

2016-2019

Association mondiale de la Route Plan stratégique

***Version
novembre 2015***



La mise en page de la couverture finale sera
réalisée selon la charte graphique de l'AIPCR

Sommaire

Avant-propos du Président

Résumé

Présentation de l'Association mondiale de la Route

Structure organisationnelle

Vision

Mission

Orientation stratégique de l'Association mondiale de la Route

Changements dans le contexte de fonctionnement.....

Réponse de l'Association

 Activités stratégiques

 Communication stratégique

Programme d'activités de l'Association mondiale de la Route

Structures de travail

Programme technique

 Thème stratégique A

 Thème stratégique B

 Thème stratégique C

 Thème stratégique D

 Thème stratégique E

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

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

Objectif 2 - Coopération avec des organisations internationales et régionales

Objectif 3 - Gestion des Congrès

Objectif 4 - Activités et visibilité au niveau national

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

Objectif 6 - Communication avec les membres et les groupes externes

Objectif 7 - Publications et produits

Objectif 8 - Gestion financière

Objectif 9 - Planification stratégique

Avant-Propos du Président

L'Association mondiale de la Route (AIPCR) est le chef de file mondial de l'analyse et de la discussion dans le domaine de la route et du transport routier. En outre, elle en définit, développe et diffuse les meilleures pratiques internationales. Pour remplir cette mission, l'Association élabore tous les quatre ans un Plan stratégique qui a pour but de structurer, développer, suivre et évaluer ses activités au cours du cycle de travail quadriennal.

Le sixième Plan stratégique de l'Association, qui couvre la période 2016-2019, est un document d'une grande importance. Tout comme les plans précédents, ce Plan établit non seulement la mission de l'Association, sa vision et ses objectifs, mais aussi les enjeux actuels et futurs les plus pertinents. Il propose aussi la structure de travail qui permettra à l'Association de les traiter et de produire des informations et des documents qui l'aideront à fournir ses services aux communautés routières de ses pays membres.

Le Plan stratégique 2016-2019 de l'Association mondiale de la Route a été préparé sous la direction de la Commission du Plan stratégique et a bénéficié d'une large participation internationale. La préparation du Plan a débuté par une analyse du contexte actuel du secteur routier dans la plupart des pays du monde, ainsi que par la définition des enjeux principaux liés aux aspects budgétaires, institutionnels, technologiques, environnementaux et opérationnels qui ont une influence sur le fonctionnement des réseaux routiers et les services qu'ils apportent. Aujourd'hui, ces enjeux posent des défis qui nécessitent des réponses efficaces de la part de l'Association afin qu'elle maintienne son rôle de chef de file dans la production et l'échange d'information et de connaissances sur les routes et le transport routier.

La préparation du Plan stratégique a donné lieu à de larges consultations. Les premiers délégués de tous les pays membres, les présidents et secrétaires des Comités techniques et des Groupes de travail, les Coordinateurs de Thème stratégique et tous les Comités nationaux ont été invités à être partie prenante du processus. En outre, des entretiens avec des représentants d'autres organisations liées au domaine de la route et des transports ont été menés afin de recueillir leurs idées et points de vue. Un effort spécial a été fourni pour consulter des représentants des pays en développement afin que leurs besoins et points de vue soient pris en considération dans la version finale du Plan.

Pour garantir la continuité des activités principales de l'Association, le Plan stratégique 2016-2019 a adopté une structure semblable au Plan précédent. Il comprend trois Commissions (Plan stratégique, Communication et Finances), cinq Thèmes stratégiques (Gestion et Finance, Accès et mobilité, Sécurité, Infrastructures, et Changement climatique, environnement et catastrophes) qui se déclineront en 18 Comités techniques et quatre Groupes d'Étude. Dans chaque cas, le Plan précise leurs rôles, les sujets à couvrir et les résultats escomptés. Néanmoins, le Plan stratégique 2016-2019 comporte plusieurs innovations par rapport aux cycles précédents :

- le Plan stratégique renforce les capacités de l'Association à maintenir et mettre à jour plusieurs de ses produits phares, tels que le Manuel de Sécurité routière, le Congrès international de la Viabilité hivernale et les productions du Comité technique de l'Exploitation des Tunnels routiers ;
- les Groupes d'Étude disposent de plus de souplesse pour faire leur travail sur une période de deux ans afin d'augmenter les possibilités de couvrir de nouveaux sujets et d'analyser leur future pertinence ;
- les Projets spéciaux sont reconnus explicitement en tant qu'outils puissants pour traiter de sujets pertinents et produire, dans un court laps de temps, des rapports et des informations utiles aux pays membres ;
- les Groupes d'Étude régionaux sont créés pour couvrir des sujets d'intérêt particulier pour certaines régions, en particulier celles comptant des pays en développement.

La structure du nouveau Plan stratégique se trouve renforcée grâce à la création d'un nouveau groupe chargé d'identifier les sujets émergents dans l'agenda international des routes et du transport routier. En outre, le Plan met l'accent sur la communication et la diffusion des activités et produits de l'Association tant auprès des membres de l'Association qu'auprès d'autres groupes professionnels.

L'amélioration des capacités en matière de communication de l'Association a été reconnue comme l'une des tâches les plus importantes pour le prochain cycle de travail. C'est pourquoi ce Plan met l'accent sur la diffusion de ses activités et produits grâce à la mise en œuvre de nouveaux moyens internes et en mettant à profit le potentiel, la vitesse et la portée des technologies modernes.

L'intensité des efforts qui ont été fournis pour préparer ce Plan stratégique illustre la vitalité de notre Association et en particulier l'intérêt, l'engagement et le professionnalisme de tous ceux qui ont participé à ce lancement. Je leur exprime ici ma profonde gratitude. Je suis convaincu que ce document sera d'une grande valeur pour guider les activités de l'Association mondiale de la Route au cours du cycle de travail 2016-2019, et ainsi contribuer à conforter sa place en tant que leader international en matière d'échange de connaissances et d'informations sur les routes et les transports.

Oscar de Buen Richkarday
Président de l'Association mondiale de la Route

Résumé

L'Association mondiale de la Route est une association à but non lucratif créée il y a plus de 100 ans pour promouvoir la coopération internationale sur des sujets liés à la route et au transport routier. Elle rassemble des membres du monde entier, essentiellement des administrations routières, représentant plus de 120 pays.

L'Association mobilise l'expertise de ses membres pour échanger et diffuser l'information, au bénéfice de la communauté du transport dans le monde, une mission fondée sur les besoins des pays membres et en phase avec les grandes tendances à travers le monde. Elle remplit sa mission par divers projets menés dans le cadre d'un Plan stratégique de 4 ans. Ce Plan, qui couvre la période 2016-2019, est l'aboutissement d'un processus de consultation qui a consisté (1) en une évaluation de l'essentiel de la mission de l'Association, (2) une évaluation de l'environnement externe, (3) la prise en compte des principaux avis exprimés en interne et des besoins des membres.

Le Plan stratégique confirme l'objectif de l'Association de continuer à jouer le rôle de tribune internationale pour le recueil et le transfert de connaissances dans le secteur du transport routier. A cette fin, l'Association a pensé les travaux du cycle de travail 2016-2019 avec les préoccupations de *réactivité* et de *portée*, ce qui signifie qu'elle oriente son attention sur des sujets dont l'intérêt a été validé par ses membres, afin que les productions de l'Association apportent une haute valeur ajoutée technique. Outre la définition d'un agenda technique pertinent, il faut ajouter la nécessité de rendre les travaux de l'Association plus visibles et d'assurer qu'ils atteignent facilement le public visé. Le Plan stratégique préconise des méthodes de travail ayant prouvé leur efficacité depuis de nombreuses années. Il introduit également des méthodes de travail revues ou nouvelles qui permettront à l'Association de fournir des informations en temps plus opportun et sous des formes plus diversifiées, adaptées à l'époque actuelle.

Les exigences de l'époque actuelle ont également amené l'Association à mettre l'accent sur la communication stratégique. L'Association, avec sa capacité à bâtir un vivier d'expertise unique, redoublera d'efforts pour faire en sorte que ses productions et connaissances soient diffusées aux publics visés avec une meilleure maîtrise de la communication et en donnant autant d'importance à l'objectif d'une diffusion efficace de l'information, qu'à l'élaboration de cette information.

Le programme de ce nouveau cycle de quatre années sera organisé en 5 Thèmes stratégiques : Gestion et Finance ; Accès et Mobilité ; Sécurité ; Infrastructures ; Changement climatique, Environnement et Catastrophes. Ces Thèmes s'inscrivent dans la continuité pour plusieurs domaines de travail traditionnels au sein de l'Association, avec une promotion du thème des enjeux environnementaux, devenus une préoccupation majeure pour les membres de l'Association.

Grâce à ses Comités techniques, l'Association couvrira un éventail d'enjeux pour chacun de ces thèmes. Certains sujets couverts devront mobiliser l'attention à plus long terme et il sera recommandé aux Comités concernés d'envisager leurs travaux sur plusieurs cycles. De plus, le Plan stratégique prévoit la création de plusieurs Groupes d'Étude, avec un mandat plus succinct et plus limité dans le temps, afin d'encourager l'étude de sujets émergents. Les Groupes d'Étude régionaux et les Projets spéciaux compléteront la structure des travaux, et permettront à l'Association de faire appel à des partenaires externes pour l'élaboration de productions appropriées.

Le Plan stratégique 2016-2019 poursuit le processus de modernisation de l'Association, en préservant les forces des méthodes de travail traditionnelles qui ont fait leurs preuves pendant des décennies, tout en introduisant de nouvelles structures et de nouvelles méthodes afin de pouvoir réagir au moment opportun, au bénéfice de la plupart des membres de l'Association. Un accent tout particulier sera placé sur la communication à propos des études en cours d'élaboration par l'Association. Les résultats espérés sont un cycle de travail qui permette au secteur du transport routier du monde entier de bénéficier de l'accès aux meilleures pratiques, des travaux conjoints d'experts pour l'élaboration de nouvelles connaissances dans des domaines clés, et la confirmation de la valeur de l'Association en tant que tribune internationale à la pointe pour faire progresser les débats sur les grands enjeux du transport routier.

Présentation de l'Association mondiale de la Route

L'Association mondiale de la Route est une association à but non lucratif créée en 1909 sous le nom d'Association internationale permanente des Congrès de la Route. Au cours de ses plus de 100 années d'histoire, elle a eu pour objectif général de promouvoir la coopération internationale dans le domaine de la route et du transport routier.

L'Association mondiale de la Route agit essentiellement en tant que forum rassemblant des gouvernements du monde entier. En novembre 2014, l'Association comptait 122 gouvernements nationaux membres dans toutes les régions du monde, et reflétant tous les niveaux de développement économique. Outre les gouvernements nationaux, l'Association mondiale de la Route rassemble des autorités régionales, des membres collectifs et des membres individuels. L'ensemble des membres représente une large palette d'expériences, de compétences et d'intérêts. Malgré une telle diversité, les membres ont pour intérêt commun l'amélioration des routes et des transports dans le monde.

Structure organisationnelle

Le Conseil de l'Association mondiale de la Route a l'ultime responsabilité de la direction de l'Association. Il est composé de délégations des pays membres, chacune menée par un Premier Délégué. Le Conseil élit le Président, les Vice-présidents, le Secrétaire général et les membres du Comité exécutif. Le Conseil se réunit une fois par an.

