

XXIV^e CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE

Mexico 2011, 26-30 septembre



« DES ROUTES POUR BIEN VIVRE »

Appel à communications et prix AIPCR 2011



L'Association mondiale de la route (AIPCR) est une association apolitique sans but lucratif fondée en 1909 pour promouvoir la coopération internationale dans le domaine de la route et du transport routier. En 2010, l'AIPCR compte 118 gouvernements membres.

Depuis 1908, l'AIPCR organise tous les quatre ans un congrès mondial de la route. Le but de ce congrès est d'offrir un forum aux professionnels du monde entier, qu'ils interviennent dans le développement, la gestion ou l'exploitation des routes et du transport routier, pour leur permettre d'évaluer les progrès réalisés dans les différents pays, discuter des problèmes actuels et des enjeux qui se présentent pour le secteur routier ainsi que de partager leurs connaissances.

Le XXIV^e Congrès mondial de la route aura lieu à Mexico (Mexique), du 26 au 30 septembre 2011. Il comprendra une quarantaine de séances, une grande exposition, des visites techniques et un programme social.

APPEL À COMMUNICATIONS

Pour cette XXIV^e édition, l'AIPCR fait appel aux contributions individuelles sur des sujets spécifiques, afin d'enrichir et d'élargir les travaux et réflexions des comités techniques de l'AIPCR.

Les communications proposées seront examinées par les comités techniques. Les communications retenues seront publiées dans les actes du congrès et contribueront aux séances du congrès. Les auteurs des communications retenues auront la possibilité de faire une présentation lors des séances d'affiches. Certaines contributions remarquables seront sélectionnées pour une présentation orale durant le congrès.

INFORMATIONS AUX AUTEURS

Contenu. Toutes les communications doivent avoir un caractère original et être autorisées à la publication. Les propositions qui auront déjà été publiées ne seront pas acceptées. Toute référence à caractère politique, commercial ou publicitaire est exclue des communications, de même que l'indication d'une marque dans le titre et le résumé.

Langues. Les résumés peuvent être soumis dans l'une des langues officielles de l'Association, **anglais ou français**, mais de préférence dans les deux langues.

Soumission. Les résumés doivent être soumis exclusivement en ligne sur le site Internet dédié au congrès :

<http://www.aipcrmexico2011.org>

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

PRIX AIPCR 2011

En soumettant une communication en réponse à cet appel, vous participerez automatiquement au concours des Prix AIPCR et pourrez remporter l'un des **sept prix** qui seront attribués par un Jury international aux meilleures communications dans les catégories suivantes :

- > **Jeunes professionnels** (les co-auteurs ont chacun moins de 30 ans),
- > **Pays en développement** (les co-auteurs sont originaires de pays à faible revenu et pays à revenu intermédiaire bas suivant la classification établie en 2009 par la Banque mondiale),
- > **Meilleure innovation** (médaille Maurice Milne),
- > **Sécurité des usagers de la route et des personnels**,
- > **Développement durable**,
- > et deux prix attribués à des communications remarquables traitant d'autres sujets.

Pour chacune des communications retenues pour l'attribution d'un prix, l'AIPCR prend en charge les frais de voyage (classe économique), de séjour (hôtel catégorie intermédiaire) et les droits d'inscription au congrès de l'un des co-auteurs de la communication.

Pour plus d'informations sur le concours, vous êtes invité à visiter le site dédié au congrès :

<http://www.aipcrmexico2011.org>

CONTACT POUR L'APPEL À COMMUNICATIONS

Association mondiale de la route (AIPCR)

courriel : mexico2011@piarc.org

Internet : www.piarc.org

Calendrier

31 août 2010	Date limite d'envoi des résumés
15 novembre 2010	Notification des propositions acceptées
28 février 2011	Date limite d'envoi des textes complets
15 mai 2011	Notification des communications acceptées
26-30 septembre 2011	XXIV ^e Congrès mondial de la route (Mexico 2011)

THÈMES DE L'APPEL À COMMUNICATIONS INDIVIDUELLES

Des contributions individuelles sont sollicitées exclusivement sur les thèmes suivants ;
toute proposition de communication sur un autre thème sera refusée.

1. Evaluation environnementale des projets routiers

Il existe des méthodes d'évaluation environnementale et économique à l'échelle internationale pour éclairer les décisions d'investissement pour les projets routiers. Cependant, les méthodes d'évaluation ex-post des projets sont moins développées. L'évaluation environnementale des routes doit prendre en compte les effets globaux mais aussi locaux, afin de traduire les coûts liés à leur insertion dans les territoires traversés. Selon les caractéristiques des territoires, les enjeux locaux seront de diverses natures.

