



Conférence Européenne
des Directeurs des Routes

Conference of European
Directors of Roads

Rapport de synthèse du plan stratégique 2005-2009



Mai 2010

Auteurs :

Président: Sec-Gén CEDR Michel Egger

Membres du groupe: Allemagne Hans-Josef Boos CDT Gestion
Danemark Per Clausen CDT Construction
Pays Bas Hans Jeekel CDT Exploitation
France François Cazottes CDT Adjoint
Norvège Kjell Bjørvig Président CE 2005
Grèce Georgios Kountouris Président CE 2008
Italie Fabio Pasquali Président CE 2009
Lettonie Martins Dambergs Président CE 2010

Invités : Grèce en 2008 Catherine Lerta Assist. Prés. 2008
Italie en 2009 Barbara Rubino Assist. Prés. 2009

Approuvé par : Comité Exécutif, le : 12.03.2009

Adressé aux : Conseil d'Administration, le : 07.05.2009

Edité et publié par : Séc. Gén. de la CEDR, le : 05.05.2010

1. Synthèse

Les membres du Comité Exécutif (CE) ont approuvé la proposition du groupe ad hoc du Plan Stratégique d'écrire un rapport final sur le Plan Stratégique (PS1). L'objectif de ce document est de laisser un legs écrit et de résumer les expériences acquises pendant la période du PS1 : 2005 - 2009. Ce document sera un outil utile pour des références futures et mettra un terme final au premier plan stratégique de la CEDR.

Le premier PS 2005-2009 fut lancé par le Conseil (CA) de la CEDR à Bergen, Norvège, le 12.05.2005. Il soulignait les priorités fixées par la CEDR et la façon dont les Etats Membres (EM) voulaient que leurs employés travaillent aux activités de la CEDR. Il soulignait également la valeur ajoutée créée par la CEDR pour les membres du CA aux travaux déjà accomplis par d'autres institutions tels que l'UE, la CEE/ONU ou l'AIPCR, ceci afin de réduire la répétition d'efforts déployés à résoudre les problèmes existants.

Le PS1, 2005–2009 s'est étendu sur une période de quatre années ; l'évolution de son parcours a été validé à mi-chemin par un rapport de révision qui a été présenté aux membres du CA, le 25 Octobre 2007, à Malte.

Le Rapport de Synthèse du PS1 examine les expériences, les conclusions tirées, le travail entrepris, la structure et les résultats obtenus à la fin de la période du PS1 en 2009. Il décrit ce qui a très bien et ce qui a moins bien fonctionné ; il commente également la façon dont les différents groupes ont travaillé, la participation et l'implication des différents groupes et pays.

La première annexe du rapport comprend un rapport d'étape de chaque tâche et compare les objectifs initiaux, les résultats escomptés et la valeur ajoutée avec ce qui a été délivré avant la fin de la période du PS1. La deuxième annexe présente une liste de tous les documents publiés sur le site web publique de la CEDR (www.cedr.eu).

Le succès du PS1 provient des efforts consentis afin de rendre le réseau routier Européen plus sûr et plus efficace malgré les budgets limités disponibles. L'atténuation de l'impact du système routier sur la population demeure un objectif quotidien pour les ARNs.

Quelques-uns des rapports majeurs produits pendant le PS1 étaient :

- a) **La sécurité routière** : les mesures les plus efficaces pour améliorer la sécurité routière sur les routes en Europe à court, à moyen et à long terme
- b) **Efficacité** : L'exploitation des réseaux, les poids lourds ; le sondage des usagers de la route Européens ; le futur réseau routier FERN : les indicateurs de performance.
- c) **Financement du réseau** : Marchés publics des STI ; les partenariats publique-privé ; les impacts socio-économiques de la tarification routière ; les fonds de l'UE pour les routes.

Tous ces rapports ont été édités en Anglais et traduits en Français ; certains ont été traduits en Allemand, en Lettons, en Portugais et en Suédois.

La CEDR est très reconnaissante du travail accompli et des ressources mises à disposition jusqu'à présent. Une grande partie du travail est fait sur une base de volontariat et en sus du travail quotidien ; cet effort additionnel est bien reconnu et fort apprécié.

Le bénéfice des activités de la CEDR a été, et continuera d'être reflété par des ARNs plus efficaces en Europe, par une meilleure contribution du réseau routier à l'économie, par un transport plus sûr et par des relations plus harmonieuses entre le transport routier, les utilisateurs des réseaux routiers, l'environnement et la société.

2. Table des matières

1.	SYNTHESE	3
2.	TABLE DES MATIERES	4
3.	DEFINITION DE L'ENJEU	5
4.	SOLUTIONS D'AVENIR	5
4.1	LA STRUCTURE DANS LAQUELLE LE PLAN STRATEGIQUE SE DEROULE.....	7
	4.1.1 : Le Comité Exécutif (CE).....	7
	4.1.2 : Les commentaires des CDTs sur leur DT	8
	4.1.3 : Les Groupes Techniques (GT) et les groupes de projet (GP)	10
	4.1.4 : Les rapports au CE et au CA	10
	4.1.5 : Les ressources financières	12
	4.1.6 : Le Groupe ad hoc du Plan Stratégique.....	12
4.2	CONTENU ET ECHEANCIER DES TROIS DOMAINES THEMATIQUES	13
	4.2.1 : DT Gestion.....	13
	4.2.2 : DT Construction	13
	4.2.3 : DT Exploitation	14
	4.2.4 : Le schéma Assurance Qualité et la gestion du risque (schéma AQ).....	15
5.	COMPARAISON DES SOLUTIONS POSSIBLES	16
6.	PROPOSITION / RECOMMANDATION	16
7.	CONSEQUENCES POUR LES DIRECTEURS DES ROUTES.....	16
8.	CONCLUSIONS	23
	ANNEXE 1 : CONTENU ET ECHEANCIER DES 25 TACHES PRIORITAIRES	24
	ANNEXE 2 : PUBLICATIONS DE LA CEDR SUR LE SITE WEB PUBLIQUE	50

3. Définition de l'enjeu

Le premier PS 2005-2009 (PS1) fut lancé par le CA de la CEDR à Bergen, Norvège, le 12.05.2005. Il soulignait les priorités fixées par la CEDR et la façon dont les EM veulent que leurs employés travaillent aux activités de la CEDR. Il soulignait également la valeur ajoutée créée par la CEDR pour les membres du CA aux travaux déjà accomplis par d'autres institutions tels que l'UE, la CEE/ONU ou l'AIPCR, ceci afin de réduire la répétition d'efforts déployés à résoudre les problèmes existants.

Le PS 2005-2009 fut validé pour une période de quatre ans ; l'avancement de sa mise en œuvre fut évalué à mi-chemin par un rapport de révision qui fut présenté aux membres du CA le 25 octobre 2007 à Malte.

Afin de clôturer le premier plan stratégique de la CEDR, il fut décidé qu'un document final laissant un héritage écrit et résumant les expériences vécues lors du PS1, serait un support utile pour toute référence future.

4. Solutions d'avenir

Pour atteindre les objectifs ci-dessus, ce rapport de synthèse reflète les expériences, les conclusions tirées, le travail entrepris, la structure ainsi que les résultats produits à la fin de la période du PS1 2005-2009.

Il analyse les succès et les carences existants; il présente également des commentaires sur la façon dont les groupes travaillent, sur leur participation et l'implication des divers groupes et pays.

La première annexe du rapport comprend un rapport d'étape de chaque tâche et compare les objectifs initiaux, les résultats escomptés et la valeur ajoutée avec ce qui a été délivré avant la fin de la période du PS1.

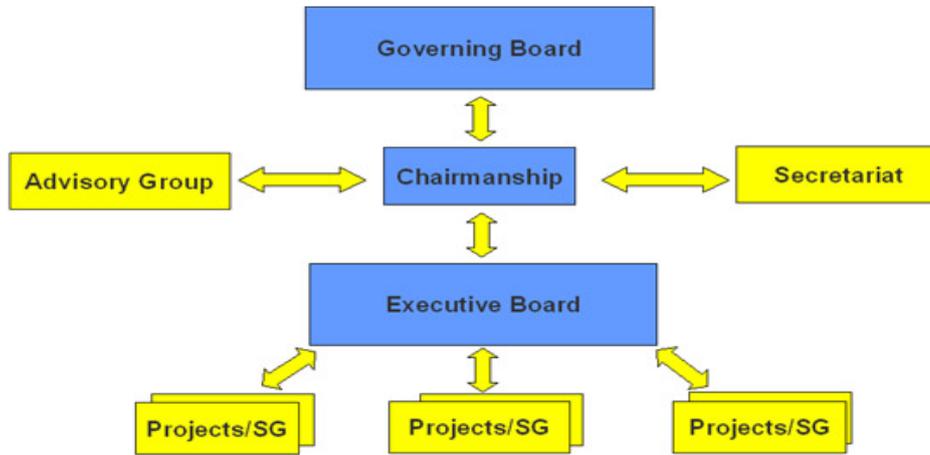
La deuxième annexe présente une liste de tous les documents publiés lors du PS1 et affichés sur le site web public de la CEDR (www.cedr.eu).