Le Comité exécutif est responsable de l'administration de l'Association en conformité avec les politiques approuvées par le Conseil. Il est aidé dans cette tâche par les Commissions (Plan stratégique, Finances et Communication) et le Secrétariat général, et est alimenté en idées par un Groupe consultatif sur les Questions émergentes.

Le Secrétariat général est situé à Paris. Il assure la gestion quotidienne de l'Association, conformément aux résolutions et décisions du Conseil et du Comité exécutif. Il fournit également des prestations de secrétariat au Conseil, au Comité exécutif et aux Commissions, et apporte son soutien aux Comités techniques. Le Secrétariat général est responsable du site Internet de l'Association, de l'édition de la Revue *Routes/Roads* et des diverses publications. Il apporte son concours dans la planification et la préparation des Congrès mondiaux de la route et des Congrès internationaux de la viabilité hivernale.

Des **Comités nationaux** dans 38 pays membres (avril 2015) contribuent à la diffusion des productions de l'Association, organisent des activités locales, telles que des réunions, conférences, et séminaires, et gèrent l'adhésion des membres et assument des fonctions administratives au sein de leur propre pays.

Le travail technique de l'Association mondiale de la Route, qui est décrit dans le chapitre « Programme technique » de ce document, a été organisé en cinq thèmes stratégiques. Sous ces thèmes stratégiques travaillent 18 Comités techniques et 4 Groupes d'Étude sur différents sujets portant sur la route et le transport routier. Ils sont constitués d'experts bénévoles désignés par les pays membres, qui travaillent ensemble pour réaliser les produits d'information et les événements de partage des connaissances qui constituent l'activité principale de l'association.

De plus, le Comité de la Terminologie travaille directement sous l'égide du Secrétariat général.

Si cela est nécessaire -et réalisable-, l'Association coopérera avec d'autres entités pour établir des groupes de travail régionaux ; ces groupes traiteront de sujets ciblés pertinents pour certains pays membres de l'Association.

Vision

Etant donné le nombre de ses membres et la diversité géographique, la vision de l'Association mondiale de la Route est de tenir un rôle de tout premier plan pour l'échange de connaissances sur les politiques et les pratiques dans un contexte de transport intégré et durable.

Mission

En lien étroit avec cette vision se trouve la mission de l'Association qui détaille comment celle-ci réalisera son objectif à long terme de se situer en pointe dans l'échange de savoir-faire et d'informations dans le domaine des transports. La mission de l'Association mondiale de la Route est de servir tous ses membres en :

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

Cette vision et les moyens de la mission ci-dessus sont en accord avec la longue expérience de l'Association pour faciliter le développement et le partage de connaissances sur la route. Dans le même temps, les approches que l'Association doit adopter pour réaliser sa vision doivent nécessairement évoluer étant donné que les besoins et le nombre des membres se sont accrus, et que le contexte extérieur au secteur routier a changé.

Orientation stratégique de l'Association mondiale de la Route

Changements dans le contexte de fonctionnement

L'Association mondiale de la Route doit prendre en compte les besoins de catégories de membres très différentes. Alors que les administrations routières nationales constituent une part importante des membres, un nombre croissant de Comités nationaux et l'intérêt manifesté pour l'Association par des autorités infranationales ont modifié le profil des entités membres, qui est maintenant plus large et plus complexe.

L'intérêt commun de ces membres est le souhait d'accéder aux connaissances et au savoir-faire qui pourront améliorer les routes et le transport routier, des connaissances qui pourront être appliquées dans leurs entités respectives, tout en améliorant l'état de la pratique dans le monde. Cependant, la plus grande variété de contextes, d'expériences et de besoins a nécessité que l'Association examine son fonctionnement interne pour s'assurer qu'elle est efficace pour mener à bien sa mission et qu'elle est réactive vis-à-vis de ses membres.

Dans le même temps, l'environnement externe dans lequel l'Association mondiale évolue maintenant est devenu de plus complexe. Parmi ces sources de complexification, on peut citer l'environnement naturel, les conditions économiques et la démographie.

Concernant l'environnement, les pays sont en train de développer des stratégies pour faire face aux changements climatique et météorologique. Leurs effets sur les infrastructures prennent de plus en plus d'importance au sein de la communauté des transports, soulevant des questions sur la meilleure manière d'adapter les réseaux routiers à des phénomènes météorologiques extrêmes ou très variables. Les réponses à ces questions se retrouvent dans différents domaines, notamment la planification et le dimensionnement, les matériaux, les interventions d'urgence, les investissements, etc.

Sur le plan économique, même si les niveaux de développement restent variables selon les régions du monde, de nombreux pays membres ont connu au moins une légère évolution positive. Le développement économique va, en général, de pair avec une croissance de la demande de mobilité. L'accès aux marchés internationaux et la diversification des emplois entraîne de plus grands besoins de déplacement des personnes et des marchandises.

Même si ces changements relatifs dans la situation économique de nombreux pays génèrent des problèmes nouveaux et urgents, l'Association est composée de membres qui, en termes absolus, représentent la large palette des niveaux de développement et de compétences. L'attention portée aux pays à faible revenu et à revenu intermédiaire reste un sujet important. La nécessité de reconnaître l'évolution des défis posés par le transport dans plusieurs pays est ainsi couplée avec la nécessité de comprendre et d'être capable d'apporter des solutions qui conviennent à des contextes très différents.

Enfin, la structure des populations connaît d'importants changements. L'urbanisation est un phénomène qui a impacté plusieurs pays, entraînant de nouveaux problèmes et de profondes préoccupations. Partant de ce constat, et d'autres évolutions sur la scène internationale, tout le monde s'accorde à dire que l'efficacité des déplacements par route est fondamentale pour la réussite économique et la qualité de la vie. Cependant, cela ne s'accompagne pas toujours de la capacité à mettre en place les aménagements nécessaires.

Outre ces changements dans le transport routier à travers le monde, l'Association note aussi des changements dans la manière dont les pays apportent des solutions.

Parmi ces changements, figurent les différences que présentent les administrations routières. Dans certains cas, le mandat des administrations est en train d'évoluer. Au lieu des rôles traditionnels en matière de technique et de construction, certaines s'orientent vers un rôle d'administration plus général. Les administrations routières, qui ont longtemps été le pré carré d'experts techniques prenant des décisions reposant sur des disciplines propres au transport, sont devenues, à certains égards, moins techniques et plus ouvertes, à mesure que la relation entre les routes et la société dans son ensemble est mieux appréhendée. Au sein des administrations routières, les hommes politiques et autres non spécialistes des aspects techniques des transports sont de plus en plus nombreux en tant que décisionnaires, amenant avec eux des intérêts et des attentes différents.

Les administrations routières se focalisant davantage sur la gestion du réseau routier plutôt que sa construction sont susceptibles de voir des changements dans la composition de leurs personnels, avec moins de techniciens et plus de généralistes. Dans certaines organisations, cela fait partie de changements plus fondamentaux. Les sujets routiers sont traités au sein de grandes administrations rassemblant les autres modes de transport, et les questions de gestion routière sont traitées par des personnels dont la responsabilité couvre plusieurs modes de transport et plusieurs domaines. En outre, à mesure que le rôle du secteur public se réduit dans certains cas au niveau des aspects techniques de la gestion des routes, cela a libéré plus de place pour un rôle du secteur privé plus important. Aider les pays membres à s'y retrouver dans un contexte où le secteur privé est de plus en plus impliqué, et étudier les mécanismes budgétaires et financiers qui sont souvent au cœur de cette nouvelle implication, ce sont là des sujets qui recevront plus d'attention.

A mesure de l'évolution au sein des différents gouvernements, il en va de même de leur connaissance de l'Association mondiale de la Route et de leur intérêt pour ses productions historiquement axées sur la technique. Par conséquent, l'Association doit faire face à la nécessité de prendre en compte les différents points de vue représentés parmi ses pays membres, notamment la nécessité éventuelle de productions accessibles à des utilisateurs qui ne sont pas forcément des spécialistes, qui traditionnellement ont été les utilisateurs principaux de ses travaux.

Parallèlement à ces évolutions des publics cibles, on trouve des évolutions plus importantes dans la manière dont les gens reçoivent l'information. Les technologies de l'information permettent un accès de plus en plus rapide à l'information ainsi que la consultation simultanée de plusieurs sources d'information. L'abondance et la vitesse de l'information, ainsi que la demande que cela engendre de la part des consommateurs, créent des attentes bien plus fortes de la part des organisations qui produisent de l'information. Pour l'Association mondiale de la Route, cela signifie élargir sa préoccupation des seules questions de la qualité de ses productions à des enjeux d'accessibilité et de pertinence dans le temps. Cet effet est aggravé par l'existence d'autres productions/rapports d'études, en particulier venant du monde universitaire et d'autres organisations internationales, etc. – qui pourraient être disponibles plus rapidement ou attirer plus d'attention, et qui sont susceptibles de donner d'autres points de vue. De telles situations peuvent créer de l'incertitude quant à la pérennité de la valeur ajoutée de l'Association. En particulier, si on garde à l'esprit que des méthodes différentes de recueil et d'utilisation de l'information continueront à évoluer avec les changements générationnels, l'Association doit faire en sorte d'être en mesure d'attirer et de fidéliser parmi ses membres les jeunes professionnels qui constitueront la communauté internationale des spécialistes de la route de demain.

Réponse de l'Association

Au plus haut niveau de ses instances, l'Association a réfléchi à la manière dont ce plan stratégique peut refléter les besoins de la communauté routière mondiale, aussi bien en termes d'enjeux de fond alimentant la réflexion, qu'en termes de priorités en phase avec la réalité et de méthodes de travail des administrations routières dans ses pays membres.

Globalement, la stratégie de l'Association met l'accent sur deux aspects principaux : réactivité et portée. Par **réactivité**, on entend le choix et la poursuite des sujets et le choix de la forme sous laquelle l'Association apportera à son public une valeur incontestable. Par **portée**, on entend un accent renouvelé placé sur la communication, en l'inscrivant en tant qu'enjeu important à tous les niveaux de l'Association, afin de mieux s'assurer que l'information qu'elle produit atteint son objectif auprès des publics souhaités.

Les approches spécifiques pour le cycle 2016-2019 sont décrites ci-dessous.