Des communications sont souhaitées sur les méthodes utilisées pour évaluer les impacts environnementaux des projets routiers.

2. Dispositions innovantes en matière de gestion routière

Ces dernières années, dans un souci de parvenir à une gestion des réseaux routiers plus efficace et plus efficiente, des administrations routières ont, dans le monde entier, mis au point et appliqué des méthodes innovantes afin d'impliquer le secteur privé dans la gestion des réseaux routiers. Ces méthodes innovantes recouvrent tous les aspects, notamment le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation.

Ces nouvelles approches sont nombreuses à avoir été mises en place sur une période suffisante pour évaluer leur succès par rapport aux buts et objectifs qui ont guidé leur développement.

Des communications sont souhaitées sur ces nouvelles dispositions en matière de gestion des routes, en mettant l'accent sur la forme de ces dispositions et les enseignements tirés de leur application.

3. Financement des infrastructures routières

La crise financière mondiale a affaibli de nombreuses économies. Si la réponse de certains gouvernements a été d'accroître les dépenses dans les réseaux routiers, ce niveau de dépenses n'est pas appelé à perdurer.

Par conséquent, il sera nécessaire d'apporter des changements aux sources de financement actuelles et de dégager de nouvelles sources pour assurer la pérennité des réseaux routiers.

Des communications sont souhaitées sur une analyse des évolutions en matière de sources de financement ainsi que sur l'introduction de nouvelles sources de financement, en mettant l'accent sur les initiatives prises, les difficultés rencontrées, la gouvernance et l'acceptation de ces initiatives par les usagers.

4. Péage virtuel et péage direct à l'utilisateur (PPP)

Les projets routiers en partenariat public/privé (PPP) sont de plus en plus répandus. De nombreux investisseurs et la plupart des organismes financiers donnent leur préférence à des PPP dont les risques en termes de niveau de trafic sont très limités, voire nuls, c'est-à-dire avec des mécanismes de paiement reposant sur la disponibilité de la route. De nombreuses administrations routières ont augmenté le recours aux PPP en conséquence. Néanmoins, cette tendance pourrait se révéler non durable.

Etant donné que les routes à péage, et dans une moindre mesure, les routes à péage virtuel réduisent la part de risque pour le secteur public, il serait prématuré d'abandonner ces formes de péage comme mécanisme de paiement pour les routes PPP. Cependant, la perception du risque du point de vue des investisseurs et des organismes financiers doit être prise en compte pour parvenir à un résultat gagnant-gagnant.

Des communications sont souhaitées sur une analyse de la réduction des risques sur le trafic et les recettes pour les routes à péage virtuel et pour les routes PPP à péage direct.

5. Aspects économiques de la tarification de la mobilité

Des communications sont souhaitées présentant des études de cas sur des programmes de tarification routière en place ou envisagés à travers le monde. Ces études de cas donneront une courte description du programme de tarification (caractéristiques, date de sa mise en place, raisons de la mise en œuvre du programme, les difficultés rencontrées, etc.).

Les études de cas indiqueront les impacts pris en compte lors de l'évaluation du programme de tarification, leur importance ainsi que la méthode pour l'évaluer, notamment pour ce qui concerne :

- > les caractéristiques de la mobilité,
- > l'environnement,
- > les taux d'accident,
- > la prise en compte des populations et l'accessibilité aux services,
- > l'équité et les réactions face à la tarification routière.

6. Nouvelles approches pour l'évaluation des impacts des projets routiers sur la société

Des communications sont souhaitées sur :

- > les approches utilisées ou encouragées par les établissements de financement,
- > les approches globales avancées pour l'évaluation ex-ante,
- > des études de cas d'évaluations ex-post.

7. Entretien durable des routes rurales

Pendant longtemps, l'entretien durable des routes rurales n'a pas eu une forte priorité en matière d'allocation de budgets, alors que dans de nombreux pays, les réseaux de routes rurales représentent une grande partie du réseau routier total. Cela a abouti à une importante dégradation de l'état du réseau routier rural, à la ruine d'une partie du patrimoine dans certains cas, et à un niveau de service et d'accessibilité médiocre pour les usagers.

Les communications souhaitées sur ce sujet présenteront des exemples de nouvelles solutions adoptées pour obtenir un entretien durable des routes rurales.

