

Introduction au XXIVe Congrès mondial de la Route

Jean-françois Corté
Secrétaire général de l'Association mondiale de la Route

Allocution prononcée lors de la séance d'ouverture

Mesdames et Messieurs les Ministres et Vice-Ministres
Mesdames et Messieurs les Présidents et Directeurs
Mesdames et Messieurs les congressistes et personnes accompagnantes,
Chers collègues et amis,

Depuis 1908, le congrès mondial de la route est le rendez-vous périodique de la communauté routière internationale, donnant une vue d'ensemble, dans l'instant, des différentes problématiques afin de saisir et comprendre la diversité des situations et des perspectives.

Le programme de ce congrès riche d'une quarantaine de séances va s'attacher à vous permettre, pendant cette semaine, de dégager l'évolution des idées, des approches, le progrès des connaissances, mais aussi les incertitudes et les questions que suscite la conjoncture actuelle.

Il combinera pour cela : conférences magistrales, séances préparées par les comités techniques de l'Association au terme de quatre années de travaux, et séances sur des thématiques d'actualité conçues avec la participation d'autres organisations internationales.

Ce programme technique s'ouvrira cet après-midi par la séance des ministres qui est devenue une tradition de ce congrès depuis 1991 à Marrakech. Le thème proposé par le Mexique « Mobilité durable dans le contexte d'une politique sociale » témoigne bien du changement de paradigme ; l'accent de nos préoccupations et réflexions s'est déplacé de la considération portée à l'objet route et à son exploitation, aux réponses qu'il faut apporter aux expressions de besoin de mobilité des différentes composantes de nos populations, dans une perspective de développement durable.

Pour tenter de baliser le programme de ces cinq journées en quelques minutes, je porterai ici l'éclairage sur quelques-unes des thématiques que nous vous convions à discuter.

Sécurité routière,

En 1938, lors du congrès tenu aux Pays-Bas à La Haye, le président de la séance consacrée aux accidents de la route, déclarait "*Il faut organiser dans tous les pays une croisade sous le signe de 'la sécurité de la route'.*" La guerre brisera cette idée et il faudra attendre encore une soixantaine d'années pour que se concrétise cette idée, en 2011, sous l'égide des Nations unies avec le lancement de la décennie d'action pour la sécurité routière.

Si ces dernières années on a pu noter une amélioration sensible de la sécurité dans un certain nombre de pays notamment en Europe de l'Ouest et centrale, le problème garde encore à l'échelle du monde la même envergure. 1,3 million de personnes meurent chaque année d'accidents de la route, tandis qu'entre 20 et 50 millions souffrent de blessures. 90% des accidents mortels se produisent dans les pays à revenu faible ou moyen bien

que leur taux de motorisation soit nettement plus faible que celui des pays à revenu élevé. C'est donc tout naturellement qu'une place importante est faite à la sécurité routière dans ce congrès avec 4 séances d'une demi-journée et une conférence magistrale que prononcera le Dr Etienne Krug de l'Organisation mondiale de la santé

Développement durable

La thématique du développement durable était déjà le sujet de la séance des ministres à Durban en 2003, ce fut aussi le thème général du congrès de Paris en 2007.

Un certain consensus se dégage sur l'insuffisance des approches classiques d'évaluation économique des projets d'investissement et sur la nécessité, dans le processus de prise de décision, d'une meilleure appréciation des impacts sociaux, de l'équité de nos décisions, des impacts sur notre environnement, du respect de la biodiversité. Deux séances du congrès seront consacrées à cette réflexion fondamentale sur nos modèles d'évaluation des projets d'infrastructure de transport.

Changement climatique

Force est de noter ici que le sujet du changement climatique n'est à l'ordre du jour des congrès mondiaux de la route que depuis le dernier congrès à Paris en 2007. La prise de conscience est récente voire encore émergente.

Si vis-à-vis des infrastructures de transport de surface, les effets d'un changement climatique semblent les plus patents dans les pays nordiques avec une diminution du pergélisol qui met à mal les infrastructures routières. Le moment est encore, dans la plupart des régions du monde, à la recherche de données pour préciser la nature des changements et de leurs impacts ; comme par exemple ceux relatifs aux phénomènes météorologiques : intensité et fréquence des précipitations, vents extrêmes.

Cette connaissance est essentielle à l'ingénieur pour déterminer si et comment il devra modifier les hypothèses de dimensionnement des ouvrages neufs, et comment concevoir les mesures d'adaptation des ouvrages existants. Nous verrons pendant ce congrès quelle appréciation les comités techniques, qui ont travaillé sur ces sujets, formulent sur les connaissances d'aujourd'hui.