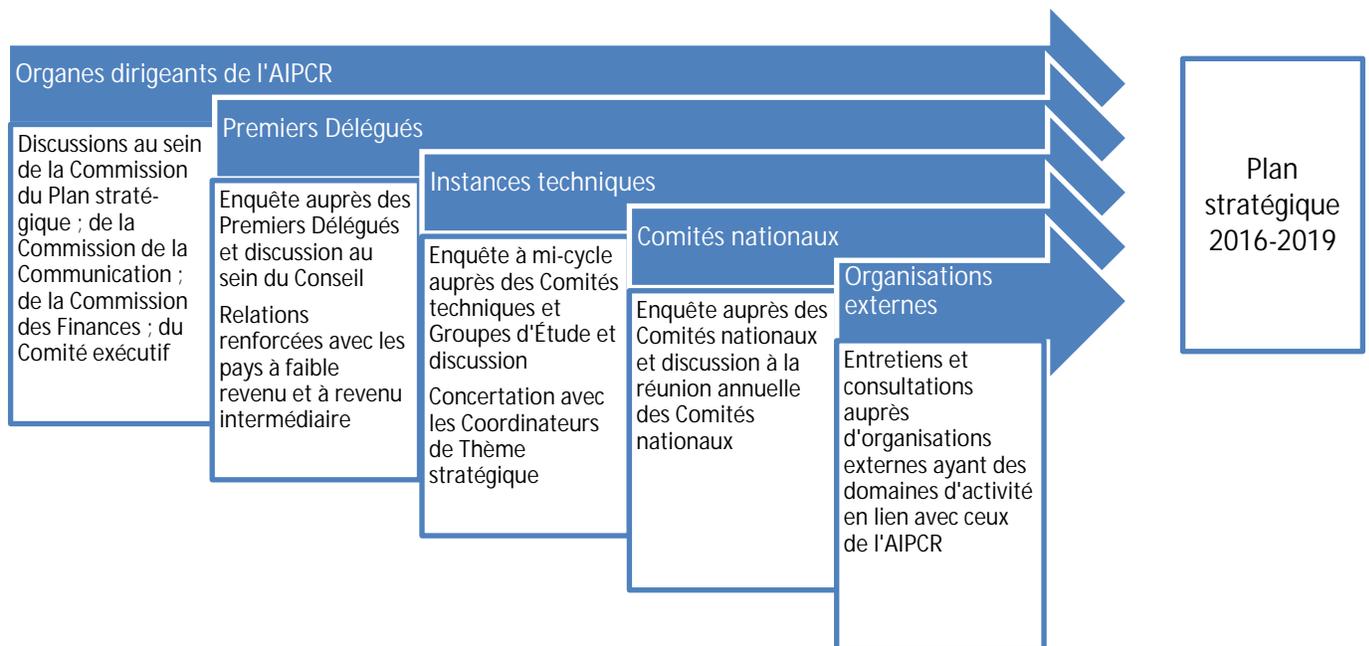
Réactivité : activités stratégiques

Le processus de définition des activités stratégiques pour le cycle de travail a été orienté autour de plusieurs objectifs clé, qui ont été retenus au cours de discussions du Comité exécutif lors de ses réunions. A cette occasion, le constat a été fait du besoin de capitaliser sur les points forts bien établis de l'Association, tout en introduisant des innovations qui assureraient une plus grande réactivité, et en conservant la pertinence de ses activités, étant donné les changements décrits ci-dessus au niveau du contexte et des attentes de la part des parties prenantes. Par conséquent, les objectifs principaux qui ont guidé la définition des sujets de fond étaient les suivants :

1. retenir un cadre gérable, en prenant en compte les avis d'ordre politique et les avis des experts techniques de l'Association ;
2. définir les priorités tout en laissant une marge de souplesse afin de pouvoir s'adapter à de probables changements qui pourraient survenir au cours du cycle de quatre ans ;
3. encourager l'élaboration de productions informatives selon un calendrier plus continu;
4. encourager une transition plus efficace d'un cycle à l'autre,
5. tisser des alliances stratégiques avec des organisations extérieures.

Concernant le premier objectif, le programme de fond présenté dans ce Plan stratégique est le résultat d'une vaste analyse des contributions reçues de la part des parties prenantes, dans le cadre d'une enquête menée auprès des Premiers Délégués, des Comités nationaux, des personnes participant aux travaux en cours, ainsi que de représentants d'organisations extérieures. Ce processus complet de recueil d'informations a été conçu de manière à laisser s'exprimer les différentes instances de l'Association et que celles-ci puissent peser sur la question cruciale du choix des sujets d'étude que l'Association entreprendra.

L'interrogation des Comités techniques a également permis à l'Association de réfléchir à comment faire le lien entre le travail prévu par ce plan stratégique et celui réalisé durant le cycle précédent. Ce retour d'information interne a également permis aux dirigeants de l'Association de réfléchir à l'ampleur de production envisageable, sur la base des ressources disponibles et de son précieux vivier d'experts des Comités techniques.



Plusieurs contributions reçues—cela est en lien avec le deuxième objectif--ont donné des indications de priorité et d'urgence. On peut citer notamment des sujets d'intérêt permanent, comme l'amélioration de la sécurité routière, qui a fait l'objet d'une attention croissante de la part des dirigeants politiques, à la suite de la Décennie d'Action des Nations Unies, et son objectif de réduire le nombre de victimes d'accidents de la route. Des sujets émergents ont également été proposés, tels que l'amélioration de l'adaptation des réseaux routiers à d'importants changements environnementaux. En plus des priorités pour les sujets d'étude, des remarques ont été faites sur le fait que les contextes évoluent sur un seul cycle, et l'Association doit avoir la souplesse nécessaire pour répondre aux enjeux clé qui pourraient apparaître sans que cela nuise à sa structure technique de travail. Il y a eu consensus sur cet aspect bénéfique d'introduire une certaine souplesse et cela a été reflété dans le Plan stratégique.

En lien direct avec l'idée d'une plus grande souplesse, se trouve l'exigence pour l'Association de produire des informations sur une base plus continue. Alors que la valeur des Congrès quadriennaux est bien reconnue en tant que moyen pour présenter toute l'expertise de l'Association, les sujets de préoccupation des parties prenantes, tant au niveau des directions qu'au niveau technique, sont permanents – tout comme le besoin de pouvoir avoir accès à des informations aidant à résoudre les problèmes. Une structure des méthodes de travail favorisant la réalisation plus fréquente de rapports et autres ressources présente l'avantage d'assurer que l'Association puisse fournir des informations plus actuelles dans un délai qui les rend plus utiles à ses membres.

Un autre aspect de l'approche de l'Association, c'est un effort délibéré de s'intéresser à la manière dont se déroulent les transitions entre les cycles. Comme cela a été le cas avec les autres plans stratégiques, les enjeux auxquels l'Association doit porter son attention sont à long terme, ce qui signifie que dans certains cas, les travaux à réaliser sont la poursuite des travaux du précédent cycle. Dans certains autres cas, le travail pourra être nouveau, mais il faut s'attendre à des travaux qui s'étendent sur plus de quatre ans. Ces deux cas nécessitent de mettre en place une procédure pour assurer les transferts de connaissances, et donc, assurer la cohérence des travaux et la continuité dans la qualité des productions de l'Association.

Enfin, les activités stratégiques pour ce cycle prévoient de tisser des alliances avec les organisations correspondantes. Ce principe est apparu dans plusieurs plans stratégiques et reste important car l'Association cherche à coupler ses compétences uniques avec celles d'autres organisations qui lui sont complémentaires, lui permettant ainsi d'élaborer les meilleures productions possibles pour ses membres.

Portée de l'Association : la communication stratégique

Le partage de connaissances est au cœur de la mission de l'Association mondiale de la Route. Ces vingt dernières années, avec le développement rapide d'internet et des technologies associées, le partage de connaissances a connu une révolution. La technologie a évolué, tout comme ont évolué les besoins et les attentes des publics visés par l'Association. Pour rester pertinente et viable, l'Association doit démontrer la valeur ajoutée qu'elle apporte à ses membres, et saisir les occasions d'élargir le profil de ses membres et mieux les impliquer.

Une partie du travail de communication consiste à poursuivre les initiatives d'amélioration, notamment l'usage de la technologie. Ces dernières années, le partage d'informations électroniques, avec pour support principal le site internet de l'Association, est devenue la méthode principale utilisée par l'Association pour diffuser des informations. Le site internet est complété par la revue *Routes/Roads* (version imprimée), des courriers électroniques aux membres, plusieurs lettres d'information, des brochures de présentation, le partage d'information à des événements et plusieurs autres actions ponctuelles de communication. Cependant, la plupart de la documentation de l'Association a pour but d'attirer les personnes intéressées vers le site internet de l'Association, et les publications et productions qu'il propose en téléchargement.

Cela a été bénéfique pour l'Association ces dernières années. Cependant, le public s'attend à ce que les informations soient portées à son attention de manière plus directe. Par conséquent, alors que les organisations doivent conserver un support pour le stockage de l'information, celles-ci doivent aussi adopter une approche plus dynamique vis-à-vis du partage de l'information : l'information doit être mise à jour en permanence, les experts (membres des CT) doivent pouvoir la possibilité d'être une force de proposition sur les enjeux existants et émergents ; l'usage d'outils interactifs multimédia doit être la norme.

En tenant compte de ses récents travaux, et des exigences actuelles, l'Association mettra en place des mesures durant le cycle 2016-2019 pour utiliser des modes de communication qui soient cohérents avec les besoins des membres dont elle est au service. L'Association poursuivra son évolution vers un usage accru des réseaux sociaux, en particulier LinkedIn ; elle lancera une version interactive de la revue *Routes/Roads*, et développera des plans de marketing pour ses productions les plus importantes.

De plus, l'Association a spécialement prévu une structure et un fonctionnement de ses comités techniques qui permettront la production plus fréquente de contenus. La création de Groupes d'Étude, dont la caractéristique est d'avoir achevé leur mission avec succès et discrétion en l'espace de deux ans, est un exemple de la manière dont la structure a été adaptée pour encourager la diffusion d'information dans les délais. Autre exemple : la poursuite des Projets spéciaux en tant que moyen pour étudier des sujets importants en dehors du cadre strict des comités techniques pour répondre aux besoins des membres. Au sein des Comités techniques eux-mêmes, l'accent sera davantage porté sur la communication de leurs travaux à l'occasion de toutes leurs réunions, et pas seulement lors des séminaires internationaux. Pour ce faire, les Comités techniques se verront confier plus de responsabilités sur le plan du développement de contenus destinés à des publics externes, et sur le plan de la coordination avec le Secrétariat général afin d'acheminer ces contenus vers des canaux adaptés à la mission de partage d'information de l'Association et de ses objectifs en matière de visibilité.

Programme d'activités de l'Association mondiale de la Route

Structures des travaux techniques

L'éventail des questions relevant du domaine de compétence de l'Association, la diversité de ses instances, et la complexité de l'environnement dans lequel elle évolue sont des facteurs qui ont compté dans la définition des méthodes de travail qui seront utilisées pour réaliser les objectifs de ce Plan stratégique. Afin que l'Association fonctionne de manière cohérente avec ses orientations stratégiques, l'Association doit définir un ordre du jour de sujets d'étude utiles, ainsi que les moyens de les étudier, pour le bénéfice de ses membres et de la communauté des transports en général. Pour y parvenir, ce plan stratégique prévoit différentes méthodes de travail, reposant sur des décennies d'expériences réussies ainsi que sur des propositions fondées sur l'observation du contexte actuel.

Au niveau managérial, l'Association continuera à s'appuyer sur le Conseil et le Comité exécutif pour fixer l'ordre du jour des nombreuses questions à examiner et administrer les ressources nécessaires pour faire en sorte que les budgets soient réunis pour réaliser le programme d'activités. De plus, ces instances dirigeantes seront chargées d'assurer que l'avancement des travaux est satisfaisant, et en phase avec le plan stratégique.