La gestion du travail effectué par la CEDR pendant la période du PS1 est présentée ci-après.

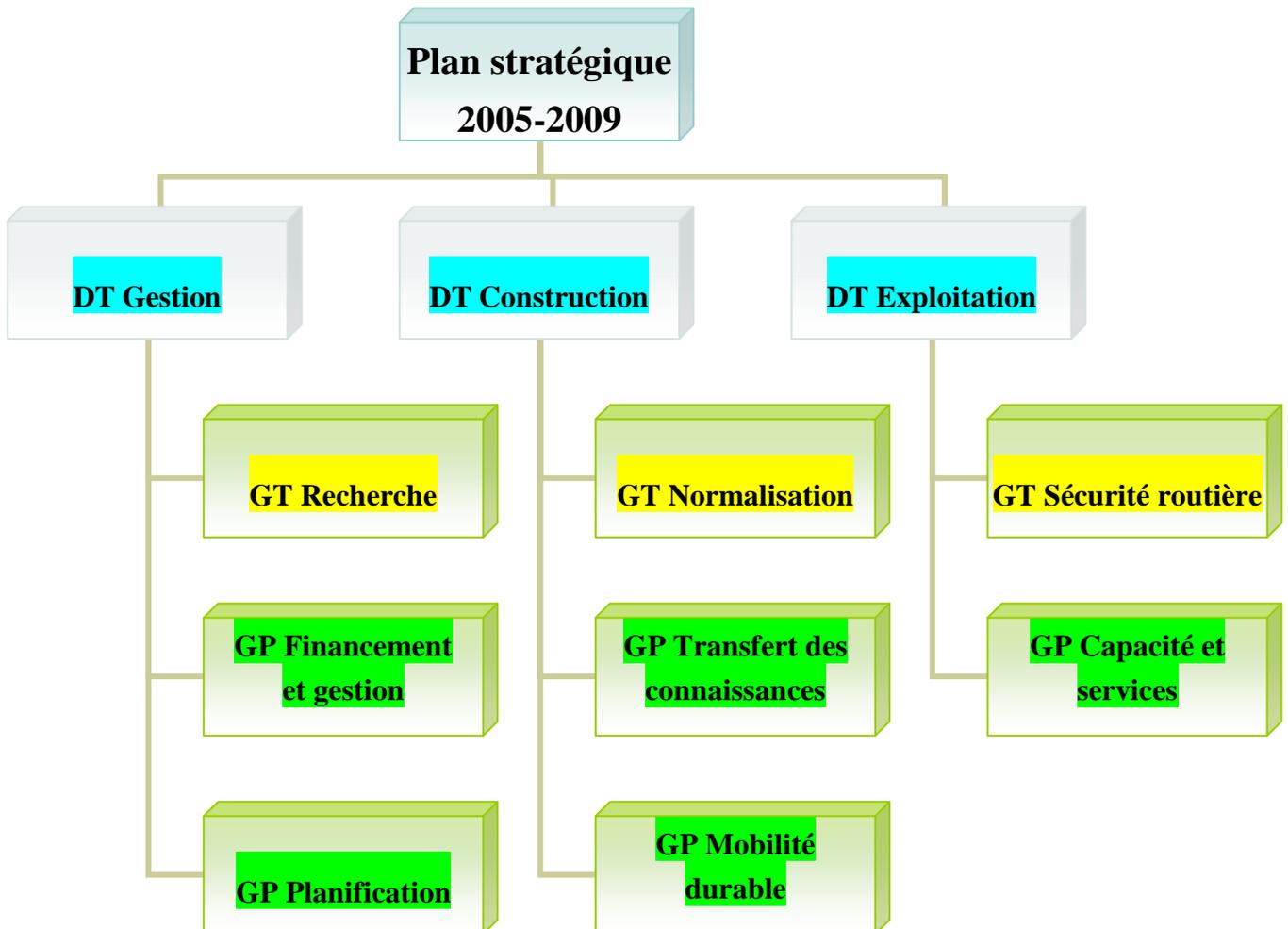


Réunion du Conseil
à Malte le 25
Octobre 2007

La structure de la CEDR



La structure de travail de la CEDR pendant le PS1



4.1 La structure dans laquelle le Plan Stratégique se déroula

4.1.1 : Le Comité Exécutif (CE)

- a) Le Règlement Intérieur de la CEDR stipule que le CE *élabora des stratégies pour faire face aux nouveaux problèmes relatifs aux routes et au transport routier. Aussi, le CE prépare et révisé le **plan stratégique**.*

A plusieurs occasions, des avis ont été exprimés que la CEDR ne consacrait pas assez de temps ni d'énergie à discuter et à apprendre ce que font les autres pays. Ces discussions permettraient à la CEDR d'être mieux reconnue et plus dédiée à l'analyse de l'avenir tout en mettant à profit les guides de meilleures pratiques dans divers domaines.

Les membres du CE conviennent que d'avantage d'opportunités et de temps pour l'échange d'informations est nécessaire, même si la mise en œuvre du PS reste la tâche principale du CE.

- b) Le Règlement Intérieur de la CEDR stipule que *chaque membre du CE appartient à un des **trois domaines thématiques (DT)** et que chacun de ces trois domaines organise le suivi des différentes questions tombant sous sa responsabilité.*

Les EM furent repartis parmi les trois DT le 21.11.2004 à Vlaardingen selon les préférences exprimées par chaque membre du CE et en tenant compte de la liste des priorités soumise pour chaque pays lors du développement du premier PS. Cette répartition initiale résiste au fil du temps, puisque seule la Grèce a changé de DT depuis.

- c) Le Règlement Intérieur de la CEDR stipule que *la première partie de la réunion du CE est consacrée aux **réunions des DT** et la deuxième partie à une **séance plénière** du CE au cours de laquelle des rapports d'étape sont présentés par chaque DT et débattus.*

A plusieurs occasions, des avis ont été exprimés que le temps alloué aux ateliers des DT est insuffisant et que les discussions sont abrégées pour clore l'atelier à temps. Des suggestions pour améliorer la situation ont été proposées telles que :

- avoir les ateliers des DT en dehors des réunions plénières du CE
- avoir les ateliers des DT la veille des réunions plénières du CE

Après de longs débats, l'accord général a conclu que si d'avantage de temps est consacré aux ateliers des DT, les réunions du CE doivent être rallongées. La solution la plus prometteuse est donc d'augmenter la correspondance par email entre les réunions et de maintenir les trois réunions annuelles du CE. Chaque DT approfondira l'opportunité et la sagesse d'organiser des réunions ou ateliers en dehors des réunions du CE, ce qu'a déjà fait le DT Exploitation.

- d) Le Règlement Intérieur de la CEDR stipule que *le **coordonateur de domaine thématique (CDT)** préside le DT et est assisté par deux coordinateurs adjoints.*

L'expérience des quatre dernières années démontre que chaque CDT devrait s'assurer que dans son DT:

- Le CDT et ses deux Adjoints représentent le noyau dur du DT;
- Les sujets et questions importantes des DT sont débattus d'abord à l'intérieur de ce noyau et ensuite présentés aux autres membres du DT pour amendement ou approbation;
- Le CDT Adjoint peut remplacer le CDT à tout moment et sur tous les sujets de leur DT;

- Lorsqu'il faut élire un nouveau CDT, un CDT adjoint ayant auparavant participé activement au DT et ayant démontré une contribution positive devrait être élu pour remplacer le CDT partant.

A plusieurs occasions, des avis ont été exprimés sur le fait que le poids de la gestion du DT est réparti d'une manière inégale et que les membres de chaque domaine pourraient se relayer annuellement ou bi-annuellement afin de prendre la responsabilité des diverses fonctions. Le choix pourrait se faire par les membres de chaque domaine ou par ordre alphabétique, ce qui représenterait un système moins rigide. Une autre proposition plus prometteuse consisterait à allouer une des tâches du DT spécifiquement à un membre du DT pour suivre le travail des différents groupes de chaque DT et ainsi agir de façon à obtenir une liaison plus étroite entre le CE et les groupes de travail.

4.1.2 : Les commentaires des CDTs sur leur DT

a) DT Gestion

Bien que les objectifs et la façon de fonctionner des GP Financement, GP Planification et GT Recherche soient très différents, des traits communs existent, qu'ils soient positifs ou négatifs.

Le GP Planification et le GT Recherche ont continué le travail initialisé par les sous-groupes (SG) de la structure antérieure DREO/DARRE. Cette continuité fut en adéquation en ce qui concerne le GT Recherche, mais pas tellement pour le GP Planification, où la fusion de deux SG antérieurs fut nécessaire. La nomination d'un modérateur pour chacune des tâches M3: Données Routières et M8: Indicateurs de Performance a cependant résolu le problème concernant le PG Planification. Cette solution a maintenu un degré de cohérence auprès du groupe tout en permettant au groupe d'utiliser les acquis antérieurs.

Les trois groupes furent pénalisés au début de leur travail par l'insuffisance d'une direction et de membres. Ceci fut notamment le cas du PG Financement et concernant les tâches M3/M8 du GP Planification. Même si ce problème fut résolu, les conséquences en furent des retards pour fournir les rapports et à accomplir les tâches à temps. De ce fait, l'échéancier prévu dans le PS ne put être totalement tenu. La cause en est principalement le manque de ressources disponibles aux groupes face à la quantité de travail à accomplir.

