

*Appel à rapports nationaux  
pour les séances d'orientation stratégique*

**Thème stratégique 1 – Gestion et performance**  
***Le rôle des administrations routières  
dans une société multimodale***

Le transport multimodal de passagers et de marchandises est considéré comme un facteur clé pour un transport plus efficace et durable. Les chaînes de transport multimodales sont mises en place afin de combiner les forces et compenser les faiblesses des diverses options de transport. Des administrations de transport multimodal sont nécessaires pour assurer la liaison entre routes et rail, transport motorisé et non motorisé, pour traiter de la distinction entre utilisation et propriété de la voiture (co-voiturage) ainsi que les besoins des piétons, des cyclistes, des usagers des transports publics et le transport de marchandises conteneurisées. Les changements rapides et fondamentaux au sein des sociétés suite aux grandes tendances en numérisation, spécialisation, miniaturisation et communication influent sur la planification, l'entretien et la gestion des routes ainsi que sur leur financement et conduisent à une nouvelle génération d'administration(s).

Les rapports nationaux traiteront des questions suivantes :

- **les objectifs législatifs, réglementaires et autres, ainsi que les politiques** et les délais qui ont été fixés pour le transport intermodal et les nœuds reliant les modes. Le choix modal comme une chance ou un défi pour les administrations routières ;
- **les enseignements tirés et les défis à venir** pour aider les administrations des transports à maîtriser la transformation rapide du système de transport lié au déplacement et au transport multimodal à travers le monde en matière de durabilité, décarbonisation, efficacité. Les avantages et les inconvénients de la refonte du rôle de la route seront le point central à discuter ;
- **les mesures pour les administrations de transport, avec indication des objectifs quantitatifs** qui sont prévus dans le secteur du transport routier pour permettre une utilisation multimodale du réseau routier. Cela pourrait inclure, entre autres :
  - ü de nouveaux besoins et demandes des usagers intermodaux pour les administrations routières ;
  - ü la relation entre aménagement du territoire et transport multimodal ;
  - ü les contraintes nées des crises économiques internationales sur une politique routière multimodale ;
  - ü la fiabilité des routes dans le système de transport intermodal ;
  - ü de nouveaux canaux de communication, stratégies et réseaux sociaux pour les administrations routières ;
  - ü les questions de gestion des risques, de changement climatique, de financement des routes et de développement social dans un environnement multimodal ;
  - ü les défis à venir pour les administrations de transport intermodal, tels que le vieillissement des sociétés, les changements démographiques, les migrations et le développement économique rapide, entre autres ;
  - ü l'externalisation des routes et la participation du secteur public dans un système de transport multimodal.

## Thème stratégique 2 – Accès et mobilité *Mobilité et urbanisation croissante*

Au cours du XXe siècle, l'urbanisation a connu une progression importante, et selon l'ONU, en 2030, plus de 60 % de la population mondiale vivra en ville. Cette évolution entraîne des problèmes considérables : encombrement chronique de la circulation, pollution de l'air et problèmes liés à la santé, etc. Par ailleurs, le phénomène de l'étalement urbain génère d'autres types de difficultés. En effet, la densité de population décroissante en centre-ville donne lieu à des problèmes de gestion des transports publics. Actuellement, la part des déplacements par véhicule particulier engendre diverses dégradations de l'environnement motivant les efforts pour une évolution vers des véhicules décarbonés. Concernant le thème de l'accès et de la mobilité, cette séance d'orientation stratégique a pour ambition de mettre l'accent sur les expériences de pays traitant ces problèmes de manière proactive, et ayant mis en place des solutions.

La structure du rapport national sera, si possible, comme suit : 1) la situation actuelle et les enjeux de l'urbanisation et de la circulation urbaine ; 2) initiatives récentes et bons exemples de mesures déjà appliquées ou en cours de mise en place ; 3) résultats ou résultats escomptés des mesures ; 4) expériences intéressantes, élargissement du sujet et enseignements à tirer sur les défis et les planifications à venir.