D'un point de vue plus large, le secteur du transport est pointé du doigt pour sa contribution aux émissions de gaz à effet de serre (plus du quart du total des émissions), le transport routier représentant à lui seul les 4/5ème de ces émissions. Si l'essentiel provient des véhicules, les autorités routières ont néanmoins certains leviers d'action comme :

- l'amélioration des conditions de circulation, dont la réduction des embouteillages,
- et surtout une conception globale du système de transport tous modes confondus qui permette le choix du mode le mieux adapté dans une approche de développement durable,

Le sujet est à l'évidence d'une grande complexité et nous verrons lors de différentes séances du congrès quelles sont les idées et réalisations prometteuses :

- en matière de Systèmes de Transport Intelligents,
- d'articulation entre transport et planification de l'occupation des sols,
- sur la façon dont peut s'organiser la complémentarité des modes de transport dans les grandes agglomérations et leur périphérie.

Financement

Il y a quatre ans, en 2007, lors du congrès de Paris, l'ambiance était à l'optimisme en matière de développement des partenariats publics privés pour redynamiser les programmes d'investissements routiers. Les projets à l'étude se multipliaient.

Las, un an plus tard, la crise de 2008, qu'amplifie la situation financière actuelle de nombreux pays, ont fracassé cet optimisme et bouleversé la donne. L'interdépendance des marchés financiers internationaux fait qu'aucun pays n'est à l'abri des impacts des turbulences du moment. Le congrès examinera l'évolution de la situation et les conditions à réunir pour tenter de retrouver le succès de tels partenariats.

Gestion et entretien du patrimoine routier

Les pays à revenu élevé ont connu une forte croissance du parc de leurs infrastructures routières dans la seconde partie du vingtième siècle par des efforts d'investissements poursuivis sur plusieurs décennies.

Les pays émergents et en développement sont depuis une décennie engagés dans un même effort. Au-bout d'une vingtaine d'années, les besoins d'entretien prennent une part grandissante et rares sont les pays qui ont pu convaincre de la nécessité d'une croissance régulière des ressources budgétaires affectées à l'entretien à la mesure de l'accroissement du patrimoine routier.

Pour les pays qui estiment que leurs réseaux d'infrastructures sont arrivés à maturité et portent leurs efforts sur l'amélioration des conditions d'utilisation par un emploi croissant des nouvelles technologies de communication et de mesurage, le déploiement de ces technologies dont l'obsolescence est rapide en regard de celle de l'infrastructure de base, induit des coûts d'entretien, d'exploitation et de renouvellement qui représentent une charge croissante devenue très significative.

Malheureusement, pour ceux qui sont en charge de la gestion de ce patrimoine routier, qui représente souvent l'actif le plus important en valeur des biens publics d'un pays, le défaut d'entretien n'affecte pas immédiatement la valeur d'usage alors que les dégradations structurelles qui se développent requerront une dépense croissant plus que linéairement avec le différé des opérations d'entretien.

Les difficultés budgétaires auxquelles sont face de nombreux pays actuellement peuvent faire craindre le pire en matière d'allocation des ressources nécessaires à la préservation des investissements réalisés au cours des dernières décennies. Dans ce contexte les travaux qui seront présentés lors du congrès sur l'optimisation de l'organisation de la gestion et de la programmation des opérations d'entretien devraient trouver un écho particulier.

Grands ouvrages (ponts, tunnels)

Les progrès technologiques dans le domaine des matériaux et dans la maîtrise des procédés de construction, permettent le franchissement de brèches et obstacles naturels de plus en plus grands, permettant le raccordement des territoires. Ces grands ouvrages (ponts et tunnels) représentent des investissements considérables de plusieurs centaines de millions au milliard d'Euros. La durée usuelle de service d'une centaine d'années perd tout sens pour ces ouvrages dont l'ingénieur se prête à rêver qu'ils puissent avec une durabilité comparables à celles de certains ponts, héritage de l'époque romaine. Mais pour cela il faut concevoir de nouvelles stratégies de conception des ouvrages, de modes

d'entretien et de surveillance continue. C'est un thème central qu'exposera le comité sur les ponts.

Gestion des risques

Les méthodes de gestion des risques sont encore loin d'avoir pénétré largement notre secteur d'activité contrairement à d'autres secteurs industriels où les enjeux de santé publique sont notamment plus prégnants. La réalisation des grands ouvrages et la gestion des catastrophes naturelles voient cependant la mise en œuvre d'approches d'identification, d'évaluation et de gestion des risques. Le congrès permettra dans apprécier l'état de la pratique.