L'engagement pour les tâches telles que les investissements à long terme, les données routières ou les indicateurs de performance a été faible et largement en dessous des attentes. Malgré quelques actions satisfaisantes, ce faible engagement réduit les résultats que le DT Gestion auraient sinon pu obtenir ; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle deux tâches (FERN et Données routières/indicateurs de performance) sont poursuivies dans le PS2 et qu'une tâche a été transférée dans son intégralité dans le PS2 (gestion des coûts pour les investissements à long-terme). Le travail du DT Gestion fut effectué par un groupe technique (GT Recherche, un groupe transversal) et par deux groupes de projet (GP Financement et GP Planification).

Durant le PS1, le GT Recherche était responsable de la tâche M5 « Approfondissement des connaissances de la route ». Ce groupe a présenté un rapport chaque année. Puisqu'il s'agit d'une tâche continue, la tâche sera poursuivie dans le PS2.

Outre cette tâche d'origine du PS1, un sous-groupe auprès de TG Recherche a initié le projet ERA-NET Road (ENR1), un projet sur trois ans qui a commencé en 2005 et qui a été financé par le 6^{ème} programme cadre de l'UE.

Au cours de la dernière année du PS1, une proposition pour ERA-NET ROAD II (ENR2) fut rédigée et soumise à la Commission. Ce projet ENR2 a démarré le 1^{er} mai 2009.

Le GP Financement était responsable des tâches M1 (Analyser les partenariats privé-public pour les routes et l'administration des transports routiers), M4 (Estimer l'impact de la tarification routière sur les aspects socio-économiques), M6 (Comment accéder aux financements de l'UE et stratégies pour l'obtention de financements), M7 (Manuel de bonnes pratiques de gestion des dépenses pour les investissements à long terme). Les rapports finaux pour ces tâches seront prêts pour le CA à Rome. Puisque la tâche M7 n'a pas pu démarrer, elle est transférée au PS2.

Le GP Planification était responsable des tâches M2 (Planification générale / réseaux routiers), M3/M8 (Données routières / Indicateurs de performance). A cause des raisons mentionnées ci-dessus, le travail n'a pas pu arriver à son terme au cours du PS1. Des rapports finaux sur le travail accompli ont été soumis. Le travail se poursuivra dans le PS2.

Concernant la tâche M3/M8 (Données routières / Indicateurs de performance), il est à noter que – sur la base des résultats prometteurs dans le PS1 – les grands défis pour cette tâche dans le PS2 seront la mise en œuvre du modèle commun de référence de localisations dans les bases de données des EM de la CEDR, ainsi que l'élargissement du catalogue des indicateurs de performance définis en commun, permettant d'élaborer un premier rapport annuel pour les membres de la CEDR sur les performances de leurs réseaux routiers.

b) DT Construction

Le Domaine Thématique Construction (DT Construction) a été créé à la fin 2004 et se composait de 9 membres: le Danemark, l'Estonie, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, le Portugal et la Suède. La Grèce a porté un intérêt particulier au DT Exploitation et a quitté le DT Construction pour rejoindre le DT Exploitation en 2006.

La Suède était coordinatrice du groupe durant les premières années, le Danemark a ensuite pris la relève et l'Italie est maintenant coordinatrice et continuera de l'être pour le prochain plan stratégique.

Le DT Construction a produit des résultats sur quatre des six tâches qui lui furent allouées dans le PS1. Pour la Tâche C5 (Créer des infrastructures modernes couvrant de façon efficace les besoins futures en matière de mobilité), et la tâche 6 (Pérenniser et augmenter la sécurité des infrastructures), il n'a pas été possible de créer des groupes de travail et personne n'était volontaire pour présider ces tâches.

Deux rapports additionnels ont été rédigés et remis au CA : Le Rapport sur les véhicules de 60 tonnes ainsi qu'un rapport sur les ponts de secours.

L'exécution du travail du DT Construction a été dominée par un problème récurrent : le manque de participation. Lors de plusieurs réunions du CE, seulement 4-5 membres étaient présents. Il est à espérer que la participation sera améliorée lors du prochain plan stratégique.

Le modèle des réunions du CE (composé d'une réunion des DTs, suivie de la séance plénière) a renforcé le travail fourni.

c) DT Exploitation

Aucun commentaire n'est disponible du CDT.

4.1.3 : Les Groupes Techniques (GT) et les Groupes de Projet (GP)

Les Directeurs des Routes souhaitaient que la CEDR soit une association dirigée du haut vers le bas. Selon ce principe, ni les CDT ni le Secrétaire Général ne sont en charge de nommer les délégués auprès des divers groupes techniques ou de projets. Cette responsabilité incombe exclusivement aux membres du CA qui donnent leur approbation écrite pour chaque nomination.

Les expériences des dernières années démontrent que l'exemple donné par les Directeurs des Routes ou par leur adjoint, sert de modèle à toutes leurs administrations.

Les membres du CE ont ressenti qu'afin de satisfaire le besoin de transparence et d'information des membres du CA, il était important de discuter de la participation de chaque pays et de leur engagement: Cependant, ils ont également observé que :

- Une participation physique aux réunions n'est pas l'unique moyen de démontrer une participation et un engagement; les pays peuvent également s'engager dans la rédaction des rapports, dans la fourniture d'informations et de commentaires par email, etc. ;
- Quelques pays ne peuvent assurer un niveau élevé de participation physique pour plusieurs raisons (manque d'experts, modifications de structure du gouvernement, restructuration des administrations, etc.).

Tous les membres ont été invité de vérifier par eux-mêmes si la participation de leur pays est en accord avec leurs moyens et ressources, ainsi que proportionnelle à la taille de leur pays et de leur puissance économique.

Le Groupe ad hoc du Plan Stratégique s'abstient de commenter ce sujet, si ce n'est de remarquer que les difficultés et les dysfonctionnements existants ou perçus de la CEDR pourraient vraisemblablement le plus souvent être résolus par un engagement plus soutenu par les dirigeants des ARNs.

Comme il fut déjà relevé dans le Rapport de Révision en 2007, le renforcement de l'avenir de la CEDR ne pourra se faire qu'à condition que tous ses membres s'engagent fortement dans ses activités.

4.1.4 : Les rapports au CE et au CA

A plusieurs occasions, des avis ont été exprimés que les réunions du CA seraient plus intéressantes si les Directeurs des Routes pouvaient débattre d'aspects stratégiques et politiques sur des sujets d'actualité, ainsi que sur des discussions de sujets techniques au niveau stratégique. Les rapports finaux avec des faits et chiffres constitueront donc le document de base utilisé pour préparer des discussions sur les sujets techniques.

De ce fait, la structure et le contenu des rapports finaux au CA doivent être brefs et concis. Les principaux points de divergence ainsi que les positions nationales doivent être présentés. Le contenu doit être structuré de façon à initier automatiquement des discussions au CA.

Pour répondre à cette objectif, un processus en 10 étapes fut développé et partiellement mis en œuvre lors du PS1 de manière à produire des documents où :

- a) Les rapports rédigés par les GT et GP doivent être factuels et 'neutres'
- b) Les rapports sont adressés d'abord au DT. Ensuite, le DT rédige une proposition circonstanciée confirmant les faits et soulignant les points stratégiques et politiques pour présentation au CE. Un débat est donc provoqué entre les membres du CE, avançant des faits réels et fournissant suffisamment de matière à discuter.

- c) Après discussion, le CE amende ou approuve les documents reçus. Sous la conduite du CDT, le CE finalise un rapport séparé destiné au CA sur les conséquences dus au rapport et rédige les recommandations pour les Directeurs des Routes. Ce rapport séparé délimite les implications des sujets, les options 'sensibles' et les recommandations politiques ; il ne sera pas publié. Il constitue la valeur ajoutée du CE.
- d) Dès que le rapport final reçoit l'approbation du CA, le rapport sera édité en Anglais, puis traduit en Français et ensuite publié sur le site web public de la CEDR.

Pour animer davantage les réunions du CA et pour mieux impliquer les membres au travail effectué par la CEDR, les membres du CA devraient débattre s'ils désirent que :

- Un ou plusieurs membres du CA présentent les rapports finaux,
- Les points pour ou contre décrits dans les rapports finaux ainsi que leur évaluation soient discutés,

Les CDTs seront toujours prêts à répondre aux questions émanant du CA.



Réunion de Comité Exécutif à Reykjavik le 4 décembre 2008

4.1.5 : Les ressources financières

Il est bien entendu que les Directeurs des Routes ne veulent pas subventionner le travail de secrétariat décentralisé avec leurs cotisations annuelles. Cependant il est fortement ressenti que les rapports techniques doivent être rédigés et présentés d'une manière professionnelle et qu'une aide financière sera fournie par la CEDR pour ce genre de travail, ainsi que pour les traductions et toute impression des rapports.

