

# SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>Préface</b>	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>Présentation de l'AIPCR</b>	<b>8</b>
2.1	L'AIPCR et ses membres	8
2.2	Comment l'AIPCR est-elle dirigée et gérée	10
2.3	Activités de l'AIPCR	12
2.4	Rôle de l'AIPCR dans le système de transport routier	14
<b>3.</b>	<b>Vision, mission et valeurs de l'AIPCR</b>	<b>16</b>
3.1	Vision	16
3.2	Mission	16
3.3	Valeurs	16
<b>4.</b>	<b>Objectifs en matière de routes et de transport routier</b>	<b>18</b>
4.1	Introduction	18
4.2	Objectifs et Comités techniques des Thèmes stratégiques	20



Thème stratégique 1 -	Techniques routières	34
Thème stratégique 2 -	Transport routier, Qualité de Vie et Développement durable	38
Thème stratégique 3 -	Exploitation des Routes et du Transport routier	44
Thème stratégique 4 -	Gestion et Administration du Système routier	50
Thème stratégique 5 -	Niveaux appropriés de Développement des Routes et du Transport routier	58

## **5. Objectifs en matière d'organisation de l'AIPCR** **66**

Objectif A -	Réseaux et forums internationaux	66
Objectif B -	Réseaux de contacts personnels	68
Objectif C -	Transfert de technologie	70
Objectif D -	Gestion des Congrès mondiaux	72
Objectif E -	Publications	74
Objectif F -	Augmentation du nombre de membres	76
Objectif G -	Gestion de l'Association	78
Objectif H -	Coopération avec les organisations internationales et régionales	80

## **6. Liste des pays membres** **82**

6.1	Gouvernements membres	82
6.2	Comités nationaux	84



# 1. PRÉFACE

L'Association mondiale de la Route, fondée en 1909, a toujours été à la pointe tout au long du XXe siècle en tant que forum international en matière de routes et de transport routier. Par ses activités, l'AIPCR a joué un rôle important pour rassembler la communauté routière mondiale et l'aider à progresser, favorisant ainsi la croissance économique et le bien-être social.

Les administrations routières sont confrontées à des problèmes de plus en plus complexes dans un monde qui connaît des évolutions rapides. Pour répondre aux enjeux du moment, l'AIPCR a adopté son premier Plan stratégique à l'occasion de son Congrès mondial de la Route à Montréal en 1995, pour servir de ligne de conduite future pour l'Association. Le Congrès mondial de Kuala Lumpur en 1999 a donc été le premier à être organisé dans le cadre du Plan stratégique de l'AIPCR, avec notamment, la tenue de séances transversales ayant pour objectif de traiter de sujets d'actualité avec une approche interdisciplinaire, qui s'est révélée efficace et qui doit être approfondie. Sur la base des résultats de ce Congrès et de l'analyse de l'enquête sur les thèmes d'actualité auprès des Premiers Délégués de l'AIPCR, les membres de la Commission du Plan stratégique ont réalisé l'important travail de révision du Plan stratégique pour la période 2000-2003 au terme d'un large échange de vues. Je remercie tout particulièrement tous ceux qui ont bien voulu faire part de leurs points de vue, ainsi que les membres de la Commission du Plan stratégique, du Conseil et du Comité exécutif.

Avec ce Plan, l'AIPCR va réorienter ses activités, tout en conservant la coopération internationale et le transfert de technologie comme lignes maîtresses pour mettre l'accent sur les besoins accrus de ses membres en constante évolution. Je suis convaincu que par la mise en œuvre de son Plan stratégique et son suivi sur les quatre années menant au prochain Congrès mondial de la Route à Durban, l'AIPCR, riche de son expérience de près d'un siècle au service du progrès et de l'innovation, continuera à développer ses activités au siècle prochain, et saura faire face efficacement aux défis à venir.

Octobre 2000

**Dr. Eng. Hiroshi MITANI,  
Président de l'AIPCR  
(1997-2000)**



# 2. PRÉSENTATION DE L'AIPCR

## 2.1 L'AIPCR 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'AIPCR reconnaît les catégories suivantes de membres :

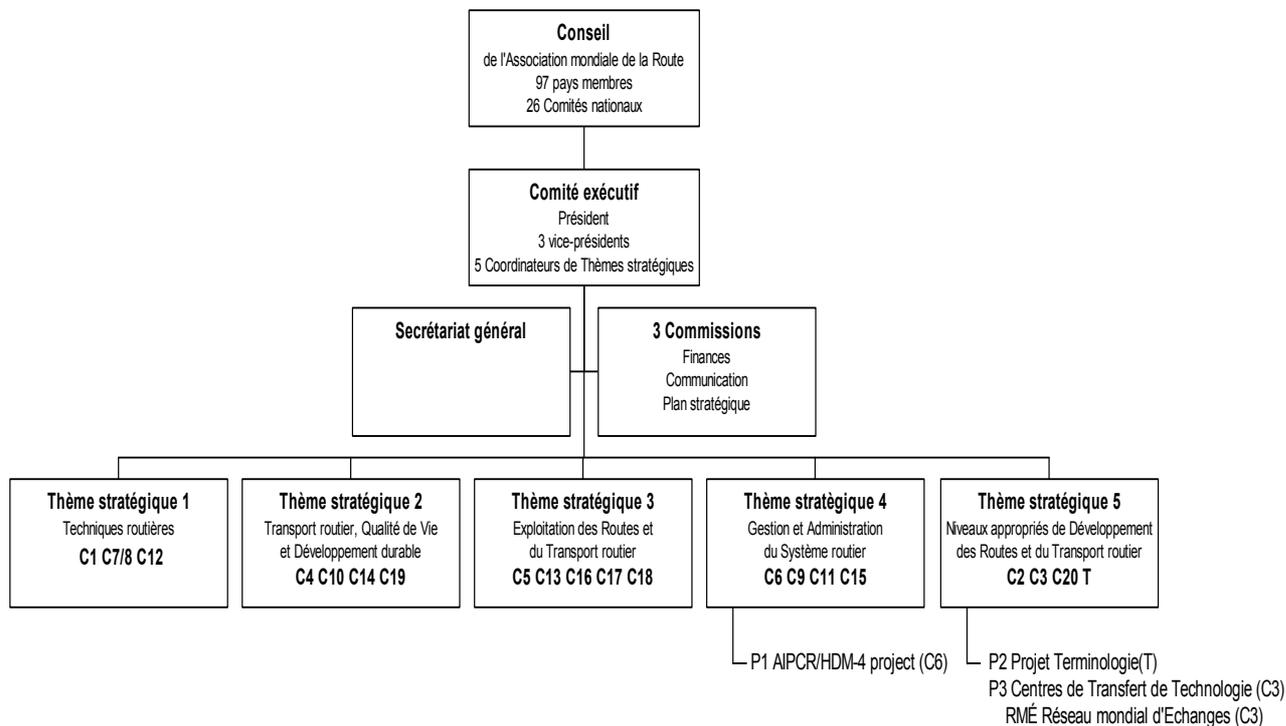
- **Gouvernements nationaux** ; ils sont représentés par des premiers délégués, qui sont en général des cadres supérieurs d'administrations nationales ou régionales ;
- **Autorités régionales** (représentants du premier échelon administratif, en dessous du gouvernement national) ;
- **Membres collectifs** (associations, organisation internationales, sociétés et instituts de recherche) ;
- **Membres personnels** ;
- **Membres d'honneur.**

2.1.3 En octobre 2000, l'AIPCR compte 97 gouvernements membres nationaux dans le monde entier. Les deux tiers sont des pays en développement (PED) et des pays en transition (PET). Il y a environ 2 000 autres membres (dont environ la moitié sont des membres personnels).