Au niveau technique, l'Association organisera son travail en **thèmes stratégiques**, et reconduira la structure appliquée pour les cycles de travail précédents. Les thèmes stratégiques rassemblent les comités techniques/groupes correspondants afin de faciliter la communication entre les présidents de ces groupes, encourager les liens et la coopération, et assurer une supervision et des conseils cohérents grâce aux Coordinateurs de Thème. Ceux-ci assurent le rôle de lien entre le niveau technique et le niveau exécutif de l'Association. Leur place au sein de l'Association leur permet de repérer d'éventuelles connexions entre les thèmes, permettant ainsi à l'Association de faire un meilleur usage de l'expertise rassemblée au sein de tous les groupes en charge du programme technique.

Pour ce cycle **2016-2019**, il y aura **cinq thèmes stratégiques** :

- Gestion et finance
- Accès et mobilité
- Sécurité
- Infrastructures
- Changement climatique, environnement et catastrophes

Ces thèmes assurent la continuité des sujets qui demeurent d'intérêt crucial pour les **administrations** routières. Ils reflètent aussi l'apparition de préoccupations liées à la nécessité pour les infrastructures de résister à des conditions engendrées par des épisodes météorologiques extrêmes et ponctuels, et par le changement climatique à long terme.

Au total, ces thèmes comprennent 18 Comités techniques et 4 Groupes d'Étude.

Gestion et finance	Accès et mobilité	Sécurité	Infrastructures	Changement climatique, environnement et catastrophes
Comités techniques				
Terminologie *				
	Exploitation des réseaux routiers/STI * Viabilité hivernale *	Politiques et programmes nationaux de sécurité routière*	Exploitation des tunnels routiers* Gestion du patrimoine *	
Performance des administrations de transport Aspects économiques des réseaux de transport routier et développement social Gestion des risques	Multimodalité durable en milieu urbain Transport de marchandises	Conception et exploitation d'infrastructures routières plus sûres	Chaussées Ponts Routes rurales et terrassements	Stratégies d'adaptation / Résilience Prise en compte de l'environnement dans les projets routiers et l'exploitation Gestion des catastrophes
Groupes d'Étude				
Financement innovant Coordination entre les autorités nationales et infranationales	Conception routière & infrastructures pour des solutions de transport innovantes	Sûreté des infrastructures		
Groupes d'Étude régionaux				
Normes de conception géométrique et structurelle pour les réseaux routiers d'Afrique Mise à jour de normes des routes rurales				

*signifie : Comité technique sur plusieurs cycles

Les Comités techniques (CT), qui ont été le pilier des travaux de l'Association pendant des décennies, restent les instances principales pour les études et l'élaboration de productions rassemblant les connaissances. Mis en place pour un mandat de quatre années, les CT exécutent les programmes de travail, selon les paramètres fixés par ce Plan stratégique. Cela comprend la responsabilité d'organiser des séminaires internationaux en tant que tribune d'échange d'informations.

Cependant, à la différence des cycles passés, la structure des Comités techniques a été affinée pour tenir compte des exigences venant de l'investissement délibéré de l'Association dans plusieurs projets de ressources d'information d'envergure, destinés à être réalisés et poursuivis sur plusieurs cycles de quatre années. On peut citer par exemple le Congrès quadriennal de la Viabilité hivernale, le Manuel de Sécurité routière, et les travaux très spécialisés dans le domaine des tunnels. L'Association a mis au point des méthodes pour soutenir les Comités techniques responsables de ces sujets, leur permettant ainsi d'assurer la continuité des travaux. En outre, le mandat des Comités techniques a été adapté de manière générale afin de prendre en compte les demandes des membres de pouvoir disposer d'information en temps opportun et facile à utiliser.

Dans le cadre d'efforts visant à employer des méthodes de travail plus souples, ce Plan stratégique reprend un concept introduit durant le cycle 2012-2015 : les **Groupes d'Étude**. Étant donné les avantages apportés par cette formule, ce plan stratégique prévoit de créer davantage de Groupes d'Étude. Ces groupes ont des points communs avec les Comités techniques dans la mesure où ils rassemblent des experts qui ont pour objectif d'élaborer des productions spécifiques pour l'Association, bien que dans certains cas, ils s'efforceront de trouver des experts venant de secteurs d'activités autres que ceux contactés habituellement. Leur différence réside essentiellement dans le fait que leurs mandats sont plus limités, et leur travail doit être achevé dans un délai de deux années. Les Groupes d'Étude sont également différents dans la manière dont leurs membres sont recrutés, ainsi que le nombre de membres plus réduit. Pour ce qui est des membres, un recrutement ciblé permet à l'Association de solliciter des personnes ayant l'expertise spécialisée nécessaire, sur la base du mandat du Groupe d'Étude. Maintenir des groupes de taille limitée facilite la prise de décision et la gestion du travail, dans un laps de temps restreint.

Les **Projets spéciaux** sont un autre moyen mis en œuvre par l'Association dans ce plan stratégique. Il s'agit d'une autre innovation introduite au cours du cycle précédent qui permet de sous-traiter l'élaboration de documents courts mais de grande qualité, analysant des sujets de grande importance définis par les membres et qui dépassent la capacité de production des Comités techniques ou des Groupes d'Étude au cours de leur mandat. Ces projets spéciaux sont supervisés par le Secrétariat général et le Comité technique ayant les compétences correspondantes, de manière à ce que le document final puisse représenter l'avis de l'Association. Ce moyen permet à l'AIPCR de couvrir des sujets au-delà de ce qui est prévu dans les programmes de travail des Comités techniques. Ainsi, les Projets spéciaux sont un moyen de maintenir une plus grande visibilité et représentent un apport intellectuel supplémentaire au cours du cycle de travail.

Afin d'aider à l'identification et l'analyse de nouveaux sujets nécessitant l'attention de l'Association, le Comité exécutif mettra en place un **Groupe consultatif sur les Questions émergentes**. Composé d'un groupe diversifié d'experts possédant des compétences et une expérience solides, cette entité proposera des recommandations sur des études ou des projets qu'elle estime important d'entreprendre pour l'Association, mais qui pourraient être en dehors du programme technique déjà défini.

Des **Groupes d'Étude régionaux** seront mis en place en tant que structure de travail durant le cycle 2016-2019. Ces groupes ont été créés face à un problème auquel l'Association est confrontée depuis longtemps : comment prendre en compte correctement les besoins des pays membres à faible revenu et à revenu intermédiaire. Ce choix d'entité a été effectué sur la base de l'expérience du cycle passé, pour lequel des groupes régionaux ont été établis en lien avec les Comités techniques concernés. Sur la base de cette initiative pilote, les Groupes d'Étude régionaux s'intéresseront à des sujets jugés prioritaires par les pays membres à faible revenu et à revenu intermédiaire, et qui pourraient ne pas être traités directement ou facilement par les Comités techniques de l'Association. L'Association formulera les termes de référence des Groupes d'Étude régionaux conjointement avec des organisations régionales spécifiques, un processus qui contribuera à définir les sujets les plus adaptés pour ce type d'initiative et pour engager formellement des moyens au sein des associations régionales en question. Par ailleurs, l'Association mondiale de la Route cherchera à obtenir l'implication d'institutions internationales de développement, à la fois pour du soutien technique et pour la prise en compte des informations et conclusions des travaux menés, dans le cadre de projets de développement financés, dans le domaine routes et transports, et dans la région pertinente.

Au début du cycle 2016-2019, au moins deux Groupes d'Étude régionaux seront mis en place, l'un sur les Normes de conception géométrique et structurelle pour les réseaux routiers d'Afrique, l'autre sur la Mise à jour des normes des routes rurales. Ce projet dépendra de la réceptivité des organisations régionales concernées à mener ces Groupes d'Étude, avec le soutien de l'Association. D'autres sujets pourraient faire l'objet de la création d'autres Groupes d'Étude régionaux, sur décision des organes dirigeants de l'Association, et sous la conduite d'autres entités régionales.

Enfin, l'Association reconduira une activité qu'elle mène au cours de ses réunions annuelles de Conseil, permettant le recueil d'informations et la discussion sur des sujets clés. Il s'agit des **conférences-débats**, sous la forme d'une série de présentations suivies d'une discussion sur un sujet choisi par le Comité exécutif. Ces conférences-débats, intégrées à l'ordre du jour du Conseil, offrent sur quelques heures l'occasion de présenter des expériences nationales ou de susciter la discussion sur des sujets d'importance particulière pour les membres. Ainsi, ces conférences-débat bénéficient du forum unique que représente le Conseil. En outre, grâce aux présentations que ses membres effectuent, ces conférences apportent aux dirigeants de l'information et des références qui peuvent contribuer à améliorer les politiques et la pratique dans leurs pays respectifs. Bien que ces conférences-débats se déroulent en interne, elles donnent lieu à la présentation de nombreuses informations. En tant que telles, elles représentent une ressource importante qui peut répondre aux besoins d'information des membres, grâce à une diffusion plus large du contenu des présentations et de la synthèse des débats correspondants.

Ces méthodes de travail reflètent la poursuite d'une gestion solide et d'études techniques efficaces. Elles restent fondées sur des groupes structurés et des programmes de travail reposant sur une vision large de l'Association, tout en présentant des pratiques plus récentes qui répondent aux évolutions des besoins des membres de l'Association.

L'approche en matière de communication

Le fait de considérer l'enjeu de la communication stratégique en tant qu'activité centrale représente une nouvelle approche adoptée par l'Association pour ce Plan stratégique. En cohérence avec l'importance accrue accordée aux questions de communication, le prochain cycle de travail mettra en œuvre des approches spécifiques afin de réaliser les objectifs fixés : diffuser l'information aux membres dans de meilleurs délais, et assurer une plus grande visibilité de l'Association en général.

Plusieurs thèmes guideront les travaux en matière de communication durant le cycle 2016-2019, à savoir :

- les alliances stratégiques – poursuivre et établir des relations entre l'Association et des organisations partenaires ;
- développer le nombre de membres : augmenter le rayon d'action de l'Association en obtenant la participation de jeunes professionnels, de gouvernements infranationaux, de communautés linguistiques et d'autres groupes professionnels ;
- l'échange d'informations – efforts visant à la diffusion en temps opportun et à la qualité de l'information à différents publics, ce qui comporte des aspects technologiques et linguistiques ;
- une communication interne efficace – améliorer les processus pour un fonctionnement et une gestion plus efficaces de l'Association ;
- protection de la réputation – intégrer le risque réputationnel et les mesures de réduction des risques dans le fonctionnement de l'Association, à mesure que celle-ci devient plus visible.

Les Comités techniques (CT) et Groupes d'Étude (GE) de l'Association, ses organes dirigeants, et le Secrétariat général auront pour tâche d'apporter leur appui à ces thèmes. Le thème de l'échange d'informations sera en grande partie mené par les CT et les GE. La responsabilité d'assurer un usage efficace des réseaux sociaux et autres modes de communication sera confiée à leurs présidents. Bien que les présidents des CT/GE en aient la charge directe, ceux-ci pourront s'appuyer sur d'autres personnes pour produire des contenus sur la base des travaux en cours dans leur CT/GE. Pour faire en sorte que les Présidents soient accompagnés pour ce nouveau rôle, l'Association se basera sur des recommandations détaillant : les rôles et responsabilités ; les normes minimales pour les productions, y compris le support ; et également sur quel media et de quelle manière publier les contenus pour s'assurer qu'ils atteignent les publics auxquels ils sont destinés.