Lutte contre la corruption

Le secteur routier reste considéré par la société civile comme le secteur d'activité le plus sujet à la corruption, la multiplicité des intervenants dans les chaînes de décision et d'action, les sommes importantes en jeu constituant autant de caractéristiques contribuant à la vulnérabilité du secteur.

La voix que fait entendre la société civile, la réaction d'un certain nombre d'hommes publics permettent de parler plus ouvertement du sujet. C'est une condition nécessaire pour faire bouger les choses. Le sujet était à l'ordre du jour du congrès de Paris, il l'est encore à Mexico. Il n'y a pas de solutions faciles mais il est des voies possibles de progrès, il est important d'en parler, de partager les expériences, de chercher à mesurer l'impact des différentes initiatives, c'est ce que nous ferons aussi lors de ce congrès.

Routes rurales et accessibilité

Ce sujet fut longtemps méconsidéré alors qu'il affecte la vie quotidienne de millions de personnes dans de nombreux pays. Désenclavement et complémentarité avec les réseaux primaires structurants sont des facteurs de cohésion politique et sociale. Les conditions d'accès tout temps aux centres de soins, d'enseignement et l'accès aux marchés pour les productions locales sont des conditions nécessaires à l'atteinte des objectifs du millénaire en matière de lutte contre la pauvreté.

En 1975, le congrès de Mexico, fut fortement marqué par le programme de chemins de main-d'œuvre « **caminos de mano de obra** » lancé par le gouvernement mexicain pour désenclaver les zones rurales tout en combattant le chômage par l'emploi de la main-d'œuvre locale à la construction des ouvrages. 65 000 km de routes furent ainsi réalisés en 5 ans.

La conscience de l'importance de l'accessibilité des zones rurales semble désormais acquise et nombreux sont les pays qui se sont engagés dans d'importants programmes, pour n'en prendre qu'un exemple celui de l'Inde poursuit au rythme moyen de 140km de routes rurales nouvelles construites par jour .

La question aujourd'hui est moins celle de la capacité à mener ces programmes d'investissements que d'assurer un entretien durable de ce patrimoine, avec des enjeux délicats de décentralisation des responsabilités et des ressources, de développement des capacités institutionnelles des collectivités locales.

Les pays d'Amérique latine ont été, ces dernières années, très innovants en la matière, en suscitant notamment l'émergence, la croissance et la multiplication de micro-entreprises. Les deux séances de ce congrès consacrées aux routes rurales permettront à tous de partager cette expérience.

Il vous reste maintenant à faire votre propre programme parmi la grande diversité des sujets des séances qui vous sont proposées, sans oublier les séances d'affiches qui vous permettront de rencontrer les auteurs des communications sélectionnés parmi plus de 800 propositions en réponse à l'appel à communications et dont les meilleures seront récompensées dans quelques minutes.

Pendant que l'ensemble des congressistes, seront, je n'en doute pas, assidus aux séances techniques et à la visite de l'exposition, les personnes accompagnantes pourront découvrir la multiplicité des facettes de la culture mexicaine.

L'Association mondiale de la route, a fêté en 2009, un premier centenaire d'existence, sa naissance étant intimement liée à l'émergence de l'automobile. Cette longévité, par de-là les guerres, les dissensions politiques, l'Association l'a doit aux liens très forts de confraternité qu'elle a su permettre au sein de la communauté routière.

Il m'est ici cher de rappeler à votre esprit quelques-uns des hommes qui, il y a 36 ans ont été les artisans de l'organisation du 15^e Congrès mondial de la Route à Mexico et qui sont encore parmi nous :

- Rodolfo Felix Valdes, secrétaire d'état au ministère des travaux publics qui fut le président du congrès ;
- Daniel Diaz Diaz, directeur général de la programmation qui en fut le secrétaire général ;
- et Victor Mahbub, directeur du comité mexicain d'organisation, et plus tard président de notre Association.

Je vous propose d'inclure dans vos applaudissements l'équipe du Ministère des Communications et des Transports et de l'Association mexicaine de l'ingénierie des infrastructures terrestres, AMIVTAC, avec lesquels l'Association mondiale de la Route a travaillé très étroitement pour vous offrir ce programme.

Permettez-moi enfin, Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Infrastructures, de citer par amitié le nom d'Oscar de Buen Richkarday, qui a impulsé avec conviction ce projet qui nous réunit aujourd'hui ici.

Je vous remercie pour votre attention et vous souhaite un excellent congrès.