## 2.2 Comment l'AIPCR est-elle dirigée et gérée

### Structure de l'AIPCR

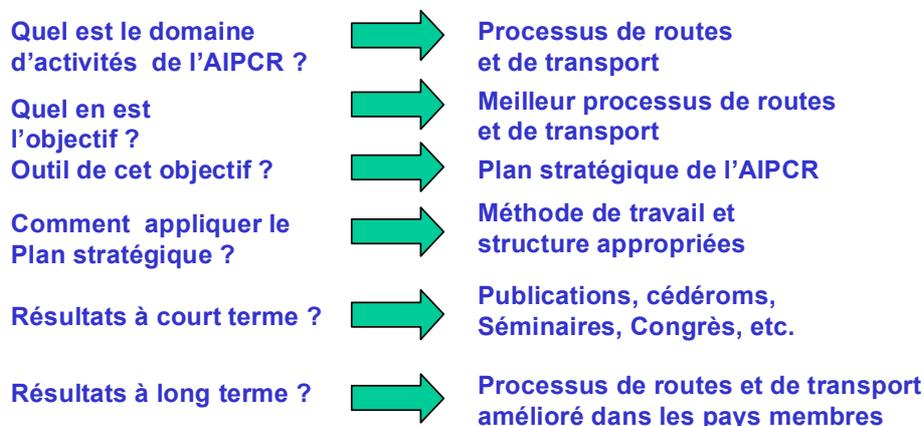


- 2.2.1 Le Conseil de l'Association a l'ultime responsabilité de la direction de l'AIPCR. Il est composé de délégations des pays membres, chacune dirigée par un premier Délégué. Le Conseil élit le bureau, le Secrétaire général et les membres du Comité exécutif. Le Conseil se réunit une fois par an.
- 2.2.2 Le Comité exécutif est responsable de la supervision de la gestion de l'Association en conformité avec les politiques approuvées par le Conseil. Il est aidé dans cette tâche par les Commissions (Commissions des Finances, de la Communication et du Plan stratégique) et le Secrétariat général.
- 2.2.3 Le Secrétariat général de l'AIPCR est composé de personnes mises à disposition par différents pays et du personnel salarié. Il est situé à Paris. Il fournit des prestations de secrétariat au Conseil, au Comité exécutif et aux Commissions. Le Secrétariat général gère également la traduction et l'édition de publications, et apporte son soutien aux Comités techniques.
- 2.2.4 Il existe des Comités nationaux de l'AIPCR dans 26 pays. Les Comités nationaux organisent les activités locales, comme les réunions ou les conférences, et gèrent des membres.
- 2.2.5 Cinq thèmes stratégiques ont été définis, au sein desquels 20 Comités techniques travaillent sur divers sujets du domaine de la route et du transport routier.



## 2.3 Activités de l'AIPCR

### Cadre des activités de l'AIPCR



- 2.3.1 L'AIPCR organise un Congrès mondial tous les quatre ans. Le dernier s'est tenu à Kuala Lumpur (Malaisie) en 1999 et le prochain aura lieu à Durban (Afrique du Sud), du 19 au 25 octobre 2003. L'AIPCR organise également un Congrès international de la Viabilité hivernale tous les quatre ans dans l'intervalle entre les Congrès mondiaux. Le prochain aura lieu à Sapporo (Japon), du 28 au 31 janvier 2002.
- 2.3.2 L'activité la plus importante de l'AIPCR consiste à gérer des Comités techniques, qui entreprennent des études sur des sujets liés aux enjeux de la route et du transport. Les participants attachent une grande importance aux réseaux de contacts que les Comités offrent. Les Comités techniques organisent des séminaires et se réunissent fréquemment dans les pays en développement et les pays en transition, ainsi que dans les pays développés, pour promouvoir le but principal de l'AIPCR, à savoir le transfert de technologie entre les pays membres.

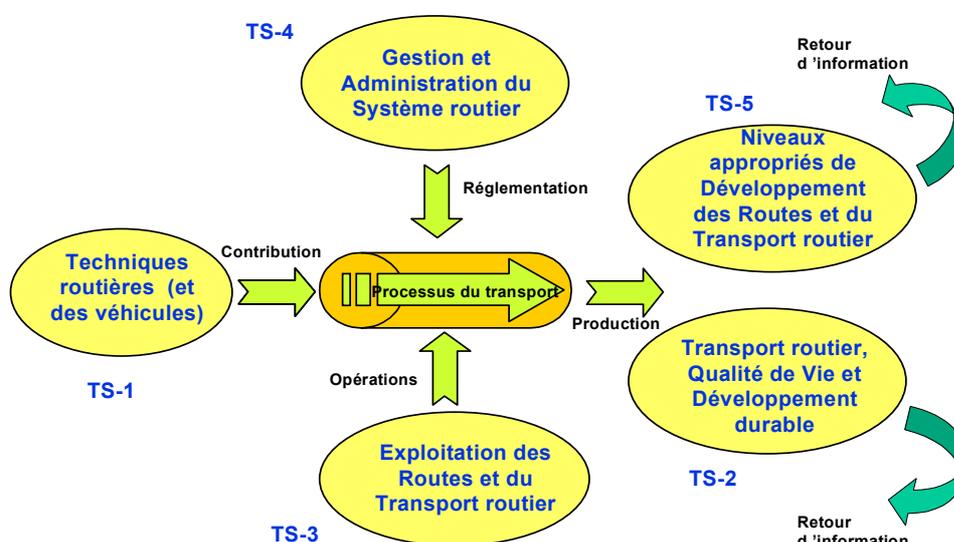


2.3.3 L'AIPCR édite un large éventail de publications (sur papier et sur cédérom), dont une revue trimestrielle, *Routes/Roads*, des rapports rédigés par les Comités techniques, les documents de Congrès, ainsi que des dictionnaires de termes techniques.

2.3.4 L'AIPCR gère également des projets tels que le système de développement et de gestion des routes, appelé HDM-4, le projet de création de centres de transfert de technologie dans les pays en développement et les pays en transition, ainsi que le projet Terminologie.

## 2.4 Rôle de l'AIPCR dans le système de transport routier

### Modèle principal du processus



2.4.1 Le système routier joue un rôle vital dans les performances des économies modernes, ainsi que dans le fonctionnement de la société ; il permet également d'obtenir une utilisation efficace des sols et d'optimiser le développement régional.

2.4.2 L'AIPCR occupe une position unique en tant que forum international des échanges d'information : elle est en mesure de traiter toute la gamme des problèmes de transport routier et d'infrastructures routières. Les participants aux activités de l'AIPCR ont découvert qu'ils avaient beaucoup à apprendre les uns des autres. Ils peuvent mettre au point des politiques et des méthodes techniques plus efficaces en tenant compte des réussites et des échecs constatés par ailleurs.

2.4.3 Les avantages des activités de l'AIPCR se traduiront par des administrations routières plus efficaces, une meilleure contribution du transport routier au regard de l'économie au sens large, des moyens de transport plus sûrs, et enfin des relations plus harmonieuses entre le transport routier, les usagers des transports, l'environnement et la société.



# 3. VISION, MISSION ET VALEURS DE L'AIPCR

## 3.1 Vision

- L'AIPCR sera la première source d'information du monde sur la route, le transport routier et leurs pratiques dans le contexte du transport durable et intégré.

## 3.2 Mission

L'AIPCR existe pour servir tous ses membres en fournissant :

- 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, concernant en particulier de bonnes infrastructures de transport, l'exploitation, la sécurité et la durabilité à travers le monde,
- l'identification, le développement et la diffusion des meilleures pratiques ainsi que l'offre du meilleur accès aux informations internationales,
- une attention particulière, dans le cadre de ses activités, aux pays en développement et en transition,
- le développement et la promotion d'outils efficaces d'aide à la décision en matière de routes et de transport routier.

## 3.3 Valeurs

Les valeurs que l'AIPCR reconnaît sont :

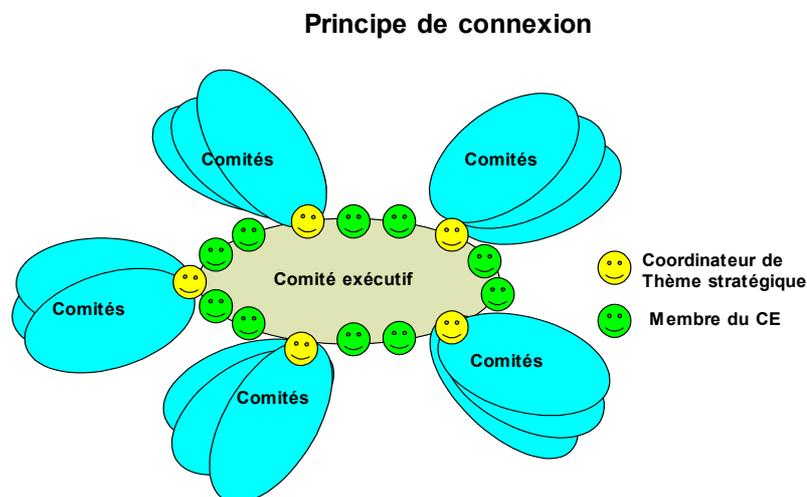
- la qualité universelle du service fourni à ses membres,
- l'ouverture d'esprit, l'objectivité et l'impartialité,
- la promotion de solutions durables et économiquement viables,
- la reconnaissance du transport routier dans le contexte du transport intégré et de l'aménagement du territoire,
- les orientations données par ses partenaires,
- la diversité internationale des besoins en matière de transport routier,
- la recherche d'une position de pointe en matière de transfert de technologie.