Le Secrétariat général consacrera des ressources pour mettre en œuvre cette nouvelle approche de communication grâce à l'engagement d'un conseiller en communication stratégique. Ce conseiller aura pour rôle d'apporter des conseils stratégiques de haut niveau. Il/Elle sera également chargé(e) d'élaborer et de mettre en œuvre les activités de communication et d'établir l'évaluation de risque correspondante. Ainsi, le Secrétariat général contribuera activement à l'échange d'informations, à l'augmentation du nombre de membres et à la protection de la réputation de l'Association, outre son rôle habituel d'instaurer une communication interne claire.

La direction de l'Association devra aussi jouer un rôle important dans l'amélioration de la communication. La recherche d'alliances stratégiques avec des organisations externes pertinentes dépendra de l'engagement des dirigeants. A mesure de la réalisation du programme de travail de ce nouveau cycle, la surveillance exercée par la direction comprendra nécessairement une évaluation de l'efficacité de la communication. Ainsi, l'attention constante portée sur ce point par les organes dirigeants de l'Association sera essentielle pour atteindre l'objectif d'intensification des échanges d'information, améliorer l'efficacité de son fonctionnement interne et assurer la protection de sa réputation.

Cette attention accrue, ainsi que la mise en œuvre de moyens, ont pour but de traduire en actions le constat que la communication est d'importance majeure pour l'Association, l'objectif étant de rendre l'Association plus visible et de montrer qu'elle tient sa promesse de mettre des informations significatives à la disposition de son public très diversifié.

Programme technique

Ce chapitre du Plan stratégique comprend une description des cinq Thèmes stratégiques, ainsi que les Comités techniques et Groupes d'Étude qui les constituent. Pour chaque Comité/Groupe d'Étude, le Plan détaille les enjeux, les stratégies correspondantes et les productions envisagées, afin de guider les Comités/Groupe d'Étude lorsqu'ils auront été formés.

Thème stratégique A - Gestion et Finance

Objectif

L'objectif de ce Thème stratégique est d'encourager le développement de politiques et de stratégies aptes à assurer le bon fonctionnement des administrations de transport, à mesurer les performances, et à adopter des mécanismes de financement répondant aux besoins en constante évolution de la communauté des transports. Il s'agira d'apporter des exemples de bonne gouvernance, de gestion de la performance, de méthodes d'évaluation et de mettre en lumière les efforts des administrations de transport en matière de prise en compte et de gestion des risques, ainsi qu'en matière d'introduction de stratégies de transfert de connaissances entre services fonctionnant à différents niveaux de gouvernement.

Vue d'ensemble

Le Thème stratégique Gestion et Finance comprend trois (3) Comités techniques et deux (2) Groupes d'Étude. Le Thème stratégique A rassemble des sujets liés aux politiques et aux stratégies que les administrations développent et promulguent.

Les restrictions budgétaires et la concurrence pour les ressources correspondantes exigent des administrations routières qu'elles mettent en œuvre des pratiques et des outils de mesure de la performance pour étayer les décisions d'investissement et de politique. La mesure de la performance des administrations routières illustre cette nouvelle donne et l'influence accrue des parties prenantes et du regard des médias accentue l'importance de la bonne gouvernance et les mesures anti-corruption efficaces revêtent une importance cruciale. **Le Comité technique A.1 (Performance des Administrations de transport)** formulera des recommandations sur ces sujets, sur la base de l'expérience des pays membres à différents stades de développement.

Les investissements routiers peuvent générer d'importants avantages sociaux et économiques, et participer ainsi à améliorer la qualité de vie. La prise en considération de ces avantages dans le processus d'évaluation est d'une grande aide aux décideurs afin de fixer les priorités compte tenu de ressources disponibles limitées. **Le Comité technique A.2 (Aspects économiques des réseaux de transport routier et développement social)** étudiera les nouvelles évolutions sur cette thématique ainsi que sur les méthodes ex-post de suivi de projet, en montrant comment les résultats sont utilisés.

L'évaluation et la gestion des risques sont fondamentales pour les activités des administrations de transport. **Le Comité technique A.3 (Gestion des risques)** étudiera le rôle de la gestion des risques et sa répartition au niveau organisationnel et au niveau des projets.

Étant donné que les ressources budgétaires ne suivent pas toujours le rythme des besoins d'investissement, les administrations sont à la recherche d'outils de financement innovants pour faciliter la réalisation des projets. Péages, redevance d'accès, et autres sources de recettes basés sur les projets, en combinaison avec les nouveaux mécanismes financiers, peuvent augmenter sensiblement la capacité des gouvernements à réaliser des projets routiers. Ces enjeux seront étudiés au sein du **Groupe d'Étude A.1. (Financement innovant)**

Dans de nombreux pays, la gestion efficace des réseaux routiers dépend des efforts coordonnés entre les administrations nationales et locales. Des partenariats actifs peuvent être un moyen de développer la formation et de diffuser des informations qui, à défaut, n'auraient pas pu être accessibles à l'ensemble des professionnels. **Le Groupe d'Étude A.2 (Coordination entre les autorités nationales et infranationales)** étudiera les pratiques couronnées de succès dans des pays à différents stades de développement.

Comités techniques :

A.1 Performance des administrations de transport

A.2 Aspects économiques des réseaux de transport routier et développement social

A.3 Gestion des risques

Groupes d'Étude

GE A.1 Financement innovant

GE A.2 Coordination entre les autorités nationales et infranationales

CT A.1 Performance des administrations de transport

Enjeu A.1.1	
Cadre de mesure d'efficacité et d'efficience des administrations de transport	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Définir des concepts et mesures utilisées pour établir une approche stratégique permettant d'atteindre des objectifs de performance, notamment les informations recueillies pour la prise de décision en matière d'investissements et de politique.	Rapport et recommandations reposant sur des études de cas, le cas échéant, portant sur des pays à différents stades de développement, et illustrant le cadre mis en place.
Enjeu A.1.2	
Évaluation de la transformation des administrations de transport	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Analyse des changements principaux intervenus au sein des administrations de transport et les avantages et défis liés à leur mise en œuvre, notamment : analyse de la gestion des systèmes de transport multimodaux et évaluation des effets de l'approche centrée sur les clients.	Rapport et études de cas, le cas échéant, portant sur des pays à différents stades de développement montrant l'évolution, et détaillant les avantages et les difficultés, et comment celles-ci ont été résolues.
Enjeu A.1.3	
Bonne gouvernance et lutte contre la corruption et mesures d'intervention	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Poursuivre les travaux réalisés sur les deux cycles précédents et étudier la mise en œuvre de mesures anti-corruption et de mesures d'intervention au sein des organisations routières : <ul style="list-style-type: none"> - contrôles internes (prévention) / cadres institutionnels, - réaction aux problèmes, - les pratiques en matière d'audit. 	Rapport avec études de cas et présentations et discussions lors d'ateliers. Lien avec des organismes externes ayant étudié ces questions.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

CT A.2 – Aspects économiques des réseaux de transport routier et développement social

Enjeu A.2.1 Méthodes d'évaluation des projets	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
<p>Étudier les gains de temps de parcours en considérant la fiabilité comme critère d'évaluation.</p> <p>Étudier l'impact global des investissements routiers dans les pays en développement, en mettant l'accent sur les effets sur l'emploi.</p>	<p>Rapport sur l'état de l'art des méthodologies, complété par des études de cas émanant d'un éventail de pays membres.</p>
Enjeu A.2.2 Evaluation ex-post des projets	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
<p>Étudier et documenter comment les évaluations ex-post sont menées après l'achèvement d'un projet routier (nouveaux projets et remise en état) et comment les résultats des évaluations sont utilisés.</p>	<p>Rapport sur l'état de la pratique concernant les méthodologies, complété par des études de cas émanant d'un éventail de pays membres.</p>
Enjeu A.2.3 Projet spécial : analyse de l'apport du transport routier	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
<p>Élaborer les termes de référence pour un appel à propositions dans le cadre d'un Projet spécial visant à définir, étudier et appréhender l'apport du transport routier en faveur d'un développement économique durable à l'intention des décideurs, en traitant notamment de l'évaluation et la gestion des facteurs externes socioéconomiques tels que les changements démographiques.</p> <p>Après sélection de la proposition, gestion du projet et travail en concertation avec le Secrétariat général pour la production finale et la diffusion.</p>	<p>Termes de référence d'un appel à propositions pour un Projet spécial.</p>

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

CT A.3 – Gestion des risques

Enjeu A.3.1 Évaluation des approches organisationnelles du risque	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Définir, étudier et documenter l'évaluation de méthodes et d'outils non conventionnels et innovants utilisés dans des expériences réussies en matière de gestion des risques, en dehors d'un contexte de projet. (La gestion des risques sert à la cohérence entre la stratégie et l'organisation, aide à attribuer les risques aux entités les plus à même de les gérer, et facilite une prise de décision saine et la responsabilisation des entités à tous les niveaux).	Rapport basé sur des comparaisons et des études de cas, le cas échéant.
Enjeu A.3.2 Gestion stratégique des risques liés aux projets	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier comment les risques sont réévalués et gérés à différents stades des projets, de la planification à l'exploitation ; risques associés au vieillissement des infrastructures ; techniques de gestion non traditionnelles.	Rapport et études de cas, le cas échéant.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

GE A.1 – Groupe d’Étude sur le financement innovant

Enjeu GE A.1 Comprendre les outils de financement des projets de transport pour en faciliter la livraison	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Définir, analyser et évaluer l'éventail des options possibles pour le financement des routes et les modèles de financement, dans des contextes définis pour différents pays (notamment les péages, partenariats public/privé, recours à des outils d'aide au crédit/obligations). Prise en compte de l'impact sur le financement de la diminution de la consommation de carburant des véhicules.	Document contenant conseils et recommandations précisant selon les contextes, les options de financement à privilégier, complétées par des études de cas décrivant des pratiques couronnées de succès, ou des échecs. Atelier/séminaire.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

GE A.2 – Groupe d’Étude sur la coordination entre autorités nationales et infranationales

Enjeu GE A.1 Stratégies de coopération entre les autorités routières nationales et locales	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Evaluer les stratégies de coopération et de transfert de connaissances entre les autorités routières nationales et locales pour divers types d’économies, de systèmes de gouvernements et de réseaux de transport.	Rapport et étude de cas, le cas échéant, portant sur des pays à différents niveaux de développement, illustrant des pratiques réussies.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

Thème stratégique B - Accès et Mobilité

Objectif

L'objectif de ce Thème stratégique est d'encourager l'amélioration de l'offre d'accès et de mobilité, pour les usagers et pour l'activité économique, grâce à l'exploitation efficace des réseaux routiers et à leur intégration aux autres modes de transport.

Présentation d'ensemble

Le Thème stratégique Accès et Mobilité comprend quatre (4) Comités techniques et un Groupe d'Étude. Le Thème stratégique B considère que les autorités routières apportent un service à la société et à l'économie, par l'adoption d'une approche clients. Au cœur de cet enjeu se trouve la nécessité de fournir des services fiables et de faire en sorte que la résilience du réseau se situe à un niveau adéquat.