8. Gouvernance des projets et intégrité institutionnelle

Il est important que les administrations routières fassent preuve d'intégrité et de bonne gouvernance afin de répondre aux intérêts et aux attentes de tous, de manière équitable, effective et efficace.

Des communications sont souhaitées présentant des études de cas traitant des sujets suivants :

- > politiques et mesures relatives à des systèmes de gestion existants qui encouragent l'intégrité en tant que valeur centrale d'entreprise, et qui ont pour but de prévenir et de faire face aux conséquences de la corruption,
- > dispositions de gouvernance pour la gestion des projets et programmes destinées à gérer les risques, encourager des décisions efficaces et efficientes et réduire les possibilités de corruption et autres comportements négatifs.

9. Recueillir et comprendre les besoins des clients

En engageant le dialogue avec leurs clients, les administrations routières sont en mesure de bien comprendre leurs besoins et leurs attentes. La fourniture de produits et services peut être mieux adaptée en fonction des types de clients.

Des communications sont souhaitées sur les problèmes auxquels les organisations routières sont confrontées en matière de segmentation de la clientèle et d'utilisation des contributions des clients. Les auteurs exposeront les principes, les stratégies et les mesures organisationnelles appliquées pour élaborer et mettre en œuvre les démarches de segmentation de la clientèle.

DATE LIMITE D'ENVOI DES RÉSUMÉS : 31 AOÛT 2010

10. Ressources humaines pour l'avenir

Pour fonctionner de façon efficace, les administrations routières doivent disposer de ressources humaines ayant un bon niveau d'aptitudes et de compétences. Or elles se trouvent confrontées aujourd'hui à un certain nombre de défis :

- > bien connaître l'offre et la demande de personnel qualifié pour la réalisation des futurs programmes routiers ; assurer notamment le renouvellement du personnel vieillissant,
- > attirer et fidéliser le personnel des administrations routières,
- > influencer les programmes de formation et l'évaluation des compétences,
- > les exigences croissantes des gouvernements pour plus d'efficacité et plus de production avec moins de moyens,
- > des changements rapides en matière de technologies et de contenu des postes,
- > des évolutions dans les attentes de la société envers les administrations routières.

Des communications sont souhaitées traitant des défis de la gestion des ressources humaines auxquels les organismes sont confrontés et présentant les mesures actuellement mises en œuvre ou prévues pour y faire face.

11. Gestion des routes

Des communications sont souhaitées traitant d'études de cas de mise en œuvre de solutions particulièrement novatrices pour la gestion des zones saturées ou la gestion des corridors routiers et dont les résultats ont été réellement évalués.

Les communications devront comporter les éléments suivants :

- > une présentation du contexte et des acteurs impliqués,
- > les objectifs particuliers poursuivis,
- > les composantes du projet, son budget, sa dimension,
- > les principaux défis relevés (techniques, institutionnels, organisationnels, etc.),
- > les résultats obtenus (positifs et/ou négatifs),
- > les facteurs clés qui ont conduit au succès et/ou à l'échec.

A noter que les communications portant spécifiquement sur le sujet de la gestion stratégique des corridors de marchandises doivent être soumises en réponse à l'appel à communications sur le thème n°13 « Transport de marchandises ».

12. Assurer la mobilité dans les villes

Des communications sont souhaitées sur des études de cas sur l'amélioration de la mobilité dans les villes. Elles pourront traiter de trois aspects :

- > stratégies d'équilibrage des modes,
- > cohérence des décisions de planification urbaine et de transport,
- > transports non motorisés et décarbonés.

Des communications traitant des questions suivantes sont encouragées :

- > que peuvent faire les autorités routières pour encourager les modes « durables » ?
- > quelles méthodes innovantes pour relever le défi de la répartition de l'espace routier : quelles réussites, quels échecs ?
- > quelles différences entre les schémas portés par des arguments économiques, environnementaux, sociaux ? Sont-ils compatibles ? Y a-t-il un équilibre optimal ?
- > où se situe l'équilibre entre l'étalement urbain et la densification pour gérer l'accroissement de la population urbaine ? Comment réguler l'étalement urbain lors de l'ouverture de nouvelles infrastructures de transport ?
- > quels sont les bons outils de mobilité pour les villes engorgées des pays en développement ?