# 4. OBJECTIFS EN MATIÈRE DE ROUTES ET DE TRANSPORT ROUTIER

## 4.1 Introduction

- 4.1.1 Un des rôles essentiels du Conseil et du Comité exécutif est d'examiner les questions naissantes que l'AIPCR souhaite traiter. Ces questions peuvent être soulevées par n'importe quelle source, que ce soit le Conseil, le Comité exécutif, les Comités techniques ou les membres. De manière à pouvoir examiner ces questions, l'AIPCR va définir des objectifs précis et les stratégies qui seront adoptées pour atteindre ces objectifs. Les objectifs et les stratégies sont résumés dans les tableaux ci-après (à partir de la page 34).
- 4.1.2 Les membres du Comité exécutif assumeront la responsabilité de certains thèmes stratégiques. Chaque thème stratégique comprend les Comités techniques dont les buts et les stratégies sont les plus étroitement liés, selon le modèle de processus de transport.
- 4.1.3 Par délégation du Comité exécutif, les Coordinateurs de Thème stratégique sont chargés de coordonner et de faire en sorte que les activités inscrites aux thèmes stratégiques soient menées en conformité avec les buts approuvés figurant dans le Plan stratégique.





## 4.2 Objectifs et Comités techniques des Thèmes stratégiques

### 4.2.1 Thème stratégique 1 : Techniques routières

*Objectif : Améliorer la mise en place et l'entretien de l'infrastructure routière conformément aux meilleures méthodes utilisées au niveau international.*

*Comités techniques : C1 Caractéristiques de Surface  
C7/8 Chaussées routières  
C12 Terrassements, Drainage et Couche de Forme*

*Termes de référence :*

#### **C1 – Comité technique des Caractéristiques de Surface**

- ⇒ Méthodes et systèmes de mesure des caractéristiques de surface à partir, entre autres, des résultats des deux expériences internationales conduites par l'AIPCR sur l'adhérence, la texture et l'uni,
- ⇒ Mesure des émissions de bruit,
- ⇒ Interaction chaussée/véhicule,
- ⇒ Indicateurs de qualité d'usage des chaussées.

#### **C7/8 – Comité technique des Chaussées routières**

Conception des chaussées souples, mixtes, en béton et composites, en fonction des critères de durabilité, économiques et environnementaux.

- ⇒ Méthodes et normes de dimensionnement,
- ⇒ Choix des matériaux, recyclage, performance des matériaux, y compris les essais et l'évaluation,
- ⇒ Entretien et renforcement.

#### **C12 – Comité technique des Terrassements, Drainage et Couche de Forme**

- ⇒ Conception et construction,
- ⇒ Amélioration des sols,
- ⇒ Utilisation des matériaux locaux et des déchets,
- ⇒ Mouvements de l'eau et amélioration des systèmes de drainage,
- ⇒ Gestion des risques,
- ⇒ Prénormatisation.



## 4.2.2 Thème stratégique 2 : Transport routier, Qualité de Vie et Développement durable

*Objectif : Encourager l'élaboration de politiques de transport routier qui prennent pleinement en compte le besoin d'intégration avec les autres modes de transport et qui se traduisent par des résultats bénéfiques pour la collectivité en termes économiques, environnementaux et sociaux.*

Comités techniques : C4 Routes interurbaines et Transport interurbain intégré  
C10 Ville et Transport urbain intégré  
C14 Développement durable et Transport routier  
C19 Transport de marchandises

Termes de référence :

### **C4 – Comité technique des Routes interurbaines et du Transport interurbain intégré**

- ⇨ Mobilité,
- ⇨ Développement régional et aménagement du territoire,
- ⇨ Intégration, intermodalité, interopérabilité des différents modes de transport,
- ⇨ Modes de transport émergents,
- ⇨ Consultation du public,
- ⇨ Méthodes et compétences transdisciplinaires,
- ⇨ Routes rurales,
- ⇨ Étude du tracé,
- ⇨ Équipements de la route.

### **C10 – Comité technique de la Ville et du Transport urbain intégré**

- ⇨ Relation entre transport et urbanisme,
- ⇨ Amélioration de l'intégration des réseaux routiers avec les transports en commun,
- ⇨ Partage de la voirie urbaine entre les différents modes de transport, y compris les transports non motorisés,
- ⇨ Modes de transport émergents,
- ⇨ Systèmes de paiement intégré avec aménagements d'espaces de stationnement et de transport en commun.



### **C14 – Comité technique** **du Développement durable et du Transport routier**

- ⇒ Conséquences du protocole de Kyoto et implications du réchauffement global sur les politiques routières,
- ⇒ Évaluation des impacts des politiques de transport sur l'emploi, la santé et la biodiversité,
- ⇒ Limitation des émissions sonores et nocives en milieu urbain,
- ⇒ Méthodes de consultation du public, en distinguant les programmes des projets.

### **C19 – Comité technique** **du Transport de marchandises**

- ⇒ Situation générale du transport des marchandises,
- ⇒ Conséquences de la libéralisation des échanges et de la déréglementation,
- ⇒ Transport de marchandises par route,
- ⇒ Intermodalité, relations avec le fret ferroviaire, aspects liés à la sécurité,
- ⇒ Plates-formes intermodales,
- ⇒ Poids et dimensions des véhicules.

#### **4.2.3 Thème stratégique 3 : Exploitation des Routes et du Transport routier**

*Objectif : Améliorer l'efficacité et la sécurité de l'utilisation du système routier, y compris le mouvement des personnes et des marchandises sur le réseau routier, tout en gérant de manière efficace les risques associés aux activités de transport routier et à l'environnement naturel.*

*Comités techniques :*

- C5 *Exploitation des Tunnels routiers*
- C13 *Sécurité routière*
- C16 *Exploitation des Réseaux*
- C17 *Viabilité hivernale*
- C18 *Gestion des Risques liés aux Routes*

*Termes de référence :*

### **C5 – Comité technique** **de l'Exploitation des Tunnels routiers**

- ⇒ Méthodes d'exploitation en fonction de critères économiques et de sécurité,
- ⇒ Équipements,
- ⇒ Adaptation et amélioration des ouvrages en service,
- ⇒ Formation du personnel,
- ⇒ Analyse des risques,
- ⇒ Suivi des conclusions du projet "Transport de matières dangereuses dans les tunnels".



### **C13 – Comité technique de la Sécurité routière**

- ⇒ Audits de sécurité routière,
- ⇒ Méthodes d'évaluation des concepts de sécurité routière,
- ⇒ Normes de conception du point de vue de la sécurité routière,
- ⇒ Analyse du comportement des usagers,
- ⇒ Application de la législation,
- ⇒ Formation en matière de sécurité routière,
- ⇒ Sécurité des véhicules lourds.

### **C16 – Comité technique de l'Exploitation des Réseaux**

- ⇒ Rôle et responsabilité des administrations routières en matière d'exploitation des réseaux routiers,
- ⇒ Partenariats public/privé,
- ⇒ Coopération avec les administrations et organismes impliqués dans la gestion du trafic,
- ⇒ Méthodes de gestion intelligente des infrastructures routières,
- ⇒ Surveillance en temps réel des réseaux routiers,
- ⇒ Information des usagers,
- ⇒ Moyens de gestion intermodale.

### **C17 – Comité technique de la Viabilité hivernale**

- ⇒ Préparation du programme technique et de la documentation du Congrès international AIPCR de la Viabilité hivernale.
- ⇒ Gestion et entretien des routes en hiver.

### **C18 – Comité technique de la Gestion des Risques liés aux Routes**

- ⇒ Identification et classification des risques naturels ou industriels,
- ⇒ Méthodes préventives,
- ⇒ Plans d'exposition aux risques,
- ⇒ Gestion de crise.