La procédure mise en œuvre pendant le PS1 pour recevoir des fonds de la CEDR est la suivante :

- La requête est discutée dans le DT; une fois que le DT est d'accord, le CDT rédige une demande formelle et fourni un état d'avancement au Secrétaire Général et au Président de la CEDR qui peuvent allouer les fonds jusqu'à 100'000 €.
- Toute demande dépassant 100'000 € est adressée au CA.
- Une contribution significative de la part du DT doit déjà avoir été accomplie.
- Un contrat est signé entre le consultant et la CEDR

Un montant annuel d'environ € 100'000 fut dépensé pour soutenir divers projets.

Afin d'entreprendre des projets plus ambitieux en 2008, une nouvelle formule de financement fut mise en place. Les EM souhaitant participer à un projet particulier ont partagé les coûts entre eux. Cette procédure fut appliquée pour le projet sur le changement climatique avec un coût total de € 1.5M pendant une période de trois ans et aussi pour le projet sur la comparaison des coûts de maintenance et d'exploitation avec un coût total de € 0.5M pour une période d'un an.

4.1.6 : Le Groupe ad hoc du Plan Stratégique

Le 06.05.2004 à Genval, le CA créa le Groupe ad hoc du Plan Stratégique. Ce groupe s'est constitué de membres volontaires du CE pour rédiger le premier PS. Après l'approbation du PS1 à Bergen le 12.05.2005 et du Schéma d'Assurance Qualité à Londres le 06.10.2005, le CA a décidé que *le Groupe ad hoc du Plan Stratégique sera reconduit pour assurer la bonne mise en œuvre du PS*. Le 25.10.2007 à Malte, le CA accepta les propositions faites dans le Rapport de Révision et invita le Groupe ad hoc du Plan Stratégique à développer le deuxième plan stratégique (PS2) de la CEDR pour les années 2009-2013. Depuis sa mise en place initiale, le Groupe ad hoc du Plan Stratégique s'est réuni 27 fois, généralement la veille d'une réunion du CE.



Visite technique du Comité
Exécutif à Paris le
14 Septembre 2007

4.2 Contenu et échéancier des 3 Domaines Thématiques

Le contenu et les commentaires détaillés, l'échéancier et le plan d'action pour chacune des 25 tâches prioritaires sont présentés dans l'Annexe 1 du rapport de synthèse.

Les tâches entreprises par les trois DT ainsi que la structure mise en place sont présentées ci-dessous :

4.2.1 : DT Gestion

Tâche	Description	Priorités impliquées
GP Stratégies de financement et de gestion :		
M1	Analyse des partenariats privé-public pour les routes et l'administration des transports routiers	1.3.7
M4	Calcul de l'impact de la tarification routière sur les aspects socio-économiques	1.3.2
M6	Accès aux financements de l'UE et stratégies concernant l'obtention de financements	1.3.4 & 1.3.5
M7	Manuel de bonnes pratiques de gestion des dépenses pour les investissements à long terme	1.3.6
GP Planification du réseau routier :		
M2	Planification générale / réseaux routiers	1.1.3
M3	Données routières	1.1.7
M8	Indicateurs de performance	1.3.10
GT Recherche :		
M5	Approfondissement des connaissances de la route	1.4.1.

CDT : M. Yvon Loyaerts Belgique Wallonie
 CDT Adjoint : M. Dominique Hucher France
 CDT Adjoint : M. Hans-Josef Boos Allemagne

Après la soumission du Rapport de Révision en 2007, M. Boos prit la fonction du CDT.

Les membres du DT Gestion furent les représentants des pays suivants :

Be-Wallonie Finlande France Allemagne
 Lituanie Pologne Slovénie Espagne.

4.2.2 : DT Construction

Tâche	Description	Priorité impliquée
TG Normes et directives		
C1	Suivi et soutien aux efforts de normalisation CEN et UE	2.1.1
C2	Suivi et soutien aux efforts d'élaboration de directives européennes	2.1.2
C4	Suivi de la réglementation de l'UE en matière de marchés publics	2.1.4
PG Transfert des connaissances		
C3	Réduction du bruit	2.2.5
C6	Pérennisation et renforcement de la sécurité des infrastructures	2.2.10
PG Mobilité durable		
C5	Création d'infrastructures modernes couvrant de façon efficace les besoins futurs en matière de mobilité durable	2.3.1

CDT : M. Bo Henrikson Suède
 CDT Adjoint : M. Antonio Di Mattia Italie
 CDT Adjoint : M. Märt Puust (ad intérim) Estonie

Après soumission du Rapport de Révision en 2007, M. Clausen prit la fonction du CDT.

Le DT Construction est composé des pays suivants :

Danemark Estonie Grèce Hongrie Irlande
 Italie Lettonie Portugal Suède

N.B.: La Grèce a demandé en mai 2006 de quitter le DT Construction et de rejoindre le DT Exploitation. Cette requête a été acceptée.

4.2.3 : DT Exploitation

Tâches	Description	Priorités impliquées
GP Capacité et services aux usagers		
O1	Nouvelles idées pour la gestion et l'exploitation de l'ensemble du réseau, centrées sur le client et sur la prestation de services	3.1.3
O5	Optimisation de la capacité du réseau routier	3.1.9
O6	Harmonisation du télépéage	3.1.7
O8	Utilisation appropriée des STI pour un système de transport intégré	3.1.5
O9	Harmonisation des PMV	2.2.13
O10	Développement de systèmes permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers et des riverains	3.1.1
GT Sécurité routière		
O2	Amélioration de la sécurité routière grâce aux véhicules intelligents et aux technologies relatives aux infrastructures	3.3.1
O3	Amélioration des concepts de génie civil eu égard à la sécurité routière	3.3.3
O4	Suivi du 3ème programme d'action de l'UE sur la sécurité routière	3.3.6
O7	Investissements rentables en matière de sécurité routière	3.3.2

CDT: Mr Alan PICKETT Royaume-Uni
 CDT Adjoint : Günter BREYER Autriche
 CDT Adjoint : Hans JEEKEL Pays-Bas

Après la soumission du Rapport de Révision en 2007, M. Jeekel prit la fonction de CDT.

Les membres du DT Gestion furent les représentants des pays suivants :

Autriche Be-Flandres Grèce Islande Luxembourg
 Pays-Bas Norvège Royaume-Uni Suisse

4.2.4 : Le schéma Assurance Qualité et la gestion du risque (schéma AQ)

Ce schéma est basé sur un tableur comprenant les 25 tâches prioritaires du PS1 et les échéances pour la production finale des rapports ou résultats de chaque tâche. Les résultats sont synchronisés avec les deux réunions annuelles du CA jusqu'au printemps 2009, le moment où le deuxième PS pour les années 2009-2013 fut approuvé par le CA.

Les risques qui pourraient empêcher l'accomplissement à temps du rapport de la tâche tel que défini dans le PS, sont indiqués. Pour chaque risque, des mesures de correction ont été développées pour réduire le risque constaté, permettant ainsi d'atteindre des objectifs du PS.

Le schéma AQ assure ainsi la mise en œuvre du PS selon l'échéancier initialement défini.



La réunion du Conseil à Reykjavik le 1er juin 2006

5. Comparaison des solutions possibles

Les expériences acquises lors du PS1 ont démontré qu'il y avait encore de la marge pour améliorer le développement et la mise en œuvre des futures PS. Le sentiment, en particulier, est que la CEDR devrait :

1. Adapter et aligner le contenu des tâches du futur PS à l'évolution des besoins des ARNs;
2. Conserver le calendrier initial comme référence et suivre les déviations dans le schéma AQ;
3. Conserver la structure des 3 DTs et adapter le nombre des GTs et des GPs ;
4. Changer les CDT à mi-terme du PS pour leur permettre de finir les tâches du PS en cours, développer le prochain PS et ensuite, lancer le nouveau PS avec leurs connaissances approfondies sur les objectifs du PS ;
5. Adapter le cahier des charges du Groupe ad hoc du Plan Stratégique à son environnement et à son mandat élargi ;
6. Demander aux membres de s'engager eux-mêmes, ainsi que leurs employés, à participer activement aux activités de la CEDR.

6. Proposition / Recommandation

Les membres du CE sollicitent les membres du CA d'approuver ce rapport de synthèse sur le PS1 et de confirmer le mandat au Sec-Gén pour assurer la production des rapports finaux selon le processus en 10 étapes.

La requête soumise au CA est de clôturer le PS1 pour la période 2005-2009 et de lancer officiellement le PS2 pour la période 2009-2013.

7. Conséquences pour les Directeurs des Routes

Les conséquences qu'auront les propositions de ce rapport sur chaque EM et sur le travail quotidien des Directeurs des Routes et la façon dont ces conséquences les affecteront sont expliquées ci-dessous par le membre du CE des divers pays listés par ordre alphabétique.

7.1 Danemark

Il est manifeste que l'organisation du travail et les processus de la CEDR pour la période 2005 - 2009 ont renforcé le travail et les résultats obtenus, ainsi que la possibilité d'influencer quelques décisions de politiques de l'UE. Il reste des différences concernant le niveau de l'engagement et de la participation des ARNs, mais le travail s'améliore d'une année à l'autre.

La CEDR n'a pas atteint l'objectif prescrivant l'utilisation par tous les membres des mêmes définitions des données et du même modèle de référence ; ce fait est admis par l'UE pour la mise en œuvre et les rapports de révision sur le RRTE (TERN).

