

**GESTION ET ADMINISTRATION
DU SYSTEME ROUTIER
ROLE DES ADMINISTRATIONS ROUTIERES
DANS UN SYSTEME DE TRANSPORT INTEGRE**

Jeudi 23 octobre 2003 (8h30 - 12h00)

**Programme de la Séance et
Rapport introductif**

PROGRAMME DE LA SÉANCE

1. Introduction

Dr. Gerold ESTERMANN (Coordinateur du TS4/AUTRICHE)

2. Présentation

a) Routes dans un monde de transport intégré : une perspective d'utilisateur de la route

Dr. Ken OGDEN (Royal Automobile Club of Victoria/AUSTRALIE)

b) Routes dans un monde de transport intégré

M. Björn DOSCH (ADAC/ALLEMAGNE)

c) Transport routier de marchandises dans un transport intégré

M. Anders LUNDQVIST (Président du comité C19 de l'AIPCR/SUÈDE)

d) Intermodalité

M. Alain FAYARD (Membre du comité C9 de l'AIPCR/FRANCE)

e) Transport intégré : but idéal ou formule magique

M. Paul van der KROON (Membre du comité C15 de l'AIPCR/PAYS-BAS)

f) Gestion routière dans un système de transport intégré au Japon et termes de référence pour le nouveau Thème stratégique 1

M. Keiichi INOUE (Membre du Comité exécutif de l'AIPCR/JAPON)

3. Discussion

4. Conclusions et Clôture

Dr. Gerold ESTERMANN (Coordinateur du TS4/AUTRICHE)

SOMMAIRE

Sommaire	3
Objectif et but de la séance d'orientation stratégique	4
Problèmes et questions sur le thème	5
Contenu et structure de la séance	6
Structure thématique	6
Sélection des conférenciers et des intervenants	6
Structure et date de la séance	7
Structure	7
Durée	7
Comment s'impliquer / se joindre au débat	7
Résumé	7

OBJECTIF ET BUT DE LA SEANCE D'ORIENTATION STRATEGIQUE

Dans son Plan stratégique 2000-2003, l'Association mondiale de la Route (AIPCR) se fixe l'objectif de devenir la première source d'information du monde sur la route, la politique et les pratiques du transport routier dans le contexte du transport durable et intégré. L'AIPCR a sélectionné ses 5 Thèmes stratégiques de manière à refléter la complexité du système de transport.

Le Thème stratégique 4 (TS4) porte sur la «gestion et administration du système routier». L'objectif des quatre Comités techniques travaillant au TS4 est l'amélioration de 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. Les points suivants représentent quelques-uns des sujets abordés par les Comités techniques du TS4 :

- Mettre au point, améliorer et appliquer les méthodes de gestion du patrimoine routier,
- Gestion et systèmes technologiques dans le cadre d'un système intégré de transport,
- Coordination efficace entre les gestionnaires de réseau, les exploitants et la société,
- Utilisation plus efficace du budget routier,
- Introduction de nouvelles formes de financement, introduction de la tarification routière,
- Rôle et application de partenariats publics/privés dans la mise en place, l'exploitation et l'entretien du réseau routier.

Les résultats des travaux des Comités seront présentés par chacun des Comités lors du Congrès mondial de la Route ; ils y seront traités exclusivement du point de vue des responsables de la route et de la politique du transport routier. L'intégration stratégique du réseau routier au système global de transport restera un thème de fond du Congrès mondial de la Route.

Par ailleurs, les questions déjà traitées individuellement par les Comités seront discutées dans un contexte plus large au cours des quatre séances d'orientation stratégique. Les objectifs de la séance TS4 seront donc :

- Couvrir en priorité les thèmes ayant trait à l'avenir. Quelle est la vision des avant-gardistes sur le rôle du secteur de la route dans un système de transport intégré ?
- Les thèmes devront avoir une teneur politique et un contexte liés au transport.
- Le contenu des sujets abordés ne devra pas se limiter aux seuls problèmes de la route et des administrations routières, mais couvrir le secteur routier et du transport dans sa globalité.
- Le rôle de la route dans un transport intégré sera examiné sous le plus grand nombre d'angles possible, par exemple du point de vue de la politique du transport routier, de l'administration, du secteur du transport, de la science et des organisations représentant les usagers (par exemple les clubs automobiles), etc.
- L'objectif est de conférer à la séance un cadre aussi international que possible.

Les thèmes couverts par les Comités techniques de l'AIPCR (par exemple C9, C15, C19) ne devront pas être répétés.

PROBLEMES ET QUESTIONS SUR LE THEME

La circulation, et en particulier la circulation routière, augmente constamment et franchit en outre toujours plus de seuils environnementaux, économiques et financiers acceptables. Une approche souhaitable serait certainement l'intégration des différents modes de transport.

- Le transport intégré est de plus en plus souvent considéré comme objectif idéal ou formule magique pour résoudre les problèmes de circulation. De telles attentes sont-elles justifiées ?
- Quelles seront, dans ce contexte, les obligations que la route/le transport routier aura à remplir à l'avenir ?
- Quelle est la réaction du transport routier et des administrations routières face à ces défis ?
- Lequel du secteur privé ou du secteur public aura le plus de succès ?
- Quels changements un système de transport intégré apportera-t-il dans le partage modal ?
- Quelles sont les demandes des usagers ?
- Y aura-t-il des couloirs intermodaux dans lesquels les modes individuels de transport se recouperont les uns avec les autres ?
- Quelle sera l'importance des jonctions intermodales au niveau local, régional et international ?
- Dans quelle mesure l'interopérabilité est-elle une condition préalable à l'intermodalité ?
- Dans quelle mesure nos systèmes de péage routier doivent-ils être interopérables à l'avenir (en termes de technologie et de tarifs) ?
- Dans quelle mesure la logistique des transports modernes et les aspects de gestion de la chaîne d'approvisionnement ainsi que leurs conséquences ont-elles déjà été intégrées dans une planification traditionnelle de la circulation ?
- De quelle manière l'interfinancement sera-t-il organisé pour financer la planification, la construction et l'exploitation de réseaux ainsi que les couloirs et les jonctions ?