#### 4.2.4 Thème stratégique 4 : Gestion et Administration du Système routier

*Objectif : Améliorer la performance des administrations routières dans la mise en place, l'exploitation et la gestion de l'infrastructure routière et de son utilisation conformément aux meilleures méthodes utilisées au niveau international.*

*Comités techniques :*

- C6 Gestion des Routes*
- C9 Évaluation économique et financière*
- C11 Ponts et autres Ouvrages routiers*
- C15 Performance des Administrations routières*

*Projets :*

- P1 Projet HDM-4*

*Termes de référence :*

##### **C6 – Comité technique de la Gestion des Routes**

Méthodes de gestion du patrimoine en tenant compte de :

- ⇒ Gestion des transports,
- ⇒ Niveaux de service,
- ⇒ Qualité de la gestion et de l'entretien,
- ⇒ Modèles de gestion et de prévision économiques.

**P1**, l'Équipe de projet AIPCR/HDM-4 est reliée à ce Comité technique.

##### **C9 – Comité technique de l'Évaluation économique et financière**

- ⇒ Politique de tarification,
- ⇒ Modes de financement des infrastructures routières,
- ⇒ Cas des routes en milieu rural,
- ⇒ Recouvrement des coûts,
- ⇒ Changements dans le partage des risques dus aux nouvelles méthodes de financement, en tenant compte de l'analyse de coût global.

##### **C11 – Comité technique des Ponts et autres Ouvrages routiers**

- ⇒ Gestion du patrimoine,
- ⇒ Méthodes d'investigation de l'état des ouvrages,
- ⇒ Analyse des risques et fiabilité des ouvrages (ponts et autres ouvrages, sauf tunnels) en tenant compte de toute la vie de l'ouvrage, analyse sur toute la durée de service,
- ⇒ Méthodes appropriées d'exploitation.



### **C15 – Comité technique** **de la Performance des Administrations routières**

- ⇒ Nouveaux modes d'organisation et de gestion des administrations routières,
- ⇒ Gestion et partage des risques en cas de partenariat public/privé et public/public,
- ⇒ Nouvelles conditions d'exercice du pouvoir de réglementation par les autorités publiques dans les situations de concessions,
- ⇒ Indicateurs de performance des systèmes de qualité,
- ⇒ Affectation optimale des ressources,
- ⇒ Méthodes de passation des marchés de travaux.

#### **4.2.5 Thème stratégique 5 : Niveaux appropriés de Développement des Routes et du Transport routier**

*Objectif : Encourager le développement de politiques et de programmes de transport routier qui tiennent compte des besoins spécifiques des pays en développement et en transition et des zones rurales et isolées.*

*Comités techniques :*

C2	Consultation du public
C3	Échanges technologiques et Développement
C20	Développement approprié
T	Terminologie

*Projets :*

P2	Projet Terminologie
P3	Projet Création de Centres de Transfert de Technologie

*Termes de référence :*

### **C2 – Comité technique** **de la Consultation du public**

- ⇒ Amélioration de la compréhension des usagers et du public ainsi que celle de leurs attentes,
- ⇒ Recensement d'expériences réussies,
- ⇒ Développement de nouvelles méthodologies de consultation du public.

Les méthodes doivent distinguer ce qui est fait pour les politiques, les programmes et les projets. Elles doivent améliorer la politique de communication.



### **C3 – Comité technique des Échanges technologiques et du Développement**

- ⇒ Poursuivre, avec les Comités techniques de l'AIPCR, l'identification / coordination des progrès dans l'état de l'art,
- ⇒ Poursuivre l'identification de méthodes de transfert de technologie réussies,
- ⇒ Faciliter l'identification des besoins des pays en développement,
- ⇒ Compléter la formation des ingénieurs routiers par un aspect humain et social (sociologie et psychologie sociale).

L'Équipe de Projet "Création de Centres de Transfert de Technologie" (**P3**) et le Réseau mondial d'Échanges (**RMÉ**) sont reliés au C3.

### **C20 – Comité technique du Développement approprié**

- ⇒ Conduire une recherche pour arrêter une méthodologie d'inventaire des besoins routiers en tant que service social,
- ⇒ Définir les objectifs adaptés à atteindre en s'inspirant de la notion de développement approprié,
- ⇒ Comparer les méthodes utilisées pour qualifier et quantifier ces besoins et en extraire les meilleures pratiques,
- ⇒ Définir un modèle "universel", un "cadre universel" reconnu par la communauté routière pour déterminer les priorités d'investissements routiers dans les pays pauvres. Cette méthode d'évaluation doit être acceptée et partagée par les bailleurs de fonds et mise en œuvre par les administrations routières. Parmi les plus-values du projet, elle doit tenir compte, en plus de la réduction du coût de fonctionnement des véhicules, des plus-values agricoles, minières et touristiques et des impacts sociaux,
- ⇒ Créer une base de données orientée vers le développement approprié. Ces données représentent les indicateurs sociaux (taux de desserte routière, délai d'approche des villes, etc.).

### **T – Comité technique de la Terminologie**

- ⇒ Mise à jour et diffusion du Dictionnaire et du Lexique électroniques AIPCR,
- ⇒ Services terminologiques sur Internet,
- ⇒ Développement d'outils d'aide à la traduction.

**P2**, l'Équipe de Projet "Terminologie", est reliée au Comité de la Terminologie.

*Dans les tableaux qui suivent, les abréviations renvoient à ces définitions.*



## Thème stratégique 1 : Techniques routières

*Vue d'ensemble :* Ce thème stratégique couvre l'activité des Comités techniques C1- Caractéristiques de Surface, C7/8-Chaussées routières et C12- Terrassements, Drainage et Couche de Forme. Cette activité traditionnelle va évoluer vers des approches mettant l'accent sur les usagers et le marché, ainsi que sur l'évaluation du coût global sur l'ensemble de la durée de vie.

*Objectif :* Améliorer la mise en place et l'entretien de l'infrastructure routière conformément aux meilleures méthodes utilisées au niveau international.

<b>ENJEU</b>	
1.1 ANALYSES VISANT À DÉFINIR LES EXIGENCES FONCTIONNELLES ET DE QUALITÉ ATTENDUES PAR L'USAGER	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Définir une méthode et des indicateurs pour évaluer les besoins des usagers en matière de travaux routiers, y compris l'entretien et l'exploitation  Poursuite de l'expérience PIARC-EVEN	Meilleure compréhension des influences et conséquences des attentes des usagers concernant la conception, la construction et les travaux d'entretien  Méthodes et indicateurs  Directives et recommandations
<b>ENJEU</b>	
1.2 ANALYSE DU COÛT GLOBAL DES INFRASTRUCTURES ET DÉVELOPPEMENT DU SYSTÈME DE PRODUCTION ET DE PRODUITS DU POINT DE VUE DU CLIENT, DU GESTIONNAIRE ET DE L'USAGER ; CELA COMPREND AUSSI LES MATÉRIAUX RECYCLÉS ET MARGINAUX	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Prendre en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux  Lors de la mise en pratique de modèles de coût global, définir les avantages ainsi que les changements politiques nécessaires	Méthodes de détermination du coût global  Comprendre les implications politiques éventuelles de ces changements pour les administrations routières



## Thème stratégique 1 : Techniques routières (suite)

<b>ENJEU</b>	
1.3 PRENDRE EN COMPTE LES INNOVATIONS ET LES RÉSULTATS DE LA RECHERCHE ET PROMOUVOIR LEUR UTILISATION LORS DE L'ÉLABORATION DES MEILLEURES PRATIQUES ET DES RECOMMANDATIONS	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Prendre en compte les besoins des usagers (qualité et niveau de service)  Quels sont les différents types d'innovations qui ont été mises en place  Mettre au point des approches de prénormalisation	Description des processus de développement : comment mettre en pratique les innovations et les travaux de recherche  Directives et recommandations
<b>ENJEU</b>	
1.4 ADAPTATION DE TECHNOLOGIES APPROPRIÉES AUX PAYS EN DÉVELOPPEMENT (PED) ET AUX PAYS EN TRANSITION (PET)	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Identifier les technologies appropriées aux PED/PET	Meilleure compréhension de la part des PED/PET au sujet des technologies adaptées à leur pays
<b>ENJEU</b>	
1.5 ENCOURAGER LA MISE AU POINT DE STRUCTURES DE CHAUSSÉE RÉSISTANTES DONT L'EFFICACITÉ ET LA SÉCURITÉ PEUVENT ÊTRE MAINTENUES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Définir les structures les plus importantes  Prendre en compte les risques naturels dans la conception de la structure, dans l'entretien et le renforcement	Comparaison de différentes approches  Directives et recommandations pour une plus large mise en place de la gestion du risque



## Thème stratégique 2 : Transport routier, Qualité de Vie et Développement durable

*Vue d'ensemble :* Ce thème stratégique couvre les activités des Comités techniques C4-Routes interurbaines et Transport interurbain intégré, C10-Ville et Transport urbain intégré, C14-Développement durable et Transport routier et C19-Transport de marchandises. L'accent sera porté sur les questions d'actualité concernant la recherche de solutions durables et une meilleure intégration des modes de transport.