Les améliorations se poursuivront dans le prochain PS si les objectifs décrits sont atteints et si la participation reflète le classement des tâches prioritaires.

La CEDR représente un cadre dans lequel le partage des connaissances, la synergie et le dialogue entre toutes les ARNs est possible. Le Danemark trouve ce cadre très bénéfique et compte s'en servir activement.

7.2 Finlande

Les objectifs de la Finnra (l'administration routière Finlandaise) sont en accord avec ceux de la CEDR. La Finnra a constaté à plusieurs reprises, l'utilité et l'importance du travail de la CEDR. Le réseau de la CEDR permet d'acquérir des expériences et des pratiques des autres ARNs en Europe. La Finnra est convaincue qu'en temps voulu, ces expériences augmenteront la synergie parmi les ARNs dans la gestion des routes et ainsi, rendra la CEDR d'autant plus puissante quant à son influence sur des résolutions et processus de normalisation à la Commission et à l'UE.

Par ailleurs, la Finnra est prête à travailler régulièrement pour une meilleure coopération et pour construire une meilleure entente en Europe parmi les ARNs, pour le partage des expériences et des informations, ainsi que pour une implication encore plus forte auprès de l'UE.

La Finnra souligne également l'importance de fixer des priorités et de se focaliser sur moins de sujets lors du SP2. Ceci fait suite au constat du manque de ressources disponibles dans les ARNs. Avec des priorités et une focalisation accrue, la CEDR sera mieux à même de solliciter davantage d'engagements et de participation active dans les tâches du PS2.

Il ne faut pas oublier que la CEDR est encore une jeune organisation. La CEDR entame tout juste son deuxième PS. Les bénéfices sont prêts à être réalisés, grâce à la coopération entre les ARNs.

7.3 France

Dans l'ensemble, la France considère que le PS1 a favorisé la production d'un excellent travail à la CEDR.

Les groupes de travail ont formé une bonne structure pour l'échange de bonnes pratiques sur des sujets importants tels que la sécurité routière, la normalisation, le financement et la réduction du bruit généré par les routes.

Dans certains cas, la CEDR a promu un travail collaboratif et coordonné sur des sujets traités généralement à un niveau national comme la recherche et les données routières. De plus, la CEDR a promu de nouveaux projets, ce qui a permis à la CEDR d'aborder des sujets difficiles avec plus d'efficacité et pour un coût moindre. Trois exemples pour illustrer ce point sont BEXPRAC, les TRAs et ERA-NET ROAD II.

Les experts français de l'administration nationale et des services techniques ont participé largement à la mise en œuvre du plan stratégique et ont travaillé à l'élaboration d'un grand nombre de rapports ou guides. Ils considèrent tous que la CEDR a été une occasion excellente d'élargir leurs connaissances et expertise.

7.4 Allemagne

Du point de vue du représentant allemand au CE, la période du PS1 de la CEDR peut être jugée comme un succès remarquable.

Même si, selon son opinion, les objectifs et le nombre de tâches étaient un peu trop ambitieux pour une jeune organisation telle que la CEDR, les résultats obtenus dans les groupes de travail sont très significatifs et importants.

Après quelques difficultés initiales dues à un manque de conduite ou de participation concernant quelques tâches, les groupes d'experts ont bien fonctionné jusqu'à la fin du PS1, même si tous les objectifs n'ont pas été atteints.

Les membres des groupes de travail se sont beaucoup engagés et les rapports pour les tâches individuels sont généralement d'une grande qualité.

Malgré le fait que les tâches du ministère fédéral allemand soient plutôt stratégiques et politiques, la CEDR est considérée comme étant une plateforme très importante et utile pour l'échange des connaissances et expériences entre les diverses ARNs.

L'ambiance de travail et la communication mutuelle est très positive et, au moins, dans quelques domaines (comme la Normalisation et la Recherche), la CEDR fournit « une voix Européenne » aux Administrations des Routes.

L'Allemagne souhaite la continuation de cette bonne ambiance de travail, mais aussi une meilleure participation des EMS pour la prochaine période.



Visite technique lors du
Conseil à Dublin,
Ballymascanlon le
11 May 2007

7.5 Grèce

Etant un membre du Domaine Thématique « Exploitation », la Grèce défend l'idée que le PS1 s'est achevé avec succès, en dépit des risques et obstacles que certaines tâches ont rencontrés pendant cette période. Un grand travail a été fourni à tous les niveaux de participation, du Secrétariat au niveau du CA, en passant par les groupes de travail et vice versa. Le fruit de ce travail est indubitablement reflété par les rapports fièrement publiés sur le site de la CEDR, tous de grande qualité et de haut niveau.

Les excellents résultats et l'implication dans la CEDR a également eu un grand impact sur les administrations des routes grecques. Les expériences et les échanges d'informations, en particulier sur le sujet de l'entretien, un domaine dans lequel la Grèce manquait de bonnes pratiques et de bons exemples, ont prouvé leur utilité et ont permis à la Grèce d'obtenir un outil de valeur, qui a aidé à réorganiser les méthodes de travail de ses administrations routières.

L'implication et le niveau de participation de la Grèce dans les différents groupes de la CEDR furent satisfaisants, bien qu'étant parfois trop importants ou disproportionnés par rapport à la taille du pays, de sa force économique et des ressources mis à sa disposition. Bien que la Grèce aurait souhaité s'impliquer davantage dans plusieurs autres tâches, elle s'est fortement investie dans la SR-Tâche O7, appelé " Investissements rentables en matière de Sécurité Routière » ; le rapport intitulé ("Bonnes Pratiques pour les investissements d'infrastructures rentables en termes de Sécurité Routière ») a beaucoup aidé la Grèce dans son propre travail dans ce domaine.

La Grèce est très optimiste que le succès du PS2 dépassera celui du PS1, car l'expérience acquise et les opinions émises quant aux éléments à éviter ou à introduire ont été pris en considération dans le PS2. Des éléments tels que l'échéancier, l'assurance qualité, l'adaptation dynamique des tâches à la constante évolution des ARNs, et avant tout, l'engagement des membres et leur soutien aux activités de la CEDR, assureront un environnement créatif et des résultats positifs pour le PS2 et pour l'avenir de la CEDR.

7.6 Hongrie

La Hongrie a été régulièrement engagée dans les activités de la CEDR depuis l'automne 2007. Ses délégués ont assisté principalement aux réunions des instances principales : le CA et le CE.

Durant le SP1, la Hongrie s'est aperçue de la valeur ajoutée créée par la CEDR : le fait qu'elle fournisse une plateforme et la possibilité d'échanger des points de vue dans divers domaines et sur des questions auxquelles les gestionnaires de la routes sont confrontés dans leur travail quotidien.

La Hongrie attache beaucoup d'importance aux efforts de la CEDR concernant l'assurance de qualité et elle est d'accord avec le système de gestion des risques utilisé pour le PS1, ce qui a assuré la mise en œuvre du SP1 dans la période définie.

La Hongrie estime que la structure du PS1 basée sur la subdivision du CE en trois domaines thématiques satisfait les besoins d'une organisation efficace pour un tel nombre de membres. Cependant, les priorités de la Hongrie ont changé durant la période du PS1 : de nouveaux domaines d'intérêt dans le PS2 nous amènent à continuer nos travaux dans le DT Gestion.

Basé sur les expériences acquises par une coopération et interaction avec d'autre EM pendant le PS1, l'Administration Routière Hongroise continuera à garantir à la fois des ressources financières et humaines aux divers tâches du PS2.

7.7 Islande

L'Islande est une petite nation et par conséquent, n'est pas capable de s'impliquer beaucoup au sein de la CEDR en ce qui concerne les connaissances et solutions techniques. Cependant, la participation dans l'organisation de la CEDR est importante pour l'Islande, afin d'obtenir des informations de valeur au regard des expériences et pratiques d'autres pays Européens. Les rapports finaux des divers projets du PS1 sont importants, puisqu'ils sont à la fois informatifs et utiles.

7.8 Irlande

Au départ du PS1 2005-2009, la CEDR s'est fixé des objectifs très ambitieux en essayant de traiter 25 tâches prioritaires. Il n'est donc pas étonnant que le rapport qui en résulte est quelque peu déséquilibré. La majorité des rapports individuels sont d'un très haut niveau, cependant, dans quelques instances, le résultat est décevant. Ceci dit, les résultats dans l'ensemble sont satisfaisants du point de vue de l'ARN Irlandaise. Les informations disponibles sur des expériences et les pratiques des autres ARNs sont particulièrement utiles.

L'Irlande considère également qu'étant donné l'identification pragmatique et focalisée des tâches pour le PS2 et étant donné que les méthodes et structures soient bien établies, des résultats encore meilleurs peuvent être anticipés pour le PS2.

7.9 Italie

L'Italie est un pays fondateur tant de la CEDR que de la Communauté Européenne et par conséquent, elle porte une attention particulière à la coopération entre les divers Etats Européens.

Vu sa position géographique et sa nature morphologique, l'Italie a toujours été très concerné par :

- Le développement de stratégies cohérentes et coopérative du transport et des infrastructures routières et,
- La mise en œuvre de systèmes efficaces de transport routiers, cruciale pour la compétitivité de son économie, qui dépend directement du réseau d'infrastructure Européen.