Les enjeux de mobilité suivants peuvent être abordés dans les rapports nationaux :

- **Développement des réseaux routiers urbains, notamment les voies de contournement**  
De nombreuses grandes villes ont des réseaux routiers insuffisants en termes de capacité, en particulier pour le contrôle du trafic de transit. Elles construisent en réponse des axes de contournement.
- **Amélioration de l'exploitation des réseaux routiers**  
Guidage et fluidification de la circulation grâce au recueil et à la diffusion d'information trafic grâce aux STI (systèmes de navigation, contrôle des feux de signalisation, régulation de bretelle d'accès, utilisation des bandes d'arrêt d'urgence, circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence, contrôle dynamique de la vitesse, voies réversibles).
- **Utilisation de l'espace souterrain et en surface**  
La construction de routes en souterrain permet une utilisation efficace des terrains en surface : amélioration du paysage, réduction des agressions à l'environnement, amélioration de la santé grâce aux mobilités douces (déplacement à pied et à vélo).
- **Promotion du transport multimodal en faveur de l'environnement**  
Développement des transports publics, diffusion d'information trafic intégrée, transports publics sans rupture, amélioration des nœuds de transport, parcs-relais pour voitures et pour vélos, location de vélos, co-voiturage.
- **Tarification de la congestion**  
La tarification routière, la tarification de la valeur : véhicules à taux d'occupation élevé (HOV) ou péage pour véhicules à taux d'occupation élevée (HOT), modulation des péages, tarification à la distance.
- **Planification d'occupation des sols compatible avec les centres villes et leur périphérie**  
Densification urbaine, maîtrise de l'étalement urbain, développement orienté vers le développement des transports publics. Planification et mesures proactives pour un futur développement sain de la ville et des transports afin d'éviter l'étalement urbain.
- **Gestion de l'espace routier accueillant plusieurs modes de transport (piétons, vélos, autobus et tramways)**  
Réattribution de l'espace routier (voies de bus rapides, train léger, voies cyclables, voies piétonnes), développement des réseaux cyclables, maîtrise de l'offre de stationnement.
- **Amélioration de l'environnement des abords des routes**  
Construction de roclades, aménagement de carrefours, murs anti-bruit adaptés, chaussées peu bruyantes, nouvelles technologies de dénitrification des sols, photocatalyseurs, etc.
- **Possibilité d'introduction de nouvelles technologies afin d'améliorer la mobilité urbaine : nouveaux types de véhicules, STI, véhicules à pilotage automatique, etc.**  
Micromobilité, système avancé d'information et de contrôle de la circulation sur autoroute (AHS), télématique, système de localisation des autobus, régulation du stationnement, information sur l'état du trafic, gestion innovante de la gestion de la circulation grâce aux STI.

### Thème stratégique 3 - Sécurité

## *L'approche prise par les administrations routières pour rendre les routes plus sûres*

Au Congrès mondial de la Route de Mexico en 2011, l'Association a encouragé ses gouvernements membres à poursuivre la mise en œuvre de stratégies nationales globales en matière de sécurité routière, dans l'objectif de réduire le nombre de blessés et de tués, en se référant aux buts de la Décennie d'Action des Nations Unies pour la sécurité routière. L'un des piliers de la Décennie d'Action est une évolution vers des systèmes routiers sûrs<sup>1</sup>.

Cette séance présentera la manière dont les différents pays progressent dans le domaine de la sécurité routière, notamment les actions que certains d'entre eux ont menées en réponse à la Décennie d'Action des Nations Unies. Autant que possible, les rapports nationaux souligneront des actions visant à rendre les réseaux routiers plus sûrs, et examineront comment les technologies pourraient avoir un rôle clé dans la réalisation de cet objectif.

#### **1. Quelles actions mettez-vous actuellement en œuvre pour rendre les réseaux routiers plus sûrs (menez-vous des réflexions sur la possibilité de mettre en place une approche de système routier sûr) ?**

*Note : veuillez choisir des items pour lesquels des initiatives récentes ont été prises ou pour lesquels des résultats significatifs ont été obtenus dans votre pays*