*Objectif :* Encourager l'élaboration de politiques de transport routier qui prennent pleinement en compte le besoin d'intégration avec les autres modes de transport et qui se traduisent par des résultats bénéfiques pour la collectivité en termes économiques, environnementaux et sociaux.

<b>ENJEU</b>	
2.1 CONSÉQUENCES GÉNÉRALES DU PROTOCOLE DE KYOTO, Y COMPRIS L'ANALYSE QUANTITATIVE DES ASPECTS TECHNIQUES, SOCIAUX ET POLITIQUES CONCERNANT LES POLITIQUES ROUTIÈRES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Mettre au point des méthodes en faveur du transport durable couvrant les aspects environnementaux, économiques et sociaux du transport routier	Recommandations sur la méthodologie d'évaluation globale des impacts sur l'environnement : évaluation environnementale stratégique, évaluation d'impact sur l'environnement, évaluation de l'impact social
<b>ENJEU</b>	
2.2 COMMENT AMÉLIORER LA COMMUNICATION ENTRE LA COLLECTIVITÉ ET LES DÉCIDEURS	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Définir les meilleures pratiques et procédures de consultation du public ainsi que les meilleures politiques de communication entre le gouvernement et la collectivité	Analyses d'études de cas Les enseignements à en tirer Directives et recommandations



## Thème stratégique 2 : Transport routier, Qualité de Vie et Développement durable (suite)

<b>ENJEU</b>	
2.3 DÉVELOPPEMENT DE TRANSPORT INTERURBAIN INTÉGRÉ	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Comparer les meilleures pratiques en matière d'intermodalité, d'interopérabilité et d'interconnexion entre les réseaux, en étudiant à la fois le transport individuel et le transport de marchandises	Enseignements à tirer des analyses et des comparaisons  Directives et recommandations en coopération avec l'OCDE
<b>ENJEU</b>	
2.4 LES IMPACTS ET LES CONSÉQUENCES DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR LA DEMANDE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Promouvoir la coopération interdisciplinaire pour aider les administrations routières à prendre en compte les critères d'aménagement du territoire dans leurs décisions	Etudes de cas de succès et d'échecs  Recommandations sur la manière d'éviter des erreurs qui sont difficiles et coûteuses à réparer
<b>ENJEU</b>	
2.5 TRANSPORT INTÉGRÉ DANS LES VILLES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Favoriser l'intégration des transports en commun dans les villes pour assurer un bon niveau de mobilité  Mettre en place des plates-formes d'échange entre les différents modes de transport	Analyse comparative des différents cas  Meilleure compréhension du rôle du transport public  Recommandations sur la conception des routes urbaines



## Thème stratégique 2 : Transport routier, Qualité de Vie et Développement durable (suite)

<b>ENJEU</b>	
2.6 COMMENT FAVORISER LES DÉPLACEMENTS NON MOTORISÉS DANS LA PLANIFICATION URBAINE	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Procédures innovantes ; conception de voiries urbaines faisant place au transport non motorisé en toute sécurité	Meilleure compréhension de l'importance du transport non motorisé Études d'expériences réussies Directives et recommandations
<b>ENJEU</b>	
2.7 COMPRENDRE LES CONSÉQUENCES BÉNÉFIQUES D'UN TRANSPORT DE MARCHANDISES EFFICACE SUR LES ÉCONOMIES NATIONALES ET INTERNATIONALES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Examiner les avantages économiques associés au transport de marchandises  Formuler des propositions visant à améliorer le fonctionnement de l'ensemble de la chaîne de transport, y compris les aspects de sécurité routière  Réfléchir aux utilisateurs éventuels des outils SIT dans la circulation des marchandises	Études de cas sur la logistique de l'ensemble de la chaîne de transport de marchandises  Exemples et recommandations visant à améliorer les pratiques actuelles



## Thème stratégique 3 : Exploitation des Routes et du Transport routier

*Vue d'ensemble : Ce thème stratégique couvre les activités des Comités techniques C5-Exploitation des Tunnels routiers, C13-Sécurité routière, C16-Exploitation des réseaux, C17-Viabilité hivernale et C18-Gestion des Risques liés aux Routes.*

*Objectif : Améliorer la sécurité et l'efficacité du réseau routier, y compris le mouvement des personnes et des marchandises sur le réseau routier tout en assurant la gestion efficace des risques associés à l'exploitation du transport routier et à l'environnement naturel.*

<b>ENJEU</b>	
3.1 GESTION DES RISQUES (Y COMPRIS LES RISQUES NATURELS, INDUSTRIELS, TECHNIQUES, ETC.)	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Définir et classer les risques qui peuvent être pris en compte et éventuellement évités grâce à une meilleure gestion et une meilleure exploitation  Définir les différents types de méthodes de gestion des risques	Divers types de système de gestion des risques  Directives et recommandations sur la conception, la construction et l'entretien
<b>ENJEU</b>	
3.2 FAIRE EN SORTE QUE LES RÉSEAUX ROUTIERS, Y COMPRIS LES PONTS ET LES TUNNELS, GARDENT UN BON NIVEAU DE SÉCURITÉ ET SOIENT UTILISABLES EN TOUTES CONDITIONS	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Poursuivre le travail sur les conclusions du projet «Transport de Matières dangereuses dans les Tunnels »  Prendre en compte les expériences et les conclusions acquises à la suite d'accidents et d'autres incidents  Traiter du cas spécial des conditions hivernales	Meilleure compréhension des conséquences d'une mauvaise exploitation  Études de comparaison, analyses et recommandations  Séminaires conjoints avec l'OCDE



## Thème stratégique 3 : Exploitation des Routes et du Transport routier (suite)

<b>ENJEU</b>	
3.3 GESTION DE LA DEMANDE DE TRAFIC ; ÉTUDIER LES POSSIBILITÉS DE DIFFUSION D'INFORMATION INTÉGRÉE AUX VOYAGEURS	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Étudier l'importance de facteurs tels que la réservation du transfert sur un autre mode, la diffusion d'horaires, de renseignements sur le transport des marchandises, formalités douanières, etc.	Études de comparaison pour définir les meilleures pratiques  Meilleure compréhension de l'importance de la gestion de la demande de trafic  Directives et recommandations
<b>ENJEU</b>	
3.4 COMMENT METTRE AU POINT LE CONCEPT D'UN GRAND RÉSEAU DE TRANSPORT DE QUALITÉ ENTIÈREMENT INTÉGRÉ, EXPLOITÉ SELON DES NORMES DE SERVICE ET DES RÉSERVATIONS DE TRAJET COMME POUR LE TRAIN, L'AVION OU LE BATEAU	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Étudier quelles sont les barrières existantes entre les exploitants de divers réseaux de transport  Proposer des méthodes incitatives pour encourager les trajets intermodaux	Analyses et études de cas  Meilleure compréhension des différentes solutions possibles  Recommandations pour les évolutions futures
<b>ENJEU</b>	
3.5 PROMOUVOIR LA MISE EN PLACE DE NORMES TECHNIQUES INTERNATIONALES POUR OPTIMISER LES POSSIBILITÉS	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Mettre au point des méthodes intelligentes de gestion de l'infrastructure routière dans un large éventail de domaines de gestion intégrée (détection des incidents, interventions d'urgence, police secours)  Mise à jour du Manuel des Systèmes intelligents de Transport (SIT)	Études de comparaison pour définir les meilleures pratiques  Directives et recommandations



### Thème stratégique 3 : Exploitation des Routes et du Transport routier (suite)

<b>ENJEU</b>	
3.6 COMPRENDRE L'ADAPTATION DE LA SÉCURITÉ AUX PROGRÈS ; DÉFINIR EN PARTICULIER LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ QUI SONT PRIORITAIRES POUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Mise au point finale du Manuel de Sécurité routière Promouvoir les méthodes d'audit de sécurité liées à la conception et à l'exploitation Réflexions sur les outils SIT et leur potentiel à améliorer la sécurité routière	Les problèmes de sécurité les plus critiques Directives et recommandations aux pays développés et en développement