Dans ce cadre, de joindre ses forces à la CEDR, a représenté pour l'Italie dès le départ, à la fois un défi et une opportunité ; dans ce sens, l'engagement de l'ANAS SpA – l'ARN Italienne – a toujours été élevé. L'engagement effectif des ressources de l'ANAS pour la CEDR, est lié à la prise de conscience croissante des hauts dirigeants d'ANAS envers les sujets internationaux et Européens.

La CEDR représente pour l'ARN italienne un forum important et un complément vital aux initiatives nationales actuelles de recherche et de développement. La CEDR a permis à l'ANAS de prendre contact avec les autres pays, leurs infrastructures et opérateurs et d'approfondir son savoir-faire dans des domaines vitaux du transport routier, tels que :

- L'augmentation des solutions pour la sécurité routière ;
- La réduction du bruit généré par les routes ;
- L'harmonisation et la normalisation des règlements ;
- La gestion des données routières.

Dernièrement, l'Italie a proposé aux membres de la CEDR d'étendre sa recherche et d'étudier des activités incluant un sujet clé à la politique routière : la sécurité sur les chantiers. Ceci a été approuvé par la CEDR et le sujet sera développé lors du PS2.

Les expériences acquises durant le PS1 de la CEDR seront d'une grande aide dans la mise en œuvre du PS2 qui permettra un meilleur traitement des sujets à long terme du transport, et renforcera les visions et les défis introduit plus récemment tels que les STI et « le transport vert ».

7.10 Lituanie

La Lituanie estime que le SP1 fut un projet très ambitieux et exigeant, demandant beaucoup (peut-être trop) d'efforts à chaque pays. Ceci a eu comme conséquence que tous les pays n'ont pas pu contribuer suffisamment à la mise en œuvre du PS1. Le manque d'expérience ou de ressources les ont empêchés de participer activement au PS1. A présent, le manque de fonds est un autre facteur d'empêchement. Vu la diminution de ressources humaines et financières des pays, il est possible que la participation aux travaux de la CEDR sera encore diminuée à l'avenir.

Par conséquent, il est extrêmement important d'organiser le travail de la CEDR d'une manière efficace et de déterminer les objectifs du PS2 d'une manière adéquate. Le début du PS2 sera peut-être une autre bonne opportunité de reconsidérer le nombre de tâches (en réduisant éventuellement leur nombre) et de mieux organiser les activités de la CEDR.

La Lituanie propose les améliorations suivantes aux activités de la CEDR :

- Pendant le SP1, trop d'attention a été accordé aux formalités : les structures de la CEDR, la rédaction de rapports selon des règles formelles, etc. La réduction du nombre de tâches, surtout de celles exécutées par le personnel des ARNs, permettrait d'attribuer plus d'attention à leur qualité. Les expériences du SP1 ont démontré que la qualité des tâches exécutées par des experts locaux n'était pas toujours d'un niveau assez élevé. Quelques tâches ne pouvaient être exécutées que par des experts professionnels.
- L'organisation des réunions du CE et du GahPS devrait également être débattue. De notre point de vue, trop peu d'attention est consacré aux discussions de tâches concrètes et trop de temps est consacré aux discussions générales.
- Plus de temps doit être alloué au travail des DTs. Nous partageons l'opinion que toutes les tâches devraient être suivies par un membre spécifique du DT, ce qui augmenterait l'efficacité des réunions des DTs.
- L'intérêt porté par les pays pourraient s'accroître, si l'objectif était d'obtenir des résultats concrets, et non pas de faire des rapports formels pour le CA.

En principe, les activités du SP1 sont de bon niveau et dans certains cas, excellents, cela, grâce à l'accomplissement de résultats concrets, qui sont fort utiles dans les activités pratiques des ARNs.

7.11 Pologne

La Pologne pense que d'avoir eu 25 tâches au Plan Stratégique était très ambitieux. Beaucoup de tâches ont été traitées, mais quelques-unes ont été transférées au PS2, à cause du manque de professionnels expérimentés et de la faible capacité en ressources humaines des ARNs.

La participation de la Pologne dans le PS1 de la CEDR lui fut bénéfique à développer des connaissances et une compréhension commune des problèmes des administrations routières. La Pologne espère que la coopération lors du PS2 sera meilleure et encore plus efficace.



Visite technique CE Sion – le 17 février 2005

7.12 Slovénie

La Slovénie félicite tous les collègues qui ont travaillé aux tâches durant la période du PS1, et pour leurs excellents accomplissements. Tous ont fourni des rapports d'un haut niveau avec une belle mise en page, mais surtout avec un désir profond et un sens aigu à rechercher des solutions opérationnelles et faciles à mettre en œuvre. Avec ceci en tête, la Slovénie veut contribuer humblement aux résultats avec ses réflexions sur quelques rapports fournis.

1. Concernant le rapport final de la tâche M1 (PPP) : la Slovénie estime que les résultats pourraient être d'une meilleure valeur, si les chiffres avaient été présentés non seulement en relation avec les différents PPPs, mais également en relation avec la gestion de l'ensemble des routes, de la maintenance et des constructions par les EMs concernés.
2. Concernant le rapport final de la tâche M2 (FERN), la Slovénie a deux commentaires : Cette tâche est la plus importante de toutes les tâches orientées vers le futur, et peut donner le plus de valeur ajoutée pour la cohésion de la CEDR et pour l'ensemble du secteur routier de l'UE. Une définition plus précise de ce réseau permettrait aux ARNs d'avoir un accès plus facile aux financements de l'UE. Cette définition doit également être visible aux utilisateurs. Le rapport final est peut-être présenté d'une manière trop modeste par rapport au travail effectué. Deuxièmement, le processus de définir le FERN est un travail à long-terme. C'est pourquoi il serait probablement plus sage de nommer ce réseau dès que possible avec un nom plus approprié que FERN, pour que le terme soit connu d'un large public.
3. Concernant le rapport final de la tâche M8 (Indicateurs de performance), la Slovénie est d'accord que la meilleure solution fut d'inclure les quatre thèmes dominants (la mobilité, la sécurité du transport, la protection de l'environnement, la viabilité économique) et les IP qui ont été ainsi groupés pour l'étude pilote TERN de la tâche M8. Idem pour le modèle de référence TERN. La Slovénie ajoute que les descriptions de quelques indicateurs devraient refléter non seulement les résultats de comparaison au niveau de l'UE, mais aussi les résultats de comparaison à un niveau national, et à un niveau état par état. Ceci peut être considéré lors de la poursuite des travaux durant le PS2.

7.13 Espagne

Après les WERD-DERD, qui avaient plus une approche de groupe de pression, le PS1 doit être considéré comme le point de départ du nouveau rôle de la CEDR ; avec ce rôle, l'organisation a commencé à fournir des produits de dimension plus technique. De ce point de vue, le PS1 peut être considéré comme un premier pas très positif. Néanmoins, les Directeurs des Routes et les ARNs ne doivent pas passer à côté d'une occasion de tirer des leçons d'une perspective critique, afin d'améliorer les activités futures de la CEDR.

D'abord, il faut se demander si le format existant (groupes de travail responsables de fournir des rapports techniques sur la base de réunions internationales et de questionnaires) est le moyen le plus efficace pour produire des résultats pertinents et de pointe. Pour certaines tâches, un consultant peut fournir des résultats plus rapidement et plus efficacement. Les objectifs et les résultats attendus de chaque tâche doivent en plus être spécifiés dès le départ d'une manière bien plus claire que dans le PS1.

Il n'est pas encore évident de savoir quelle sera la valeur ajoutée que le PS1 fournira aux Directeurs des Routes et aux ARNs, vu que la dissémination des conclusions n'a pas encore été effectuée. Ceci sera le test de vérité pour le PS1, puisque les rapports doivent avoir une utilité et ne sont pas une fin en soi. La CEDR devrait mener une enquête sur l'impact du PS1 sur les ARNs après un certain temps (environ un an), afin de mesurer la pertinence du modèle de travail du PS1, reconduit pour le PS2.

Le PS1 (ainsi que beaucoup d'activités de la CEDR) a été soumis à un niveau de formalisme considérable. Alors qu'il est accepté qu'un certain niveau de structure est indispensable pour produire des résultats dans une organisation complexe, un degré excessif de formalisme ne doit pas empêcher une réponse flexible de l'organisation aux circonstances changeantes ou aux nouveaux sujets d'intérêt. Pour illustrer ceci, l'avis est qu'une discussion ouverte parmi les Directeurs des Routes sur un sujet d'intérêt commun pourrait s'avérer plus utile qu'un rapport de 100 pages. La CEDR doit maintenir une approche flexible et modifier tous les éléments de la structure du PS1 nécessaire à la productions plus efficaces de résultats à l'avenir.

7.14 Royaume-Uni

La «UK Highways Agency» considère que la CEDR joue un rôle très important pour assurer une coopération plus étroite parmi les ARNs Européennes et aussi pour partager les bonnes pratiques. Pour le PS1, le Royaume-Uni a consenti beaucoup d'efforts dans les domaines de la gestion des données et de la performance des réseaux, dans celui de la collaboration pour la recherche et dans celui de l'exploitation des réseaux. Il a constaté un retour positif sur ses investissements grâce au développement de relations de travail plus étroites et grâce à la mise en œuvre d'idées de bonnes pratiques pour le bénéfice de ses clients.

