., pour l'organisation des séminaires.</li> </ul> | <b>Participation</b> de chacun des Comités techniques à deux séminaires dans des pays en développement et des pays en transition sur la période 2012-2015. |

|     | <i>Stratégies</i>   | <i>Résultats</i>  |
|-----|---|---|
| 9.6 | <b>Réviser</b> le Plan stratégique de la prochaine période de quatre ans par un large processus de consultation.  | <b>Un Plan stratégique</b> qui oriente un programme de travail à jour, pertinent et qui couvre les priorités des membres.   |
| 9.7 | <b>Analyser</b> les propositions d'étude de sujets émergents et spécifiques reçues au cours du déroulement du Plan stratégique et <b>recommander</b> des actions appropriées au Comité exécutif.      | <b>Faire en sorte</b> que le Plan stratégique et les activités de l'Association soient dynamiques et réceptifs aux événements.  |
| 9.8 | <b>Parallèlement</b> à la révision quadriennale du Plan stratégique, revoir la structure de l'Association mondiale de la Route (Commissions, Thèmes stratégiques et Comités techniques).              | <b>Une structure adaptée</b> au mieux à la réalisation efficace du programme de travail et des objectifs stratégiques de l'Association mondiale de la Route.                    |
| 9.9 | <b>Suivre</b> la planification et l'orientation des séances d'orientation stratégique et des séances spéciales au Congrès mondial de la Route, et au Congrès international de la Viabilité hivernale. | <b>Compréhension commune</b> des thèmes émergents, à la fois pour les administrations routières et pour la suite du programme de travail de l'Association mondiale de la Route. |

## Annexes

### 1. GOUVERNEMENTS MEMBRES : 120 EN NOVEMBRE 2012

|  |
|--|
| Afrique du Sud - Algérie - Allemagne - Andorre - Angola - Arabie Saoudite - Argentine - Australie - Autriche - Azerbaïdjan   |
| Bahreïn - Bangladesh - Belgique - Bénin - Bhoutan - Bolivie - Brésil - Bulgarie - Burkina Faso - Burundi   |
| Cambodge - Cameroun - Canada - Canada-Québec - Cap Vert - Chili - Chine (Rép. Pop.) - Chypre - Colombie - Congo (Rép. Dém.) - Congo (Rép.) - Corée (Rép. de) - Costa Rica - Côte d'Ivoire - Croatie - Cuba |
| Danemark - Dominicaine (Rép.)  |
| Égypte - El Salvador - Équateur - Espagne - Estonie - États-Unis   |
| Finlande - France  |
| Gabon - Ghana - Grèce - Guatemala - Guinée   |
| Honduras - Hongrie   |
| Inde - Indonésie - Iran - Irlande - Islande - Israël - Italie  |
| Japon  |
| Kenya - Koweït   |
| Lettonie - Lituanie - Luxembourg   |
| Madagascar - Malaisie - Mali - Malte - Maroc - Maurice - Mauritanie - Mexique - Moldavie - Monaco - Mongolie   |
| Namibie - Népal - Nicaragua - Niger - Norvège - Nouvelle-Zélande   |
| Ouganda - Ouzbékistan  |
| Pakistan - Panama - Papouasie Nouvelle-Guinée - Paraguay - Pays-Bas - Pérou - Philippines - Pologne - Portugal   |
| Roumanie - Royaume-Uni - Russie  |
| Sénégal - Singapour - Slovaque (Rép.) - Slovénie - Sri Lanka - Suède - Suisse - Swaziland - Syrie  |
| Tanzanie - Tchad - Tchèque (Rép.) - Thaïlande - Togo - Tonga - Tunisie - Turquie   |
| Ukraine - Uruguay  |
| Venezuela - Vietnam  |
| Yémen  |
| Zimbabwe   |

2. COMITÉS NATIONAUX : 37 PAYS EN NOVEMBRE 2012

|   |
|---|
| Algérie - Allemagne - Argentine - Australie (*) - Autriche                |
| Belgique - Bénin - Burkina Faso   |
| Cameroun - Canada - Canada-Québec - Chili - Congo - Corée (République de) |
| Espagne - États-Unis  |
| France  |
| Grèce   |
| Hongrie   |
| Inde - Irlande - Italie   |
| Japon   |
| Madagascar - Mali - Maroc - Mexique                                       |
| Nouvelle-Zélande (*)  |
| Portugal  |
| Roumanie - Royaume-Uni  |
| Sénégal - Slovaque (République) - Slovénie - Suisse                       |
| Tchèque (République)  |
| Uruguay   |

(\*) Austroads

### 3. PRÉCÉDENTS CONGRÈS MONDIAUX DE LA ROUTE ET CONGRÈS INTERNATIONAUX DE LA VIABILITÉ HIVERNALE

#### 3.1 Congrès mondiaux de la Route

|                               |                                |
|-------------------------------|--------------------------------|
| 1908, Paris (France)          | 1910, Bruxelles (Belgique)     |
| 1913, Londres (Royaume-Uni)   | 1923, Séville (Espagne)        |
| 1926, Milan (Italie)          | 1930, Washington (États-Unis)  |
| 1934, Munich (Allemagne)      | 1938, La Haye (Pays-Bas)       |
| 1951, Lisbonne (Portugal)     | 1955, Istanbul (Turquie)       |
| 1959, Rio de Janeiro (Brésil) | 1964, Rome (Italie)            |
| 1967, Tokyo (Japon)           | 1971, Prague (Tchécoslovaquie) |
| 1975, Mexico (Mexique)        | 1979, Vienne (Autriche)        |
| 1983, Sydney (Australie)      | 1987, Bruxelles (Belgique)     |
| 1991, Marrakech (Maroc)       | 1995, Montréal (Canada-Québec) |
| 1999, Kuala Lumpur (Malaisie) | 2003, Durban (Afrique du Sud)  |
| 2007, Paris (France)          | 2011, Mexico (Mexique)         |

#### 3.2 Congrès internationaux de la Viabilité hivernale

|                                 |                                 |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 1969, Berchtesgaden (Allemagne) | 1971, Valloire (France)         |
| 1973, Jyväskylä (Finlande)      | 1975, Salzburg (Autriche)       |
| 1978, Dobbiaco (Italie)         | 1982, Davos (Suisse)            |
| 1986 Tampere (Finlande)         | 1990, Tromsø (Norvège)          |
| 1994, Seefeld (Autriche)        | 1998, Luleå (Suède)             |
| 2002, Sapporo (Japon)           | 2006, Turin-Sestrières (Italie) |
| 2010, Québec (Canada-Québec)    |                                 |