13. Transport de marchandises

Des communications sont souhaitées sur les sujets suivants :

- > gestion des corridors internationaux de transport de marchandises. Études de cas sur les bonnes pratiques de gestion (notamment les aspects de passage aux frontières) et plus particulièrement incluant des pays en développement ou d'économie en transition ;
- > interfaces du transport routier de marchandises avec d'autres modes de transport. Études de cas sur les expériences d'amélioration de l'efficacité des interfaces intermodales dans le transport des marchandises ;
- > schémas de gestion du transport urbain de marchandises, sur le plan des aspects méthodologiques et de l'évaluation concrète des mesures de gestion du transport urbain de marchandises.

14. Viabilité hivernale en Amérique latine

Des communications sont souhaitées sur un ou plusieurs des aspects suivants de la viabilité hivernale en Amérique latine :

- > systèmes d'information, notamment la communication dans les deux sens avec les usagers,
- > systèmes de gestion de la viabilité hivernale,
- > approche durable de la viabilité hivernale,
- > impacts du changement climatique (évolutions de la rigueur des hivers) sur la viabilité hivernale et les infrastructures routières et les actions de mesures préventives,
- > stratégies pour les routes de haute montagne (politique et définition du niveau de service, déneigement des routes non revêtues, dispositifs de prévention des avalanches, etc.).

15. L'urbanisation linéaire, fléau mondial de la sécurité routière

Près de la moitié des victimes d'accident sont des usagers vulnérables, la plupart dans des pays en développement, malgré le faible taux de motorisation dans ces pays. Cela est principalement la conséquence d'une urbanisation linéaire le long des routes sans aucun contrôle d'accès et de mauvaises stratégies d'investissement en nouvelles routes qui ont abouti au mélange des fonctions de desserte pour la vie locale, et de transit pour le trafic lourd et rapide.

Des communications sont souhaitées sur les sujets suivants :

- > stratégies dont le but est de prévenir ce type d'aménagement du territoire ; projets stratégiques destinés à encourager des aménagements mieux adaptés,
- > moyens juridiques et compétences des administrations routières afin de faire respecter les règles d'accès le long des routes ;
- > possibilités d'intervention sur les infrastructures afin de corriger ce type de situations dangereuses, en particulier pour les usagers vulnérables.

16. Méthodes d'évaluation de l'impact sur la sécurité routière

La plupart des grands problèmes de sécurité routière trouvent leur origine dans la conception des tracés, dans les schémas directeurs routiers, les plans d'urbanisme et les types d'aménagement du territoire. Les évaluations stratégiques environnementales (ESE) et les évaluations d'impact environnemental (EIE) sont déjà réalisées dans les procédures de planification de la majorité des pays. Cependant, la sécurité routière est toujours en concurrence avec d'autres intérêts publics et privés et d'autres valeurs, et on lui accorde une priorité souvent plus faible.

A ce jour, peu de méthodes et de normes sont disponibles pour mesurer la performance et prévoir les effets en matière de sécurité routière des schémas directeurs et des projets.

Des communications sont souhaitées sur les sujets suivants :

- > exemples d'évaluations effectuées au stade de la planification avant approbation du projet d'infrastructure ;
- > méthodes et critères des évaluations d'impact en matière de sécurité routière.

17. Approche holistique de la sécurité routière

Dans la perspective d'une approche holistique de la sécurité routière, pour une exploitation routière plus sûre, des communications sont souhaitées sur les sujets suivants :

- > formulation des politiques et cadre institutionnel de la sécurité à l'échelle nationale ou locale ;
- > stratégies de marketing social : réussites et enseignements à retenir ;
- > évaluation ex-ante et ex-post des interventions en matière de sécurité routière ;
- > dispositions légales pour faciliter le déploiement de stratégies de sécurité routière.

18. Prise en compte des facteurs humains dans la conception et l'exploitation des routes

Après des décennies d'essais et d'erreurs dans l'adaptation du comportement des usagers aux caractéristiques des réseaux routiers, il est temps maintenant d'adapter les normes de conception et d'exploitation routière aux capacités et aux limites physiologiques et psychologiques des usagers, en tenant compte de la nature de l'interface entre les usagers et l'espace routier.

Des communications sont souhaitées sur les meilleures pratiques sur la prise en considération des facteurs humains dans l'établissement des normes :

- > géométriques de conception routière ;
- > d'exploitation des routes et de la circulation, pour améliorer la sécurité routière.

Les communications ne doivent pas porter sur les infractions (alcoolémie et autres délits).