Le Royaume-Uni considère que la préparation du PS2 et la priorisation de ses tâches ont été faites de façon consciencieuse et rationnelle. Par conséquent, il a confiance que le PS2 continuera à remplir les objectifs de la CEDR. Tout en restant intéressé par tous les domaines d'activités de la CEDR, le Royaume-Uni continuera à focaliser ses ressources limitées sur ses engagements et participations de façon sélective ; quand cela lui sera possible, il aidera ses collègues de la CEDR sur tous les sujets qui sont présentés comme prioritaires. Le Royaume-Uni se réjouirait de contributions plus significatives de quelques-uns, notamment des nouveaux membres de la CEDR, puisque leurs points de vues et leurs commentaires ont de la valeur. Par la même occasion, le Royaume-Uni se réjouirait d'avoir des informations concernant des sujets et problèmes qu'ils affrontent et la manière dont ils les ressoldent.

Le Royaume-Uni donne son accord pour la clôture officielle du PS1 et pour le lancement du PS2 pour les années 2009- 2013.

8. Conclusions

Quelles que soient les carences existantes ou perçues, le sentiment est que les Etats Membres sont globalement contents que la CEDR a le mérite d'exister, et qu'à partir de là, elle peut faire des progrès.

La CEDR est très reconnaissante du travail qui a été fournis et des ressources qui y ont été investis jusqu'à présent. Une grande partie du travail est fait sur une base de volontariat et en sus du travail quotidien de tous les participants. Ce fait est clairement reconnu et aussi très apprécié.

Le PS1 n'est pas le cumul de 25 tâches prioritaires qui peuvent être traitées séparément. Toutes les tâches sont liées pour devenir le produit d'une philosophie menée par les Directeurs des Routes et basée sur leur promesse de s'engager, ainsi que leurs employés, à faire progresser la raison d'être de la CEDR.

Le bénéfice des activités de la CEDR a été, et continuera d'être reflété par des ARNs plus efficaces en Europe, par une meilleure contribution du réseau routier à l'économie, par un transport plus sûr et par des relations plus harmonieuses entre le transport routier, les utilisateurs des réseaux routiers, l'environnement et la société.

La requête soumise au CA est de discuter, d'amender ou d'approuver les propositions de ce rapport et ainsi de contribuer à l'épanouissement continu de la CEDR au bénéfice de tous ses membres.

Annexe 1 : Contenu et échéancier des 25 tâches prioritaires

GP Financement

Tâche M 1: Analyse des partenariats privé-public pour l'administration des routes et des transports routiers

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera de montrer que le PPP est une approche globale et à long terme qui vise à accroître la performance. Le PPP peut être associé à un système de perception de péage qui permet de lever des ressources financières supplémentaires. Enfin, le PPP est parfois utilisé pour des raisons «cosmétiques» (par exemple critères de Maastricht).

2 Résultats escomptés

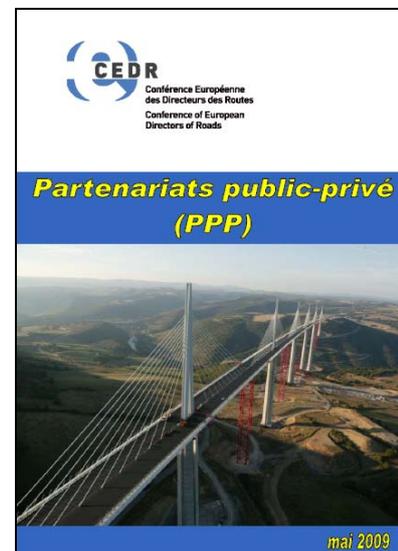
Un rapport de synthèse devra :

- *présenter les meilleures pratiques en matière de PPP, notamment dans le domaine des routes.*
- *présenter une analyse des principaux échecs afin d'en tirer des enseignements utiles.*
- *analyser la question de l'équilibre entre partenariat et concurrence que pose l'attribution des PPP.*

Statut à la fin du terme:

Un rapport a été rédigé qui définit les PPPs pour le secteur routier et comprend des profils de dix pays ayant une expérience nationale dans les PPPs. Le rapport traite des concepts, des objectifs, des types, des avantages et inconvénients des PPPs. Un outil interactif sur le site web a été développé et il illustre quelques caractéristiques pratiques des PPPs.

L'outil est disponible sur le site web de la CEDR avec le rapport final.



3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

- *approfondir les connaissances en la matière sur le plan théorique*
- *approfondir les connaissances des expériences concrètes.*

Statut à la fin du terme:

Le rapport donne une bonne vue d'ensemble des connaissances théoriques et des expériences acquises. L'outil interactif du web est nouveau et pourrait aider un pays qui souhaite mettre en œuvre un contrat PPP.

4 Commentaires finaux et recommandations

Les PPPs élargissent le rôle des financements privés dans les développements des infrastructures routières ainsi que l'incorporation des connaissances spécifiques et techniques du secteur privé. Le secteur privé peut fournir des financements supplémentaires aux projets routiers, et ainsi accroître les ressources du financements publics disponibles à d'autres exigences politiques.

GP Planification

Tâche M 2: Planification générale/Réseau routier

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera d'aider les membres de la CEDR à prendre conscience des conséquences des nouvelles tendances dans l'UE en matière de politique générale des réseaux, ainsi que de promouvoir l'amélioration des réseaux existants (RRTE, TINA, E-routes) et leur intégration dans un 'futur réseau routier européen' (Future European Road Network en anglais ou FERN) pour le 21^{ème} siècle.

2 Résultats escomptés

- *Rapport d'étape sur la vision FERN pour le 21^{ème} siècle.*
- *Meilleure coopération entre la CEDR, l'UE et la CEE/ONU.*

Statut à la fin du terme : Un rapport final intitulé "futur réseau routier européen, FRRE (FERN en anglais), présente des discussions et analyses des politiques de l'UE, les réseaux existants et des solutions pour l'avenir du FERN. Des contacts avec l'UE ont été établis, mais qui n'ont pas encore été aussi approfondis que prévus.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

En tant que principales actrices de la mise en œuvre des politiques routières, les ARNs mettront en avant la vision FERN et seront ainsi les instigatrices de la création d'un réseau routier européen unique. Cette vision deviendra ensuite partie intégrante des concepts de l'UE et des plans nationaux de chaque ARN.

Statut à la fin du terme : Grâce aux rapports sur FERN, la CEDR est consciente des politiques de l'UE et des divers réseaux routiers existants en Europe. Les deux principaux réseaux en Europe sont les « E-roads » et les « TEN-T roads ». Ces deux réseaux exercent une influence importante sur les Administrations Routières Européennes. Le TEN-T, propriété de l'UE, est soutenu financièrement par l'UE. Les « E-roads » propriété de la CEE/ONU sont visibles grâce aux panneaux de signalisation et sont de ce fait, promus pour le trafic des touristes. Le rapport analyse les bénéfices à fusionner ces réseaux routiers en un seul réseau routier Européen ainsi que des conséquences qu'un tel réseau aurait pour les ARNs.

4 Commentaires finaux et recommandations

Le **travail effectué** dans le PS1/Tâche M2 sera poursuivi dans le PS2 par le GP Planification du DT Gestion. Le travail se concentrera sur le suivi de ce qui se passe dans l'UE, avec des analyses et explications régulières pour la CEDR des conséquences et des actions de l'UE pour les ARNs. Des indicateurs de performance d'un point de vue stratégique seront développés. Il est recommandé que :

- A l'intérieur de chaque EM de la CEDR, des discussions soient entamées pour étudier ses propres réseaux et de déterminer les possibilités d'harmoniser les "E-roads" avec les «TEN-T roads».
- Des discussions soient entamées avec les comités de l'UE et du TEN-T sur la manière de procéder à l'harmonisation des deux réseaux.
- La CEDR décide de rassembler des données statistiques au niveau Européen sur les routes Européennes par tronçons et par pays à l'aide d'indicateurs de performance (IP) et en appliquant un système de référence de localisation commun, le tout pour faciliter le suivi, la comparaison et la priorisation de futurs investissements dans l'infrastructure.



GP Planification

Tâche M 3: Données routières

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera de promouvoir les bonnes pratiques dans le domaine de la gestion des données routières, de la définition de systèmes de référence et de l'échange de données.

2 Résultats escomptés

Un manuel de bonnes pratiques mis à jour fournissant :

- *une meilleure connaissance des réseaux existants et des données d'une qualité supérieure (y compris données afférentes) ;*
- *des solutions cohérentes pour développer de nouveaux outils ou des bases de données et pour intégrer ou échanger des données ;*
- *des bases de données fiables facilitant les tâches d'administrations telles que la mise en œuvre d'indicateurs de performance*

Statut à la fin du terme:

Un rapport final intitulé "Données routières et Indicateurs de Performance" analyse et décrit les :

- Demandes croissantes pour des informations et des rapports sur la performance ;
- Développements des IP et d'un modèle de référence de localisations du TERN ;
- Solutions possibles pour l'analyse des coûts/bénéfices de la mise en œuvre d'un cadre à suivre pour établir des rapports sur la performance ;
- Expériences Danoises concernant la mise en œuvre du modèle de référence de localisations des TERN.