Pour de nombreux pays membres, tirer le meilleur profit des infrastructures existantes est une priorité. L'amélioration de la capacité, de la fiabilité, de la sécurité, des économies d'énergie, ainsi que l'utilisation des nouvelles technologies de la circulation et des applications d'un rapport coût/efficacité sont particulièrement importantes, qu'elles soient réalisées par interfaçage avec d'autres modes et/ou grâce à l'utilisation des systèmes de transport intelligents (STI). Le **Comité technique B.1 (Exploitation des réseaux routiers/Systèmes de transport intelligents)** examinera ces enjeux en apportant des mises à jour au Manuel STI/Exploitation des réseaux routiers élaboré durant le cycle 2012-2015, et en définissant des stratégies de diffusion et de mise en œuvre du Manuel. Le CT B.1 se penchera aussi sur les mégadonnées (*Big Data*) et leurs applications aux transports.

Les réseaux routiers sont particulièrement vulnérables en condition hivernale. Le maintien de niveaux de service acceptables dans un contexte de restrictions budgétaires peut s'avérer une tâche complexe. Des enjeux tels que la durabilité et l'impact sur l'environnement des traitements et des pratiques courantes seront étudiés. Le **Comité technique B.2 (Viabilité hivernale)** étudiera ces enjeux, en plus de la préparation active du programme technique pour le Congrès de la Viabilité hivernale de 2018.

Le **Comité technique B.3 (Multimodalité durable dans les villes)** comparera les stratégies de mobilité urbaine, sur la base de politiques et de stratégies de transport de pays développés et en développement, afin d'optimiser les choix de déplacement et l'accessibilité dans un contexte de forte demande imposé par le contexte urbain.

Un transport de marchandises efficace et efficient est un facteur essentiel à toute économie. Le **Comité technique B.4 (Transport de marchandises)** examinera les enjeux du transport multimodal et du transport de marchandises par route. Il s'intéressera également aux pratiques de transport de marchandises économes en énergie.

Les nouvelles technologies présentent à la fois des défis et des opportunités dans l'exploitation des routes. Le **Groupe d'Étude B.1 (Conception routière et infrastructures pour des solutions de transport innovantes)** s'intéressera aux principales réflexions menées en matière de développement et de déploiement des technologies permettant la communication véhicule-infrastructure et véhicule-véhicule.

Comités techniques

- B.1 Exploitation des réseaux routiers/Systèmes de transport intelligents
- B.2 Viabilité hivernale
- B.3 Multimodalité durable dans les villes
- B.4 Transport de marchandises

Groupe d'Étude

GE B.1 Conception routière et infrastructures pour des solutions de transport innovantes

CT B.1 - Exploitation des réseaux routiers / Systèmes de transport intelligents

Enjeu B.1.1 Maintenance et amélioration du Manuel STI/RNO	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier les approches fructueuses et analyser les facteurs contribuant à leur succès, c'est-à-dire une meilleure capacité, des temps de parcours plus fiables, des économies d'énergie, la sécurité et des émissions de gaz à effet de serre minimisées. Une attention particulière sera portée à l'usage des nouvelles technologies, aux solutions envisageant l'interfaçage avec d'autres modes, et aux enjeux organisationnels et de gouvernance.	Rapport sur les meilleures pratiques. Mise à jour de la version web du Manuel STI/RNO (Systèmes de transport intelligents et Exploitation des réseaux routiers). Des ateliers et des supports de formation pour soutenir la diffusion et la mise en œuvre des stratégies.
Enjeu B.1.2 Applications STI à faible coût	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier et documenter l'utilisation des smartphones ainsi que d'autres technologies à faible coût en soutien des activités d'exploitation des réseaux routiers. Détailler des exemples de STI adaptés pour répondre aux besoins des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.	Rapport et études de cas à inclure dans le Manuel STI/RNO.
Enjeu B.1.3 Les méga données (<i>Big Data</i>) dans le transport routier	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Définir le concept de méga données (<i>big data</i>) tel que pertinent pour la communauté des transports routiers, étudier les applications, et apporter des exemples sur la manière dont les pays envisagent et traitent d'enjeux comme : la réglementation applicable, la propriété des données, la sûreté des données et les questions de vie privée.	Rapport et études de cas rassemblant des exemples d'applications ; diffusion des connaissances.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

Ce Comité technique devra se coordonner avec le Comité technique du cycle précédent pour l'élaboration du nouveau programme de travail.

CT B.2 – Viabilité hivernale

Enjeu B.2.1 Gestion des transports pendant les épisodes hivernaux	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Définir et documenter les meilleures pratiques sur la gestion de la viabilité hivernale et sur les systèmes d'information à l'usager réduisant les effets des épisodes hivernaux sur la performance du réseau, et améliorant la résilience des réseaux.	Rapport d'études de cas composé d'exemples de pratiques fructueuses, et prenant éventuellement en compte les travaux du CT E.2. Supports de formation et présentations en soutien à la diffusion et à la mise en œuvre. Plan d'action pour promouvoir les meilleures pratiques grâce à des activités et des colloques centrés sur la mise en œuvre.
Enjeu B.2.2 Traitements aux sels de déverglaçage et saumure, interventions et meilleures pratiques	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier et documenter les meilleures pratiques dans le domaine des techniques du traitement aux sels de déverglaçage, notamment la réduction des impacts sur l'environnement.	Rapport de recommandations.
Enjeu B.2.3 Mise à jour de la Base de Données sur la Neige et le Verglas	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Faire de la Base de Données sur la Neige et le Verglas un document de ressources actualisées pour le transfert de connaissances auprès des pays membres.	Mise à jour de la Base de Données. Adoption d'un format interactif pour faciliter son utilisation.
Enjeu B.2.4 Préparation du Congrès de la Viabilité hivernale 2018	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Définir les thèmes prioritaires et préparer le programme scientifique du Congrès, en prenant en compte les préoccupations et les contributions éventuelles d'autres Comités techniques.	Définition du programme technique comportant des séances sur les différents critères de l'exploitation hivernale des réseaux routiers et sur les niveaux de service acceptables. Production des actes du Congrès.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

Ce Comité technique devra se coordonner avec le Comité technique du cycle précédent pour l'élaboration du nouveau programme de travail.

CT B.3 - Multimodalité durable dans les villes

Enjeu B.3.1 Politiques et stratégies de transport urbain multimodal	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Comparer l'efficacité de différentes politiques et stratégies de transport urbain multimodal, prenant en considération les besoins de mobilité, les objectifs sociaux et les caractéristiques des modes de transport.	Rapport présentant des études de cas et des recommandations élaborées à partir des bonnes pratiques, à l'intention des pays développés et des pays en développement.
Enjeu B.3.2 Solutions de mobilité par la route, y compris des pôles d'échanges multimodaux et les nouvelles mobilités routières	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier et documenter de manière qualitative et quantitative des solutions telles que l'auto partage, le vélopartage, le covoiturage, l'électromobilité, l'augmentation de l'offre de transport public.	Rapport présentant des études de cas et des recommandations reflétant les bonnes pratiques.
Enjeu B.3.3 Plan d'occupation des sols et développement urbain	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier l'impact du plan d'occupation des sols intégré au développement des réseaux de transport urbain dans les centres-villes et dans les zones périurbaines, et prendre en considération les tendances en matière d'urbanisation.	Rapport présentant des études de cas et des recommandations élaborées à partir des bonnes pratiques.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

CT B.4 – Transport de marchandises

Enjeu B.4.1 Politiques nationales de transport multimodal de marchandises et de logistique	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier et documenter des politiques nationales en matière de transport de marchandises et de logistique, notamment les meilleures pratiques éprouvées en matière d'élaboration de politiques de transport de marchandises et évaluation des politiques pour des initiatives futures.	Rapport présentant des études de cas et recommandations élaborées à partir des bonnes pratiques.
Enjeu B.4.2 Circulation des poids lourds sur autoroutes	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Définir les meilleures pratiques (gestion des accès, réglementation de la circulation, surveillance, conformité, contrôle-sanction).	Rapport présentant des études de cas et recommandations élaborées à partir des bonnes pratiques.
Enjeu B.4.3 Bonnes pratiques en matière de transport de marchandises éco-énergétique	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Bonnes pratiques en matière de transport de marchandises éco-énergétique (sur le plan technique, opérationnel, logistique, réglementaire, et sur le plan de l'infrastructure).	Rapport présentant des études de cas et des recommandations élaborées à partir des bonnes pratiques

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

GE B.1 - Groupe d'Étude Conception routière et infrastructures pour des solutions de transport innovantes

Enjeu GE B1.1	
Défis et opportunités pour la conception et l'exploitation des routes	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Identifier les principales réflexions menées en matière de développement et de déploiement de la communication véhicule-infrastructure (V2I) et véhicule-véhicule (V2V) dans la conception et l'exploitation routière.	Rapport soulignant les principaux sujets faisant l'objet de réflexions, avec des références à d'autres organisations.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

Thème stratégique C - Sécurité

Objectif

L'objectif de ce Thème stratégique est d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport routier, notamment le déplacement des personnes et des marchandises sur le réseau, tout en diffusant largement les connaissances sur tous les aspects de la sécurité et en encourageant la mise en œuvre de pratiques positives.

Présentation d'ensemble

Les routes jouent un rôle fondamental pour assurer un accès en toute sécurité à l'éducation, aux services de santé, aux loisirs et aux possibilités d'emploi. La Déclaration de soutien de l'Association à la Décennie d'Action pour la Sécurité routière des Nations Unies, signée en 2011, souligne son engagement à promouvoir les aménagements de sécurité routière. Le temps et les ressources consacrées à la production d'un Manuel de Sécurité routière à la pointe sont une démonstration concrète des activités de l'Association en faveur de l'amélioration de la sécurité routière.

Le Comité technique C.1 (Politiques et programmes nationaux de sécurité routière) examinera les politiques et les stratégies régissant les décisions en matière d'investissements liés à la sécurité, et les stratégies mises en œuvre pour procéder à des aménagements de sécurité routière systématiques aux itinéraires et aux réseaux. Ce travail sera incorporé au Manuel de Sécurité routière. Ce Comité poursuivra aussi les efforts visant à diffuser et encourager l'application des mesures recommandées dans le Manuel de Sécurité routière.

Le Comité technique C.2 (Conception et exploitation d'infrastructures routières plus sûres) s'intéressera aux enjeux liés aux usagers de la route vulnérables, à la distraction et à la fatigue des conducteurs, et à la manière dont les facteurs humains doivent être pris en considération dans la conception et l'exploitation des routes. Ce travail sera incorporé au Manuel de Sécurité routière et aboutira aussi à des directives en matière d'Audits de sécurité routière, en prenant en compte la situation des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.

Le Groupe d'Étude GE C.1 (Sûreté des infrastructures) établira des contacts avec les secteurs pertinents afin de rassembler des connaissances dans le domaine des enjeux de la sûreté des transports et leur contribution à la résilience des réseaux.