## Thème stratégique 4 : Gestion et Administration du Système routier

*Vue d'ensemble : Ce Thème stratégique couvre les activités des Comités techniques C6-Gestion des Routes, C9-Évaluation économique et financière, C11-Ponts et autres ouvrages routiers, et C15-Performance des Administrations routières. Le Projet HDM-4 (P1) fait partie de ce Thème stratégique.*

*Objectif : Améliorer la performance des administrations routières dans la mise en place, l'exploitation et la gestion des infrastructures routières et son usage en fonction des meilleures pratiques internationales.*

<b>ENJEU</b>	
4.1 METTRE AU POINT, AMÉLIORER ET APPLIQUER LES MÉTHODES DE GESTION DU PATRIMOINE ROUTIER	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Examiner et évaluer les principaux éléments sous-jacents à la valeur du patrimoine routier et de leur importance</p> <p>Souligner les effets négatifs de l'absence d'entretien de la valeur du patrimoine</p> <p>Définir différentes manières de pouvoir maintenir la valeur du patrimoine routier à un niveau convenable</p>	<p>Mieux comprendre la valeur du patrimoine d'infrastructures routières</p> <p>Études de comparaison pour définir les meilleures pratiques</p>
<b>ENJEU</b>	
4.2 GESTION ET SYSTÈMES TECHNOLOGIQUES DANS LE CADRE D'UN SYSTÈME INTÉGRÉ DE TRANSPORT	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Définir les systèmes et méthodes tenant compte de l'impact global du transport dans la gestion des infrastructures routières et de leur usage</p>	<p>Directives pour la mise au point et l'application de systèmes et méthodes adaptés</p>
<b>ENJEU</b>	
4.3 UTILISATION DES RÉSULTATS DU PROJET AIPCR/HDM-4 POUR L'AMÉLIORATION DE LA GESTION DES ROUTES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Définir et démontrer les avantages de ce projet</p> <p>Encourager et promouvoir l'utilisation de cet outil de gestion</p>	<p>Meilleurs outils de gestion pour une affectation plus efficace des ressources</p>



## Thème stratégique 4 : Gestion et Administration du Système routier (suite)

<b>ENJEU</b>	
4.4 COORDINATION EFFICACE ENTRE LES GESTIONNAIRES DE RÉSEAU, LES EXPLOITANTS ET LA SOCIÉTÉ	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Quels sont les meilleurs moyens pour définir la performance en temps réel</p> <p>Définir les rôles et les responsabilités respectifs des gestionnaires et exploitants de réseaux</p> <p>Encourager le perfectionnement des compétences en matière de systèmes et de technologie de l'information</p>	<p>Meilleure compréhension de la gestion des réseaux et de ses impacts</p> <p>Rassembler des études de cas intéressants</p> <p>Meilleure compréhension du rôle des parties prenantes</p> <p>Affectation plus efficace des compétences</p>
<b>ENJEU</b>	
4.5 UTILISATION PLUS EFFICACE DU BUDGET ROUTIER	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Comparaison des méthodes d'évaluation économique de la construction routière et des dépenses pour l'entretien</p> <p>Mettre en valeur les outils d'évaluation pour assurer des services bénéfiques envers la société et l'environnement</p> <p>Quels sont les moyens d'appliquer efficacement les programmes routiers</p> <p>Définir l'impact des investissements routiers sur l'économie</p>	<p>Meilleure compréhension et meilleure affectation des budgets</p> <p>Plus grande sensibilité concernant les exigences de la collectivité</p> <p>Directives pour un investissement efficace des fonds routiers sur plusieurs années</p>



## Thème stratégique 4 : Gestion et Administration du Système routier (suite)

<b>ENJEU</b>	
4.6 INTRODUCTION DE NOUVELLES FORMES DE FINANCEMENT	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Applications et avantages des formes de financement existantes et nouvelles  Définir des mécanismes durables de financement pour la mise en place et l'entretien des routes dans les zones rurales et isolées	Études de comparaison pour définir les meilleures pratiques  Meilleure compréhension des mécanismes de financement et de leur impact
<b>ENJEU</b>	
4.7 INTRODUCTION DE LA TARIFICATION ROUTIÈRE	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Systèmes de tarification routière et leur impact sur le développement et la gestion du réseau existant  Echange d'informations sur les évolutions en matière de technologie de la tarification routière	Meilleure compréhension des systèmes de tarification routière, de la technologie et des implications  Meilleure utilisation de la technologie de la tarification routière



## Thème stratégique 4 : Gestion et Administration du Système routier (suite)

<b>ENJEU</b>	
4.8 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE ET EFFICACE DE LA GESTION DE LA PERFORMANCE AU SEIN DES ADMINISTRATIONS ROUTIÈRES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Définir des structures d'administrations routières intégrant les responsabilités en matière de commercialisation et de services aux clients</p> <p>Définir des mesures de performance du réseau routier et des administrations routières comparables au niveau international</p> <p>Définir et diffuser des cadres et des outils efficaces de gestion de la performance pour évaluer la performance selon ces cadres et ces mesures</p>	<p>Meilleure compréhension de l'effet des différentes structures organisationnelles</p> <p>Meilleure compréhension de la pertinence et de l'importance de la gestion de la performance</p> <p>Faciliter les comparaisons internationales</p> <p>Administrations routières mieux équipées</p>
<b>ENJEU</b>	
4.9 RÔLE ET APPLICATION DE PARTENARIATS PUBLICS/PRIVÉS (PPP) DANS LA MISE EN PLACE, L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Définir et diffuser les expériences réussies en matière de PPP, notamment les dispositions structurelles, l'affectation des risques, la finance et les recettes, en tenant compte de l'analyse de coût global</p> <p>Définir les différents types de PPP, leur pertinence et leur application</p>	<p>Meilleure compréhension des PPP et de leurs implications</p> <p>Études de comparaison pour définir les meilleures pratiques</p>



## Thème stratégique 5 : Niveaux appropriés de Développement des Routes et du Transport routier

*Vue d'ensemble : Ce thème stratégique se propose d'améliorer les processus de transfert de technologie. Il couvre les activités des Comités techniques C2-Consultation du Public, C3-Échanges technologiques et Développement, C20-Développement approprié et T-Terminologie. En outre, le Projet Terminologie P2, le Projet Création de Centres de Transfert de Technologie P3 et le RMÉ/WIN font partie de ce thème.*

*Objectif : Encourager le développement de politiques de transport routier et de programmes qui tiennent compte des besoins particuliers des pays en développement et en transition et des zones rurales et isolées.*

<b>ENJEU</b>	
5.1 ÉVALUER L'EFFICACITÉ DU TRANSFERT DE TECHNOLOGIE EFFECTUÉ PAR L'AIPCR	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Définir et sélectionner les indicateurs qui peuvent être facilement utilisés  Continuer le travail de définition de méthodes réussies de transfert de technologie	Mesure d'efficacité  Transfert de technologie plus efficace
<b>ENJEU</b>	
5.2 MISE AU POINT DE TECHNIQUES VISANT À FACILITER L'ÉCHANGE DE TECHNOLOGIE AU SEIN DES PAYS MEMBRES DE L'AIPCR ET ENTRE PROFESSIONNELS	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Finaliser et réaliser le projet AIPCR visant à fournir le meilleur réseau international de contacts  Comment intensifier et développer les activités du RMÉ (Réseau mondial d'Échanges) dans le domaine des échanges d'expériences	Centres de Transfert de Technologie  Développement durable du RMÉ (Réseau mondial d'Échanges)  Bons contacts personnels  Volonté à contribuer au développement du réseau



## Thème stratégique 5 : Niveaux appropriés de Développement des Routes et du Transport routier (suite)

<b>ENJEU</b>	
5.3 AMÉLIORATION DE LA COMPRÉHENSION DES BESOINS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Quantification de l'impact social des routes en vue d'intégrer les aspects sociaux aux outils économiques	Nouveaux indicateurs → nouvelle base de données  Davantage de séminaires, de réunions, et de contacts avec les pays en développement
<b>ENJEU</b>	
5.4 AMÉLIORATION DE LA COMPRÉHENSION DES BESOINS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Revoir les procédures permettant une plus grande implication du public  Améliorer les enquêtes auprès des usagers et les débats avec les représentants de la société civile	Programmes d'assurance qualité  Directives et recommandations pour la future marche à suivre
<b>ENJEU</b>	
5.5 ABORDER LES PROBLÈMES DE CONGESTION DU TRAFIC, D'ENVIRONNEMENT ET DE MOBILITÉ DANS LES ZONES URBAINES DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT (PED) ET EN TRANSITION (PET)	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Mener une étude sur la manière dont on peut éviter les problèmes énormes et les conséquences de la croissance rapide de la circulation dans les PED/PET	Connaissances et autres solutions : les enseignements à tirer des expériences des pays développés