19. Gestion des risques d'exploitation routière

Des communications sont souhaitées, traitant de la gestion des risques et des techniques s'y rapportant, sur le plan théorique et pratique :

- > présentation de la théorie et des techniques de gestion des risques dans le secteur routier ;
- > meilleures pratiques de gestion des risques liés aux catastrophes naturelles ou causées par l'homme, et au changement climatique, pour le secteur routier ;
- > meilleures pratiques en matière de planification des événements imprévus et des secours en cas de catastrophes naturelles ou causées par l'homme, dans le secteur routier ;
- > acceptation sociale des risques et leur perception dans l'utilisation de la route.

20. Approches durables pour les tunnels routiers

Des communications sont souhaitées présentant une approche systémique et durable du cycle de vie des tunnels routiers et de leurs équipements (conception, entretien, exploitation, et réhabilitation) :

- > conception durable, notamment en vue de diminuer l'impact énergétique global et les coûts d'entretien, pendant toute la période du cycle de vie ;
- > entretien courant et viabilité hivernale durable, notamment en termes de contrôle de l'impact environnemental des produits de nettoyage, de déglacage, d'abrasifs, et du traitement des eaux de drainage ;
- > exploitation durable en termes de consommation énergétique, notamment par l'utilisation d'éclairage, de signalisation lumineuse, et de systèmes de ventilation plus efficaces ;
- > exploitation durable, en termes de contrôle de la pollution atmosphérique par des technologies plus respectueuses de l'environnement comme l'utilisation de filtres photocatalytiques pour la diminution des NO_x.

21. Adaptation des chaussées routières au changement climatique

Des communications sont souhaitées sur les sujets suivants :

- > nature des impacts du changement climatique sur les chaussées ;
- > implications sur les politiques, y compris les moyens de faire face aux impacts potentiels du changement climatique, les manières de prendre en compte l'incertitude et les risques, et l'adaptation des règles de conception et des cahiers des charges ;
- > développement et/ou mise en oeuvre de stratégies d'adaptation et solutions pratiques.

22. Innovation en matière de chaussées routières

Le développement et la promotion de l'innovation dans les projets d'infrastructure de transport, que ce soit dans la gestion des méthodes de construction ou des techniques de construction, peuvent s'avérer très rentables dès qu'il s'agit d'améliorer la sécurité ou de réduire les délais et coûts de construction. L'objectif des progrès technologiques n'est pas seulement de diminuer les coûts directs de l'entretien et de la réhabilitation mais également de contribuer au développement durable.

Des communications sont souhaitées traitant des sujets suivants :

- > exemples de pratiques innovantes permettant de réduire la consommation d'énergie ou les émissions de gaz à effet de serre, par rapport aux méthodes classiques ;
- > exemples de pratiques et de méthodes utilisées par les administrations routières pour encourager l'innovation,
- > conception durable et pratiques de construction qui font appel à des proportions élevées (plus de 50%) de matériaux recyclés
- > innovations éprouvées permettant de réduire la gêne à l'utilisateur, les coûts de construction et d'entretien.

Les communications proposées ne doivent pas avoir un caractère de promotion commerciale mais présenter des éléments étayés et documentés sur les avantages apportés et la mise en application de l'innovation.

23. Ponts routiers

Des communications sont souhaitées portant sur les idées, connaissances et expériences récentes concernant l'un des sujets suivants :

- > inspection et évaluation de l'état des ponts routiers,
- > méthodes d'entretien / de réparation innovantes,
- > gestion du parc patrimonial des ponts.

24. Innovations en matière de traitement et d'utilisation des matériaux locaux marginaux

Ce sujet vise spécifiquement la valorisation des matériaux naturels, localement disponibles sur le site d'un projet routier, mais jugés impropres en l'état suivant les critères usuels des spécifications techniques dans le domaine des terrassements.

Des communications sont souhaitées portant sur des retours d'expériences (en chantier, en planche d'essais, etc.) d'emploi de matériaux :

- > évolutifs (matériaux dont les propriétés changent avec le temps) ou fragmentables ;
- > à composés particuliers (sulfates, sulfures, matière organique, etc.) ;
- > très humides ou très secs ;
- > très argileux ;
- > homométriques, mal charpentés ou à matrice instable.

25. Innovations en matière de construction et d'entretien des routes non revêtues dans les pays en développement

Des communications sont souhaitées portant spécifiquement sur les routes non revêtues sur :

- > l'emploi des techniques de travaux HIMO (haute intensité de main-d'œuvre) ;
- > la valorisation des matériaux locaux naturels ;
- > le développement de nouvelles techniques de construction et d'entretien.