Comités techniques :

C.1 Politiques et programmes nationaux de sécurité routière

C.2 Conception et exploitation d'infrastructures routières plus sûres

Groupe d'Étude

GE C.1 Sûreté des infrastructures

CT C.1 – Politiques et programmes nationaux de sécurité routière

Enjeu C.1.1 Manuel de Sécurité routière	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Mises à jour du Manuel de Sécurité routière (MSR) et soutien au développement de formations et stratégies de diffusion.	Version mise à jour du MSR (version web). Mise en place de formations et de stratégies de mise en œuvre.
Enjeu C.1.2 Evolution des politiques nationales de sécurité routière	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier la mise en œuvre des politiques routières nationales et de leur évolution. L'attention portera sur la mise en œuvre de "l'approche système sûr" et de son adoption dans les pays à faible revenu et les pays à revenu intermédiaire. Le CT se basera sur les résultats d'un groupe projet de l'OCDE sur ce sujet.	Rapport technique et principaux résultats de l'étude à intégrer dans le Manuel de Sécurité routière.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

Ce Comité technique devra se coordonner avec le Comité technique du cycle précédent pour l'élaboration du nouveau programme de travail.

CT C.2 – Conception et exploitation d’infrastructures routières plus sûres

Enjeu C.2.1 Usagers de la route vulnérables	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier et développer des outils actualisés sur la sécurité des piétons, des cyclistes et des deux-roues ainsi que les enjeux de sécurité pour les personnes âgées.	Documents à inclure dans le Manuel de Sécurité routière. Élaboration de supports de formation et de présentation cohérents avec les stratégies de promotion du Manuel de Sécurité routière.
Enjeu C.2.2 Facteurs humains et conception routière	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Achever le recueil d’études de cas et de stratégies et pratiques fructueuses liées à la prise en compte de facteurs humains dans la conception et l’exploitation des routes, notamment sur le sujet de la distraction et de la fatigue des conducteurs.	Éléments pour la mise à jour du Manuel de Sécurité routière.
Enjeu C.2.3 Définir les limites de vitesse	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Action conjointe avec l’OMS, l’industrie automobile, la Commission économique pour l’Europe (ONU), et la Banque mondiale afin de mettre à jour les directives.	Éléments pour la mise à jour du Manuel de Sécurité routière. Supports de présentation adaptés pour diffusion des informations aux membres.
Enjeu C.2.4 Catalogue des problèmes de sécurité en conception et des mesures correctives pour les pays à revenu faible et intermédiaire	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Catalogue des problèmes de sécurité en conception et des mesures correctives envisageables pour les pays à revenu faible et intermédiaire.	Éléments pour la mise à jour du Manuel de Sécurité routière.
Enjeu C.2.5 Directives en matière d’audits de sécurité routière	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Analyser les directives en matière d’audits de sécurité routière, notamment pour les pays à revenu faible et intermédiaire pour intégration dans les futures mises à jour.	Amendements ou compléments aux guides sur les audits de sécurité routière pour traiter du cas des pays à revenu faible et intermédiaire.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

GE C.1 – Groupe d'Étude Sûreté des infrastructures

Enjeu GE C.1 Sûreté routière et résilience	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Rassembler les informations qui sensibiliseront les pays membres aux enjeux de sûreté et leur rôle en faveur de la résilience des réseaux.	Document à diffusion limitée traitant de sujets tels que l'évaluation du caractère critique et de la vulnérabilité des infrastructures, et place de la sûreté dans la gestion des réseaux de routes.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

Thème stratégique D - Infrastructures

Objectif

L'objectif de ce Thème stratégique est d'améliorer la qualité et l'efficacité des infrastructures routières par une gestion du patrimoine en phase avec les attentes des usagers et les exigences des gouvernements.

Présentation d'ensemble

Alors que les nouvelles évolutions technologiques, sociales et environnementales élargissent le champ d'action des autorités routières, la gestion des infrastructures routières reste leur activité principale. La nécessité d'une utilisation plus efficiente et plus efficace des budgets implique le maintien d'un équilibre entre les budgets affectés à la construction et l'entretien des infrastructures.

Évaluer le niveau de budget nécessaire pour assurer l'entretien optimal des infrastructures routières et faire la part des besoins entre les différents éléments du patrimoine routier sous contrainte budgétaire, représente une part importante du travail des administrations routières. Le **Comité technique D.1 (Gestion du patrimoine)** s'intéressera à ce sujet, ainsi qu'à la question de l'équilibre des besoins en interventions techniques, en procédant à la mise à jour du Manuel de gestion du patrimoine routier, afin d'apporter des conseils aux administrations routières pour la mise en œuvre des programmes de gestion du patrimoine.

Le Comité technique D.2 (Chaussées) étudiera des solutions écologiques et durables pour les revêtements et matériaux de chaussée. Il s'intéressera par ailleurs aux techniques non destructives pour le suivi et les essais de chaussées.

Le respect des nouveaux codes et normes nécessite des pratiques rigoureuses en matière de conception et d'inspection des ponts. Le **Comité technique D.3 (Ponts)** étudiera ces pratiques, passera en revue les stratégies de réparation et de remise en état et examinera les modèles d'évaluation de la fiabilité et de la sécurité.

Concernant les routes rurales et les terrassements, **le Comité technique D.4 (Routes rurales et terrassements)** étudiera la réponse des administrations routières face aux conditions difficiles engendrées par le changement climatique, tout en prenant en compte l'utilisation des matériaux locaux, marginaux et secondaires dans les routes rurales non revêtues.

Le Comité technique D.5 (Exploitation des tunnels routiers) poursuivra les travaux réalisés avec succès durant les cycles précédents dans le domaine de l'exploitation des tunnels routiers. Il étudiera comment une exploitation durable des tunnels peut être assurée ; il s'efforcera d'améliorer la compréhension de la gestion de la sécurité, par la considération des accidents et incendies survenus. Le Comité développera l'étude de réseaux routiers souterrains. Une grande partie de ces travaux sera intégrée à la version mise à jour du Manuel des Tunnels routiers.

Comités techniques

- D.1 Gestion du patrimoine
- D.2 Chaussées
- D.3 Ponts
- D.4 Routes rurales et terrassements
- D.5 Exploitation des tunnels routiers

CT D.1 - Gestion du patrimoine

Enjeu D.1.1 Manuel de la Gestion du patrimoine	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Produire un outil complet pour aider les administrations routières dans la mise en œuvre de programmes de gestion du patrimoine routier, notamment évaluer l'adéquation du niveau d'entretien des réseaux.	Mise à jour du Manuel électronique de Gestion du patrimoine routier, avec des études de cas et des exemples pratiques (version web, outils, études de cas, forums et communauté d'utilisateurs).
Enjeu D.1.2 Diffusion et éducation	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Introduction de la Gestion du patrimoine routier dans les programmes d'enseignement supérieur ; formation pour les ingénieurs diplômés. Traitement spécial pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.	Recommandations sur le contenu des programmes d'enseignement supérieur sur ce sujet. Formation et supports pour des présentations destinées aux administrations de transport routier.
Enjeu D.1.3 Approches innovantes en matière de gestion du patrimoine routier	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Définir des approches innovantes en matière de gestion de l'entretien et de gestion du cycle de vie au sein des administrations routières.	Rapport complet contenant une évaluation des concepts et des méthodes.
Enjeu D.1.4 Soutien à HDM-4	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Soutien à HDM-4 (contrôle des mises à jour définies par le groupe consultatif).	

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

Ce Comité technique devra se coordonner avec le Comité technique du cycle précédent pour l'élaboration du nouveau programme de travail.

CT D.2 – Chaussées

Enjeu D.2.1 Solutions écologiques pour les revêtements et matériaux de chaussées durables	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier les difficultés et les incitations mises en place dans différents pays, pour encourager l'usage de méthodes et de matériaux qui minimisent l'usage de ressources naturelles, réduisent la consommation d'énergie et les émissions polluantes, et améliorent la sécurité (recyclage, enrobés à basse température, enrobés tièdes, nouveaux liants/granulats).	Rapport d'état de la pratique et recommandations sur l'usage de solutions vertes, sur les difficultés rencontrées et les incitations mises en place pour encourager l'usage par les pays membres.
Enjeu D.2.2 Chaussées à faible coût	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Évaluer les technologies et pratiques disponibles pour une meilleure durabilité et une meilleure gestion des chaussées.	Rapport sur les meilleures pratiques qui peuvent être appliquées dans tous les pays, avec une prise en considération spéciale des pays à revenu faible et intermédiaire.
Enjeu D.2.3 Techniques non destructives pour le suivi et les essais de chaussées	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Analyse de la technologie : laser, traitement d'images et autres pour le suivi des chaussées et les techniques d'évaluation.	Symposium SURF 2017 et rapport sur l'état de l'art du suivi de l'état des chaussées et de l'interaction route/véhicule.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

CT D.3 – Ponts

Enjeu D.3.1 Conception des ponts pour l'inspection et l'entretien	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Réaliser une évaluation et une analyse des pratiques d'inspection et d'entretien mises au point pour respecter les nouveaux codes et nouvelles normes. Analyse des pratiques de manière à inclure des exemples concrets et des études de cas sur des pratiques ayant conduit à des succès ou à des échecs.	Rapport analysant les bonnes et les mauvaises pratiques et proposition de recommandations générales et de conseils.
Enjeu D.3.2 Aspects techniques et économiques des méthodes de remise en état des ponts	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Examen et analyse des stratégies de remise en état (de l'absence d'entretien aux grands travaux de remise en état ou de reconstruction). Prendre en compte des facteurs tels que : la durée de vie des ponts, la durée de vie restante, la valeur résiduelle, le coût de remplacement, le coût de remise en état.	Rapport d'examen et d'analyse de l'expérience des différents pays. Recueil des meilleures pratiques.
Enjeu D.3.3 Techniques d'inspection et d'évaluation des dommages	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Réaliser une analyse des techniques d'auscultation et des modèles d'évaluation utilisés pour déterminer la fiabilité et la sécurité des ponts.	Rapport sur l'impact et les résultats de plusieurs techniques d'évaluation des dommages et de modèles d'évaluation.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

CT D.4 – Routes rurales et terrassements

Enjeu D.4.1 Exposition des routes au changement climatique	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
<p>Étudier et documenter les outils et techniques de simulation et de modélisation afin d'aider les administrations routières à gérer et à réagir aux conditions défavorables dues au changement climatique (par exemple, drainage et gestion des eaux torrentielles).</p> <p>Étudier et documenter les pratiques et les techniques locales afin d'assurer un réseau praticable en tout temps (saison sèche, saison humide).</p>	<p>Rapport sur les meilleures pratiques concernant les stratégies avant/après et recommandations.</p> <p>Recueil des meilleures pratiques.</p> <p>Rapport sur les meilleures pratiques et recommandation.</p>
Enjeu D.4.2 Matériaux locaux, pratiques et techniques	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
<p>Étudier et documenter les pratiques de construction et d'entretien, en particulier les techniques intégrant l'utilisation des matériaux marginaux et secondaires ; ainsi que les techniques de stabilisation des sols.</p> <p>Diffuser les travaux sur les matériaux marginaux réalisés lors des cycles précédents.</p>	<p>Analyse des pratiques utilisant les matériaux marginaux et secondaires dans les zones rurales ou industrielles.</p> <p>Séminaire/Atelier de synthèse des productions précédentes du Comité technique.</p>
Enjeu D.4.3 Gestion des terrassements	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
<p>Recueillir des informations et mener des analyses des meilleures pratiques en matière de gestion des terrassements, avec l'accent sur les approches systématiques qui pourraient être intégrées dans le cadre général de la gestion des réseaux routiers, en soutien au processus de décision.</p>	<p>Rapport de recommandations sur la manière de développer et de mettre en œuvre des systèmes de gestion des terrassements, en prenant en considération les outils d'un tel système : inventaire, évaluation et aide à la décision.</p> <p>Insérer des mises à jour au Manuel de gestion du patrimoine routier, en concertation avec le CT D1.1 chargé du Manuel de gestion du patrimoine, afin d'assurer la cohérence sur le plan du contenu et du format.</p>