## Thème stratégique 5 : Niveaux appropriés de Développement des Routes et du Transport routier (suite)

<b>ENJEU</b>	
5.6 MÉTHODES D'ÉVALUATION DES PRIORITÉS EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENTS ROUTIERS DANS LES PED/PET ET LES ZONES RURALES ET REÇULÉES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Définir un "modèle universel" accepté par la communauté routière prenant en compte des aspects tels que la réduction des coûts d'exploitation des véhicules, les impacts sur l'agriculture, l'industrie minière, les atouts pour le tourisme et les impacts sociaux	Études de cas et enseignements à tirer Directives et recommandations pour les meilleures pratiques
<b>ENJEU</b>	
5.7 DÉVELOPPER LES RELATIONS AVEC LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE TRANSFERT DE TECHNOLOGIE ET DE FINANCEMENT	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Adopter une approche participative dans l'exécution des investissements routiers pour garantir un transport durable  Poursuivre les recherches pour trouver des modes de financement adaptés et en partenariat pour l'infrastructure routière, y compris pour l'entretien, dans les PED/PET et les zones rurales et reculées	Enseignements à tirer des études de cas Recommandations aux pays et aux organismes de financement
<b>ENJEU</b>	
5.8 APPLICATION DE CHARGES À L'USAGER, EN PARTICULIER DANS LES PAYS EN TRANSITION, ET DANS QUELQUES PAYS EN DÉVELOPPEMENT, AINSI QUE DANS LES ZONES RURALES ET REÇULÉES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Prendre en compte l'importance des charges à l'utilisateur dans le financement des programmes routiers  Définir pour quels types de projet ces charges sont réalistes	Études de comparaison pour les meilleures pratiques Directives et recommandations



## Thème stratégique 5 : Niveaux appropriés de Développement des Routes et du Transport routier (suite)

<b>ENJEU</b>	
5.9 ANALYSES DES COÛTS À L'USAGER ET DES NIVEAUX DE QUALITÉ DE SERVICE POUR LES DIFFÉRENTS DE MODES DE TRANSPORT	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Aider à mieux comprendre ce qui touche au comportement de l'utilisateur en réaction à la diffusion d'information et à la gestion de la demande	Comprendre le rapport entre le niveau de qualité de service et les coûts à l'utilisateur
<b>ENJEU</b>	
5.10 CONSULTATION DU PUBLIC	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Bilan des diverses pratiques dans différents pays avec la participation de spécialistes en sociologie et en psychologie	Directives et recommandations pour les nouvelles techniques de consultation du public
<b>ENJEU</b>	
5.11 NORMES TECHNIQUES POUR LES PED/PET	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Mettre au point des normes techniques visant à faire un usage maximal des matériaux et de la main-d'œuvre locaux, et qui tiennent compte de la faible densité de trafic	Études de comparaison pour les meilleures pratiques Directives et recommandations



# 5. OBJECTIFS EN MATIÈRE D'ORGANISATION DE L'AIPCR

L'AIPCR a établi un ensemble d'objectifs en matière d'organisation, qui vont l'aider à remplir sa mission. Ces objectifs ont été traduits en stratégies, qui vont ainsi permettre aux objectifs d'être atteints.

**Objectif A : Fournir et améliorer des réseaux et des forums internationaux, afin d'aider les membres à échanger des informations et les meilleures méthodes utilisées dans le monde.**

<b>ENJEU</b>	
A.1 AMÉLIORER LA DIFFUSION DES INFORMATIONS AUPRÈS D'UN PLUS VASTE PUBLIC	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Établir plus de Comités nationaux ou d'organisations correspondantes et renforcer leur rôle afin de transmettre les informations à un plus grand public</p> <p>Investir dans des améliorations des communications, pour mieux faire connaître l'AIPCR</p> <p>Renforcer la Commission Communication</p> <p>Mettre en place des liens avec les universités et les instituts de recherche</p>	<p>Plus de professionnels seront reliés au réseau et seront en mesure d'accéder et de mettre en application les nouvelles technologies et méthodes</p> <p>Encourager une plus grande participation de jeunes professionnels et des femmes aux activités de l'AIPCR</p> <p>Assurer la pérennité du RMÉ</p>



**Objectif B : Faire évoluer et encourager des réseaux de contacts personnels efficaces sur le plan professionnel.**

<b>ENJEU</b>	
<b>B.1 AMÉLIORER LES RÉSEAUX DE CONTACTS PERSONNELS POUR LES DIRECTEURS DES ROUTES ET AUTRES CADRES SUPÉRIEURS</b>	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Accorder plus de temps au cours des réunions du Conseil pour des intervenants et des discussions sur des thèmes présentant un intérêt pour les cadres supérieurs</p> <p>Encourager la création de groupes régionaux de Directeurs des Routes comme par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ les DREO, Groupe des Directeurs des Routes d'Europe de l'Ouest</li><li>▪ le Conseil ibéro-américain des Directeurs des Routes</li></ul>	<p>Des réunions du Conseil plus efficaces et plus attrayantes</p> <p>De meilleurs contacts entre cadres supérieurs</p>



**Objectif C : Mettre au point des moyens pratiques pour effectuer des transferts de technologie efficaces et productifs entre les pays.**

<b>ENJEU</b>	
C.1 AMÉLIORER LES PRESTATIONS QUE L'AIPCR FOURNIT AUX PAYS EN DÉVELOPPEMENT ET EN TRANSITION	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Meilleure utilisation du Réseau mondial d'Échanges (RMÉ) et création de Centres de Transfert de Technologie</p> <p>Tenir plus de réunions et de séminaires dans les pays en développement</p> <p>Nommer dans chaque Comité technique un correspondant pour les sujets liés aux PED/PET</p> <p>Poursuite du Fonds spécial pour financer la participation de professionnels provenant de pays en développement et en transition</p>	<p>Augmentation de la participation des professionnels provenant de pays en développement et en transition</p> <p>Résultats bénéfiques pour les PED/PET</p>
<b>ENJEU</b>	
C.2 AMÉLIORER LES PRESTATIONS QUE FAIT L'AIPCR POUR FAVORISER LES ÉCHANGES ENTRE LES PAYS DÉVELOPPÉS	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Réorganisation et développement du RMÉ</p> <p>Amélioration des prestations offertes aux membres correspondants</p> <p>Adopter une attitude plus souple pour former des sous-groupes régionaux</p>	<p>Meilleurs échanges d'informations entre tous les participants de l'AIPCR</p>



**Objectif D : Organiser des Congrès qui soient des événements importants et intéressants pour les échanges d'informations entre membres de la communauté routière, et faire en sorte que les Congrès soient viables du point de vue de l'AIPCR.**

<b>ENJEU</b>	
D.1 AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DES CONGRÈS EN CE QUI CONCERNE LES ÉCHANGES D'INFORMATIONS	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Encourager une approche moins formelle vis-à-vis des Congrès  Encourager la participation d'orateurs ne venant pas du secteur routier	Congrès plus efficaces et plus orientés vers les activités futures de l'AIPCR  Augmenter le nombre de membres : gouvernements et membres collectifs
<b>ENJEU</b>	
D.2 AMÉLIORATION DE LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES CONFÉRENCES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Étudier les possibilités de tenir des conférences et séminaires de moindre ampleur qui se concentrent sur des thèmes spécifiques  Coopération avec des organisations régionales pour organiser des conférences et des réunions régionales	Plus d'interaction entre les différentes régions  Des activités dans plus de régions



**Objectif E : Produire et diffuser des publications faisant autorité, impartiales et intéressantes, qui traitent de sujets routiers d'actualité.**