- Quelles sont les dispositions institutionnelles mises en place pour assurer le succès du plan national de sécurité routière ?
- Comment communique votre gouvernement/administration routière avec les usagers routiers en termes de sensibilisation pour changer les comportements et améliorer la sécurité routière ?
- Quelles mesures prend votre gouvernement pour s'assurer que la sécurité des véhicules est améliorée ?
- Quelles mesures sont prises par votre autorité routière pour renforcer la sécurité sur : les axes principaux (autoroutes/voies rapides); les routes locales ?
- Comment votre administration réduit-elle les risques auxquels sont exposés les ouvriers sur les chantiers ?
- Quelles nouvelles normes de conception votre administration envisage-t-elle pour améliorer la sécurité ?
- Quelles actions envisagez-vous pour améliorer la sécurité dans les infrastructures sensibles, telles que les tunnels ?
- Quelles actions mettez-vous en œuvre afin de lutter contre les comportements à risque (alcool au volant, distraction au volant, usage des téléphones mobiles au volant) ?
- Quelle est la législation en vigueur dans votre pays concernant le port du casque (deux-roues motorisés et bicyclettes), le port de la ceinture de sécurité ainsi que les systèmes de protection pour les enfants ?
- Etc.

#### **2. Quelles nouvelles technologies sont utilisées ou envisagées afin de faire de réels progrès en matière de sécurité routière ?**

- Selon vous, quelles nouvelles technologies pourraient vraiment faire la différence en matière de sécurité routière ?

---

<sup>1</sup> L'approche de «Système sûr» permet de mieux compenser les erreurs involontaires et les défaillances humaines. Les organisations internationales soutiennent cette approche qui résulte d'un ensemble de connaissances multidisciplinaires en sécurité routière et de pratiques, fondé sur des données probantes. L'approche «Système sûr» est recommandée pour tous les pays.

## Thème stratégique 4 - Infrastructures

### *L'optimisation des investissements en infrastructure routière et la reddition des comptes*

La reddition de compte et la transparence de la gestion des investissements publics en infrastructures routières amènent les gestionnaires de réseau routier à adopter de nouvelles pratiques visant à démontrer et à appuyer les choix d'investissements. L'équilibre entre les niveaux de services atteints ou souhaités par les usagers passe par l'élaboration d'indicateurs de performance crédibles et fiables, accessibles au public et facilitant la compréhension des enjeux. Le maintien en bon état du patrimoine représente un défi pour les administrations dans la mesure où les besoins de financement sont très généralement supérieurs au budget disponible. Les choix d'investissements doivent donc s'accompagner d'un argumentaire technique, économique et à caractère social quant au rôle de la route et de la mobilité dans nos sociétés.

Les rapports nationaux traiteront des sujets suivants en s'inspirant des questions proposées :

1. **Indicateurs de performance** - Quels sont les principaux indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'état du patrimoine routier et/ou le niveau de service offert à l'utilisateur ? Les résultats des mesures sont-ils destinés à la prise de décision des gestionnaires du réseau ? Quelle est l'information communiquée aux élus et aux usagers sur l'état du réseau routier, cette information est-elle accompagnée de l'indication des engagements pris par le gestionnaire ?
2. **Outils d'analyse des choix d'investissements** - L'approche réseau est-elle privilégiée ou l'approche projet est-elle encore utilisée ? Avez-vous intégré une approche par axe avec analyse de vulnérabilité des infrastructures localisées sur cet axe ? Comment abordez-vous l'arbitrage entre les investissements requis pour le maintien des différents actifs comme les ponts et les chaussées ? Utilisez-vous des outils de simulation de l'évolution de l'état des infrastructures routières dans un contexte de budget restreint ?
3. **Satisfaction des usagers** - Comment vérifiez-vous les attentes des usagers à l'égard des niveaux de services offerts, des priorités dont devrait se doter l'administration et des coûts afférents ?
4. **Implication du citoyen dans les décisions** - Le citoyen est-il partie prenante des décisions en matière de financement des infrastructures routières ? Comment les résultats de mesures de la satisfaction des usagers sont-ils pris en compte dans l'analyse des choix d'investissements ?
5. **Reddition des comptes** - Comment est faite et quel est le contenu de la reddition des comptes au public en matière de gestion des infrastructures routières ? À quels documents, quelles informations, le citoyen a-t-il accès (en matière d'état du patrimoine routier, de tableau de bord de réalisation des investissements, etc.) ?