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

CT D.5 – Exploitation des tunnels routiers

Enjeu D.5.1 Manuel des Tunnels routiers	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Mettre à jour et diffuser les informations actuelles concernant l'exploitation durable des tunnels.	Mises à jour du Manuel des Tunnels routiers sur le web. Élaboration de formation adaptée et de supports pour des présentations sur le Manuel. Activités concernant la Terminologie.
Enjeu D.5.2 Exploitation durable des tunnels routiers	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Mettre à jour et diffuser les informations actuelles sur l'exploitation durable des tunnels et les équipements de tunnel, notamment concernant la sécurité incendie, l'éclairage et la ventilation.	Rapport contenant études de cas et recommandations.
Enjeu D.5.3 Sécurité intégrée des tunnels routiers	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Mettre à jour et diffuser les informations actuelles sur la conception des tunnels favorisant une exploitation efficace et sûre. Superviser le projet de mise à jour du modèle EQR en liaison avec le Secrétariat général.	Rapport contenant études de cas et recommandations. Mise à jour du logiciel EQR.
Enjeu D.5.4 Grandes infrastructures souterraines et interconnectées	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Mettre à jour et diffuser les informations actuelles sur l'optimisation des stratégies opérationnelles et de sécurité pour les grandes infrastructures souterraines et interconnectées.	Rapport contenant études de cas et recommandations.
Enjeu D.5.5 Les personnes à mobilité réduite dans un environnement de tunnel	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Mettre à jour et diffuser les informations actuelles concernant les personnes à mobilité réduite dans un environnement de tunnel.	Rapport contenant études de cas et recommandations.
Enjeu D.5.6 Emissions dans les tunnels routiers	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Mettre à jour les recommandations en matière d'émissions dans les tunnels.	Mise à jour des recommandations de l'AIPCR.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

Ce Comité technique devra se coordonner avec le Comité technique du cycle précédent pour l'élaboration du nouveau programme de travail.

Thème stratégique E - Changement climatique, environnement et catastrophes

Objectif

L'objectif de ce Thème stratégique est d'augmenter la résilience et de protéger les investissements en infrastructures de transport des impacts du changement climatique tout en réduisant l'impact du transport routier sur l'environnement.

Présentation d'ensemble

Après examen attentif des réponses des Premiers Délégués et sur la base d'une forte demande, l'Association a élevé les questions liées au changement climatique et à l'environnement au niveau d'un Thème stratégique. La création de ce nouveau Thème stratégique offre la possibilité d'augmenter la visibilité du travail de l'Association sur le thème du changement climatique, et de démontrer ainsi sa réactivité à un enjeu d'importance pour la communauté des transports dans le monde.

Le **Comité technique E.1 (Stratégies d'adaptation/Résilience)** s'intéressera aux stratégies de transport pour l'adaptation au changement climatique afin d'augmenter la résilience des infrastructures routières.

Les impacts des transports sur l'environnement exigent que les organisations routières s'engagent à réduire la pollution en définissant des stratégies efficaces ainsi que des mesures et des politiques innovantes pour réduire les effets. Le **Comité technique E.2 (Prise en compte de l'environnement dans les projets routiers et l'exploitation)** couvrira ce sujet.

Le **Comité technique E.3 (Gestion des catastrophes)** étudiera et diffusera des informations pour aider les administrations routières dans leurs plans d'intervention et de secours à la suite de catastrophes naturelles de grande ampleur, et dont les conséquences sont importantes.

Comités techniques

- E.1 Stratégies d'adaptation/Résilience
- E.2 Prise en compte de l'environnement dans les projets routiers et l'exploitation
- E.3 Gestion des catastrophes

CT E.1 - Stratégies d'adaptation / Résilience

Enjeu E.1.1 Stratégies d'adaptation visant à accroître la résilience	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Étudier et diffuser l'information sur les stratégies actuelles d'adaptation visant à accroître la résilience des infrastructures routières.	Rapport reposant sur des études de cas.
Enjeu E.1.2 Cadre d'adaptation au changement climatique	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Perfectionnement du cadre d'adaptation au changement climatique (sur la base du Projet spécial mené durant le cycle 2012-2015) et suivi de sa mise en œuvre.	Rapport reposant sur des études de cas.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

CT E.2 - Considérations environnementales dans les projets routiers et l'exploitation routière

Enjeu E.2.1 Qualité de l'air	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
<p>Définir les approches et les méthodologies appliquées dans certains pays pour effectuer les mesures de la qualité de l'air.</p> <p>Rechercher comment les administrations routières et d'autres autorités surveillent la qualité de l'air et la manière dont l'information est utilisée dans la gestion de la circulation routière.</p>	Rapport sur l'état de l'art et recommandations.
Enjeu E.2.2 Réduction du bruit	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Évaluer et documenter les impacts du bruit de la circulation ; examen des mesures d'atténuation possibles ; mesures d'atténuation du bruit raisonnables et réalisables, notamment la réglementation et les recommandations fixant des niveaux de bruit.	Rapport sur les pratiques fructueuses, illustrées par des études de cas.
Enjeu E.2.3 Politiques et mesures d'atténuation	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Entreprendre l'évaluation et l'analyse des autres politiques et mesures d'atténuation telles que : les chaussées photocatalytiques, la carbonatation des chaussées en béton de ciment, l'effet d'îlot de chaleur urbaine.	Rapport sur l'état de l'art et recommandations.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

CT E.3 - Gestion des catastrophes

Enjeu E.3.1 Manuel de gestion des catastrophes	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Mettre à jour et diffuser les informations liées aux stratégies de réponse des administrations routières face aux catastrophes naturelles.	Mise à jour du Manuel de Gestion des catastrophes élaboré par le CT 1.5 Gestion des risques au cours du cycle actuel.
Étudier et documenter les pratiques assurant un rétablissement rapide et sûr de la situation après une catastrophe de grande ampleur.	Rapport reposant sur des études de cas et recommandations.

Parallèlement aux produits indiqués ici, élaboration de contenus pour favoriser la visibilité et la diffusion des activités menées par les CT/GE sur toute la durée du cycle de travail.

Comité de la Terminologie

Issue T.1 Mise à jour des Dictionnaires de l' Association mondiale de la Route	
<i>Stratégies</i>	<i>Produits</i>
Mise à jour de la version existante du dictionnaire en ligne dans chacune des langues existantes, notamment poursuivre l'amélioration du dictionnaire français-anglais. Augmenter le nombre de traductions du dictionnaire dans d'autres langues, en liaison avec les pays membres de l' Association mondiale de la Route.	Actualisation de la rubrique Terminologie du site internet de l' Association mondiale de la Route.

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

L'Association mondiale de la Route a établi un ensemble d'objectifs en matière d'organisation, qui vont l'aider à remplir sa mission. Ces objectifs ont été traduits en enjeux et stratégies, qui se déclinent en résultats attendus. La responsabilité de chaque objectif en matière d'organisation a été attribuée à l'une des entités de l'Association : les trois Commissions, la Conférence des Comités nationaux, le Secrétariat général et le Comité exécutif. Les missions spécifiques sont indiquées en lien avec chaque intitulé d'objectif.

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

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

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

Objectif 2 - Coopération avec des organisations internationales et régionales

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

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

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

Objectif 3 - Gestion des Congrès

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

(confié au Comité exécutif et au Secrétariat général)

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

Objectif 4 - Activités et visibilité au niveau national

Mettre en place et renforcer les activités et la visibilité de l'Association au niveau national

(objectif mené par la Conférence des Comités nationaux, avec l'appui de la Commission de la Communication et du Secrétariat général).

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

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

Définir des orientations destinées à favoriser des moyens pratiques et simples pour le transfert de connaissances efficient et efficace entre les pays

(Confié à la Commission de la Communication)

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

Objectif 6 - Communication avec les membres et les groupes externes

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

Enjeu 6.1 Améliorer la communication avec les membres et avec les groupes externes	
<i>Stratégies</i>	<i>Résultats</i>
<p>Mettre au point une identité claire pour l'Association et mieux la faire connaître.</p> <p>Développer et mettre en œuvre un plan d'action continu.</p> <p>Étudier des méthodes visant à attirer et fidéliser de nouveaux membres, notamment en améliorant les avantages réservés aux membres.</p> <p>Superviser le concours 2019 des Prix de l'Association mondiale de la Route.</p>	<p>Intérêt porté à l'Association mondiale de la Route, stimuler et encourager de nouvelles adhésions, en particulier auprès des jeunes professionnels.</p> <p>La communauté routière du monde entier est mieux informée sur l'expérience internationale en matière de routes et de transport routier, et sur les meilleures pratiques.</p> <p>Augmentation du nombre de membres et meilleure fidélisation grâce à une plus grande satisfaction de la part des membres.</p> <p>Un public ciblé plus nombreux pour les publications et les produits de l'Association mondiale de la Route.</p>

Objectif 7 - Publications et produits

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

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

(Confié à la Commission de la Communication et au Secrétariat général)

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

Objectif 8 - Gestion financière

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

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

Objectif 9 - Planification stratégique

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

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

Enjeux Répondre aux besoins des membres en matière de nouvelles politiques et pratiques de technique routière et de transport routier, grâce à un programme de travail technique élaboré et suivi avec méthode		
	<i>Stratégies</i>	<i>Résultats</i>
9.1	Maintenir en place un processus de planification stratégique formel grâce à l'établissement d'un calendrier de planification stratégique couvrant le cycle de quatre ans.	Élaboration du Plan stratégique et du programme de travail dans les délais.
9.2	Superviser le déroulement du programme de quatre ans à partir du Plan stratégique.	Un programme de travail bien orienté et transparent, répondant aux besoins des membres.
9.3	Suivre régulièrement la mise en œuvre du programme de travail et coordonner les travaux de l'ensemble des Comités techniques.	Un programme de travail qui ne se disperse pas et qui atteint ses buts.
9.4	Superviser les révisions du programme de travail.	Un programme de travail souple qui tient compte des évolutions des besoins des membres et des sujets émergents.
9.5	<p>En coopération étroite avec le Secrétariat général :</p> <ul style="list-style-type: none"> • suivre l'application des recommandations sur les caractéristiques des séminaires, les résultats attendus, l'intérêt des séminaires pour les pays en développement, et sur l'aide financière accordée pour l'organisation des séminaires ; • préparer le programme de séminaires 2016-2019, en concertation avec les Comités techniques ; • travailler avec le Secrétariat général pour appuyer les Comités techniques et les Comités nationaux et régionaux, etc., pour l'organisation des séminaires. 	Participation de chacun des Comités techniques à deux séminaires dans des pays en développement et des pays en transition sur la période 2016-2019.

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