<b>ENJEU</b>	
E.1 AMÉLIORER LA DIFFUSION DES INFORMATIONS PROVENANT DES COMITÉS TECHNIQUES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Meilleur usage de l'internet</p> <p>Les programmes de travail des Comités techniques incluront des propositions sur la manière de communiquer leurs résultats</p> <p>Sur la période de quatre ans, mieux planifier l'aide à fournir par le Secrétariat général aux Comités techniques pour les traductions et la production de leurs rapports</p> <p>Passer des accords avec des éditeurs externes pour une sélection de rapports</p> <p>Intensifier la diffusion de communiqués de presse</p>	<p>La communauté routière est mieux informée des expériences internationales en matière de routes et sur les meilleures méthodes employées</p> <p>La communauté routière est mieux informée des activités de l'AIPCR</p>
<b>ENJEU</b>	
E.2 AMÉLIORER LA QUALITÉ DES PUBLICATIONS DE L'AIPCR	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Adopter une présentation plus attrayante pour les publications. Inclure un glossaire à tous les rapports pour améliorer la terminologie</p> <p>Revoir la présentation des publications</p>	<p>Les publications de l'AIPCR sont appréciées et le nombre de commandes augmente</p> <p>Augmentation du nombre de lecteurs</p>



**Objectif F : Augmenter d'une manière sensible le nombre de gouvernements membres et augmenter le nombre de membres de la communauté routière qui tirent parti de l'AIPCR, que ce soit par l'intermédiaire des Comités nationaux ou par une participation directe aux Comités techniques de l'AIPCR.**

<b>ENJEU</b>	
F.1 AUGMENTER LA VALEUR DE CE QUE L'AIPCR FOURNIT, ET DONC SON INTÉRÊT POUR LES MEMBRES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Améliorer la diffusion des informations auprès d'un nombre plus élevé de membres par le biais de l'internet, en améliorant les publications et en renforçant le rôle des Comités nationaux</p> <p>Concours de Mémoires ; attribution de prix dans des domaines spécifiques</p> <p>Mettre en place un «Groupe de jeunes Professionnels»</p> <p>Améliorer l'orientation des Comités techniques pour qu'ils se concentrent sur les besoins des membres</p>	<p>Stimuler l'intérêt pour l'AIPCR et encourager les adhésions, en particulier l'adhésion de jeunes professionnels</p>



**Objectif G : Améliorer en permanence la gestion et l'exploitation de l'AIPCR, de manière à fournir aux membres des prestations qui aient un excellent rapport qualité/prix.**

<b>ENJEU</b>	
G.1 AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DU CONSEIL ET DU COMITÉ EXÉCUTIF	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Organiser des séminaires ou des groupes de travail à l'occasion de réunions dans des pays en développement</p> <p>Fournir au Conseil de meilleures informations pour l'aider à prendre ses décisions en matière de politique</p>	<p>Participation plus active des membres du Conseil lors des réunions</p> <p>Tenir plus de réunions du Conseil dans les pays en développement</p> <p>Des décisions claires, et des réactions de gestion plus rapides</p>
<b>ENJEU</b>	
G.2 AMÉLIORER LA COMMUNICATION ENTRE LES COMITÉS TECHNIQUES, LE COMITÉ EXÉCUTIF ET LE CONSEIL	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Attribuer la responsabilité de liaison et d'initiatives stratégiques à des membres désignés du Comité exécutif</p> <p>Donner des orientations aux Comités techniques quant aux priorités d'études en communiquant par le biais de la télématique et de l'internet</p> <p>Demander aux Coordinateurs de Thème stratégique d'écrire plus d'articles pour la revue «Routes/Roads»</p>	<p>Amélioration de la concentration sur des sujets présentant un intérêt pour les décideurs</p> <p>Nouveaux types de groupes : cybergroupes, groupes de discussion virtuels</p>
<b>ENJEU</b>	
G.3 AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES COMITÉS TECHNIQUES	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
<p>Adoption d'une approche plus souple quant à la composition des sous-groupes, qui pourraient incorporer des spécialistes extérieurs</p>	<p>Participation accrue de spécialistes dans les conclusions des Comités techniques, et meilleures relations avec les organisations apparentées</p>



**Objectif H : Promouvoir la coopération avec d'autres organisations internationales et régionales ayant des objectifs apparentés.**

<b>ENJEU</b>	
<b>H.1 AMÉLIORER LA COOPÉRATION AVEC DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET RÉGIONALES AYANT DES OBJECTIFS APPARENTÉS</b>	
<b>Stratégies</b>	<b>Résultats</b>
Inviter des représentants d'associations régionales et d'autres associations professionnelles à participer au Conseil en tant qu'observateurs  Faire participer d'autres organisations aux travaux des Comités techniques  Rechercher des collaborations dans des conférences à but spécifique – séances conjointes	Meilleures études des questions qui dépassent les limites professionnelles  Éviter les duplications d'efforts  Améliorer la participation des associations régionales  Améliorer les échanges d'informations



# 6. LISTE DES PAYS MEMBRES

## 6.1 Gouvernements membres : au nombre de 97 en octobre 2000

AFRIQUE DU SUD	CORÉE (Rép. de)	JAPON	PORTUGAL
ALGÉRIE	COSTA RICA	KENYA	ROUMANIE
ALLEMAGNE	CÔTE D'IVOIRE	KOWEÏT	ROYAUME-UNI
ANDORRE	CROATIE	LETTONIE	RUSSIE
ARABIE SAOUDITE	CUBA	LITUANIE	SÉNÉGAL
ARGENTINE	DANEMARK	LUXEMBOURG	SLOVAQUIE (Rép.)
AUSTRALIE	ÉGYPTE	MADAGASCAR	SLOVÉNIE
AUTRICHE	ÉQUATEUR	MALAISIE	SRI LANKA
BANGLADESH	ESPAGNE	MALI	SUÈDE
BELGIQUE	ESTONIE	MAROC	SUISSE
BÉNIN	ÉTATS-UNIS	MAURICE	SYRIE
BOLIVIE	FINLANDE	MEXIQUE	TANZANIE
BRÉSIL	FRANCE	MONGOLIE	TCHAD
BULGARIE	GABON	NICARAGUA	TCHÈQUE (Rép.)
BURKINA FASO	GRÈCE	NORVÈGE	THAÏLANDE
CAMEROUN	GUATEMALA	NOUVELLE-ZÉLANDE	TONGA
CANADA	GUINÉE	OUGANDA	TUNISIE
CANADA-QUÉBEC	HONDURAS	OUZBÉKISTAN	TURQUIE
CAP VERT	HONGRIE	PAKISTAN	UKRAINE
CHILI	INDE	PANAMA	URUGUAY
CHINE (Rép. Pop.)	INDONÉSIE	PARAGUAY	VENEZUELA
COLOMBIE	IRAN	PAYS-BAS	YÉMEN
CONGO (Rép.)	IRLANDE	PÉROU	ZIMBABWE
CONGO (Rép. Dém.)	ISRAËL	PHILIPPINES	
	ITALIE	POLOGNE	



## **6.2 Comités nationaux (26 Comités nationaux en octobre 2000)**

**Algérie  
Allemagne  
Argentine  
Australie  
Autriche  
Belgique  
Canada  
Canada-Québec  
Danemark**

**Espagne  
Finlande  
France  
Grèce  
Inde  
Italie  
Japon  
Maroc  
Pays-Bas**

**Norvège  
Portugal  
Royaume-Uni  
Slovaquie  
Slovénie  
Suède  
Suisse  
Tchèque (Rép.)**



**L'Association mondiale de la Route (AIPCR) occupe une position unique en tant que forum international d'échange de connaissances et d'expériences en matière de route et de transport. Avec ce deuxième Plan stratégique, l'Association a réorienté ses activités suivant cinq Thèmes, en adoptant comme ligne maîtresse la recherche de solutions durables et économiquement viables qui prennent en compte les différents niveaux de développement de ses 97 pays membres.**

**La publication de ce nouveau Plan stratégique est l'occasion pour l'Association de présenter ses orientations à l'ensemble de la communauté routière internationale et de constituer en même temps un cadre de travail pour ses Comités techniques, au cours de la période 2000-2003.**

**The World Road Association (PIARC) holds a unique position as a forum for exchange of knowledge and experiences in the field of road and transport. Through this second Strategic Plan, the Association has reoriented its activities according to five Themes, keeping in mind the search for sustainable and cost effective solutions taking into account the various levels of development of its 97 member countries.**

**The publication of this second Strategic Plan enables the Association to present its directions to the overall international road community and to set up a framework of activities for its Technical Committees during 2000-2003.**