Ce ne sont que quelques-unes des questions soulevées par le Thème stratégique « routes dans un monde de transport intégré ». Le nombre de questions apparaît cependant plus important que le nombre de réponses disponibles. Pour autant, les attentes placées dans un système de transport intégré ne cessent de croître. Un nombre toujours plus important de pays ont décidé de remplacer leurs politiques de suppression de la circulation et leurs politiques de transfert de la circulation d'un mode à un autre par une politique de transport intégré. L'objectif environnemental visant à déplacer le trafic routier sur le réseau ferroviaire n'a pas été couronné du succès escompté initialement. Dans quelle mesure peut-on alors espérer la réussite d'une politique de transport intégré à l'avenir ? L'avenir de la politique du transport routier et de la construction routière est étroitement lié aux réponses à ces questions. La route restera malgré tout à l'avenir la plus importante infrastructure de circulation.

C'est pourquoi en tant que première source d'information du monde sur la route, l'AIPCR se doit d'examiner précisément les futurs statuts de la route au sein d'un transport intermodal. Aujourd'hui, il est certain que des enjeux tels que le transport intégré, l'intermodalité, l'interopérabilité et la logistique joueront à l'avenir un rôle plus important dans le travail de l'AIPCR. On peut donc s'attendre à ce que les résultats stratégiques des séances influent fortement le Plan stratégique de l'AIPCR dans les années à venir.

CONTENU ET STRUCTURE DE LA SEANCE

Structure thématique

- Définitions : en introduction, les définitions et les limites/recoupements de termes tels que «transport intégré», «transport intermodal» et «transport combiné» devront être brièvement déterminés.
- Partage modal : le statut d'un mode de transport (tel que la route) au sein du système global de transport est défini de manière optimale en considérant le pourcentage du volume total de la circulation qu'il représente : c'est-à-dire, par le partage modal. L'évolution du partage modal dans les différents États et différentes régions en termes de changements pour les biens transportés et les habitudes de transport fera l'objet d'un débat essentiel. Cet enjeu est étroitement lié à la question des possibilités actuelles de déplacer le trafic de la route sur le réseau ferroviaire.
- Politique de transport intégré : intermodalité et interopérabilité sont étroitement liées à une politique de transport intégré. C'est pourquoi du temps sera largement consacré au cours de la séance à des discussions sur les objectifs, les valeurs et les buts du transport intégré. La participation d'intervenants de secteurs, professions, pays et continents différents nous donnera une vue d'ensemble la plus complète possible.
- Intermodalité dans le transport de marchandises et interopérabilité dans le transport de passagers : au vu des différences marquantes de besoins et de solutions de ces deux secteurs, le transport de marchandises et le transport de passagers devront être traités séparément. De plus, afin de garantir un large éventail de réponses, il sera important de traiter les cinq modes (route, rail, eau, air et pipeline) de transport de marchandises et de passagers en mentionnant un maximum d'exemples qui illustreront les différents développements de plusieurs pays et régions.

Sélection des conférenciers et des intervenants

Il est prévu d'inviter quatre ou cinq intervenants à participer. Certains seront choisis parmi les Comités concernés et d'autres hors de l'AIPCR.

Chacun des intervenants se concentrera dans la mesure du possible sur le thème principal défendu dans l'un des cinq points de vue suivants :

1. Point de vue d'un scientifique aux idées visionnaires sur l'avenir du transport et du trafic,
2. Point de vue de l'administration routière d'un gestionnaire de réseau,
3. Point de vue d'acteurs économiques incluant des rapports sur le financement de la circulation et les taxes de transport,
4. Point de vue des usagers de la route (transport de passagers) avec, à cette fin, la participation d'un représentant d'un club automobile,
5. Point de vue du secteur privé de transport de marchandises.

Structure et date de la séance

Structure

- brève introduction et présentation générale par le président (coordinateur TS4)
- 2-3 rapports
- débat sur les rapports
- pause (15 minutes)
- 2 rapports
- débat sur les rapports
- bref résumé par le président

Durée

La durée totale de la séance étant limitée à trois heures et les organisateurs prévoyant un débat d'envergure, le temps de parole de chaque intervenant sera limité à 25 minutes.

Comment s'impliquer / se joindre au débat

Les exposés des intervenants ne seront pas disponibles ni publiés avant l'ouverture du Congrès. Les rapports ne pourront être examinés pour la première fois que lors de la séance elle-même.

Une grande partie de la séance sera consacrée à un débat ouvert auquel vous êtes chaleureusement invités à participer. Référez-vous aux points 1, 2 et 3 pour ses objectifs, contenus et enjeux de base. Si vous désirez apporter votre contribution avant le Congrès, n'hésitez pas à me contacter en tant que président du TS4, vos compétences et vos opinions comptent.

Mes coordonnées :

Dipl.-Ing. Dr. Gerold Estermann
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion I, Abteilung K 5 - Gesamtverkehrsmanagement
Radetzkystraße 2
1030 Vienne
Autriche
Tél. : ++43 1 71162/1700
Fax : ++43 1 71162/1799
E-mail : gerold.estermann@bmvit.gv.at

Résumé

Les exposés de la séance ainsi que les résultats des débats seront publiés dans diverses publications de l'AIPCR à venir.