Trois rapports intermédiaires sur les :

- Spécifications des références de localisations TERN
- Développements des informations régulières des performances des routes : Rapport sur les IPs et les études pilotes sur la référence de localisations
- TEN-T (Roads) : un manuel et guide de mise en œuvre d'un modèle de réf. de localisation.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

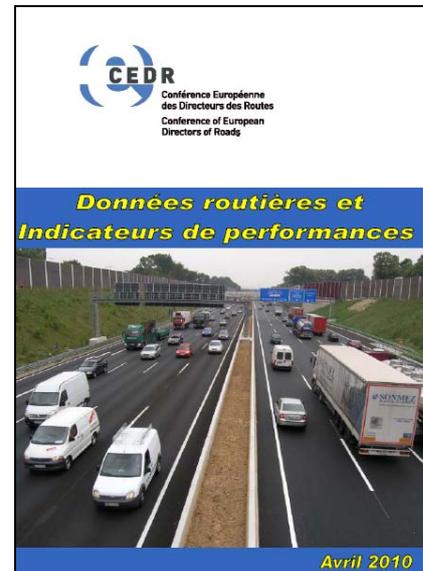
La CEDR va créer et mettre en œuvre une structure cohérente et intégrée de BDR sur l'ensemble du territoire couvert par ses membres (c.-à-d. quasiment tout le continent européen).

Statut à la fin du terme : Grâce au travail accompli pour l'étude pilote, les pays impliqués ont présenté des solutions pour la création et l'utilisation d'un système commun de référence de localisations. Un tel système sera bénéfique à la CEDR pour faciliter la comparaison grâce aux définitions communes des BDRs. Un autre bénéfice sera de rendre l'établissement des rapports pour l'UE plus facile à l'avenir. Le manuel fournira une introduction et un outil pratique pour la mise en œuvre du modèle de référence de localisation dans chaque pays.

4 Commentaires finaux et recommandations

Le travail effectué dans le PS1/Tâche M3 sera poursuivi dans le PS2 par le GP Planification du DT Gestion. Le travail se concentrera à :

- Développer un modèle commun de référence de localisation pour les liens TERN qui se superpose, mais ne remplace pas les bases de données nationales des systèmes de référence, et encourager d'avantage de pays à établir le modèle proposé pour la localisation.
- Aider les EMS avec des guides pratiques à établir le modèle de référence de localisation.
- Assembler des données des liens et nœuds TERN pour construire la BDR de la CEDR.
- Continuer à développer l'organisation pour gérer une BDR adéquate de la CEDR.



GP Financement

Tâche M 4: Démontrer l'impact de la tarification routière sur le socio-économique

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera de montrer que la tarification n'est qu'un des outils à la disposition des pouvoirs publics et doit s'inscrire dans le cadre d'une action globale faisant appel à d'autres moyens comme l'action sur les usagers et la réglementation. Enfin, un choix doit être fait sur l'objectif de la tarification : couverture des coûts, orientation etc., d'autant que ces objectifs peuvent être antinomiques.

2 Résultats escomptés

- *Un inventaire des systèmes de tarification en place ou envisagés dans les différents pays membres de la CEDR.*
- *Un cadre clair de la situation existante.*

Statut à la fin du terme:

Un rapport a été rédigé où l'accent est porté sur l'impact de la tarification routière sur le socio-économique. Le rapport décrit les tarifications routières en Europe, les mailles des impacts socio-économiques des tarifications routières ainsi que l'acceptabilité des tarifications routières.



3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

- *approfondir les connaissances en la matière sur le plan théorique*
- *approfondir les connaissances des expériences concrètes.*

Statut à la fin du terme :

Le rapport donne une bonne vue d'ensemble des connaissances théoriques et des expériences acquises. Les mailles des impacts socio-économiques des tarifications routières donnent une meilleure compréhension des impacts que la tarification routière peut exercer sur le socio-économique.

4 Commentaires finaux et recommandations

Il est important de comprendre les impacts de la tarification routière lors de la planification d'un système de tarification et lors des décisions à prendre concernant sa mise en œuvre. Lors de la planification d'un système tarifaire, il importe de bien comprendre les impacts de la tarification, de savoir qui est visé par la tarification et quels impacts décident de l'acceptabilité du système.

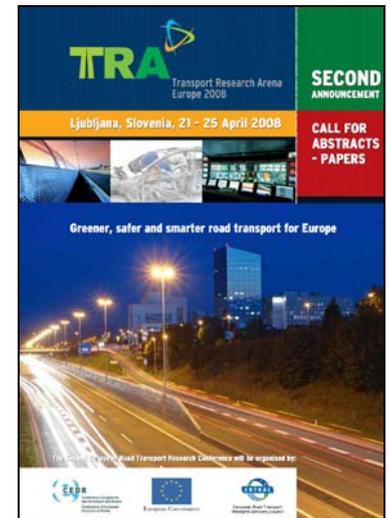
GT Recherche

Tâche M 5: **Approfondissement des connaissances de la route**

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera de :

- *créer un cadre plus favorable à l'acquisition de connaissances dans tous les domaines du secteur routier, par la prise en compte des résultats des activités de recherche ;*
- *d'effectuer un suivi des initiatives, projets ou programmes européens de recherche ;*
- *d'encourager une approche commune de la CEDR en exerçant une influence sur certaines initiatives de recherche ou en participant à des initiatives bien définies*



2 Résultats escomptés

Présentation de recommandations sur les programmes et conférences de recherche qui répondent aux besoins et aux intérêts de la CEDR.

Statut à la fin du terme : Une description des programmes de recherche en cours a été établie. Un deuxième projet ERA-NET ROAD est en cours de négociation avec la Commission et comprendra le développement d'un outil pour rendre disponible à tous les membres de la CEDR des informations sur les projets de recherche planifiés, en cours ou complétés.

Le TRA est devenu l'évènement central pour la dissémination des résultats de recherche. Deux TRAs ont eu lieu et un troisième est prévu en 2010. Les membres du GTR ont participé activement dans les comités de Gestion et du Programme. Le Président du GTR a donné une présentation lors d'une session stratégique du TRA 2008, concernant le programme de recherche ERA-NET ROAD en cours et sur le cadre développé.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

La CEDR sera mieux placée pour influencer certains programmes de recherche et s'assurera ainsi que ses besoins sont pleinement pris en compte.

La CEDR organisera (seule ou en partenariat) des manifestations ou projets spécifiques.

Une meilleure utilisation et assimilation par les ARNs des résultats des programmes de recherche permettront de rendre ces instances plus efficaces.

Statut à la fin du terme : Des outils ont été développés pour faciliter l'instigation, le financement et la gestion d'une recherche collaborative et financé conjointement. Deux programmes de recherche partagés et cinq projets collaboratifs ont été initiés, basés sur les priorités identifiées par la CEDR. Le deuxième projet ERA-NET ROAD travaillera sur l'alignement des programmes de recherche des membres de la CEDR pour améliorer leur efficacité. Le projet alignera la recherche sur les routes avec la recherche sur d'autres modes de transport en liaison avec ERA-NET Transport.

4 Commentaires finaux et recommandations

Des progrès concernant les outils (de financement, marchés publics et administration) ont été faits pour faciliter l'échange financier trans-frontalier des projets et programmes de recherches collaboratives, grâce au succès du projet ERA-NET ROAD. Ce dernier a été conduit par les membres CEDR de GTR afin d'assurer le développement et l'aboutissement des objectifs du GTR. Ces outils ont été testés et raffinés ; au travers d'ERA-NET ROAD II (ENR2), il est prévu de poursuivre d'autres programmes de recherche, de développer un système de dissémination des connaissances et de faciliter des programmes de recherche routiers partagés parmi les ARNs, afin d'établir une plateforme commune avec une approche commune en Europe pour accroître la collaboration parmi plus de pays Européens.

GP Financement

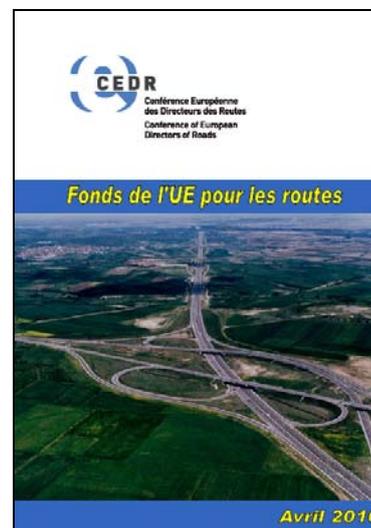
Tâches M 6: Accès aux financements communautaires et stratégies concernant l'obtention de financements

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera d'examiner la mise en place d'une ingénierie financière combinant les différentes sources de financement envisageables (UE, budget national, secteur privé etc.) et d'identifier, dans la mesure du possible, les éventuels obstacles à une telle mise en place.

2 Résultats escomptés

- Un inventaire de l'ensemble des programmes de financement communautaires susceptibles d'intéresser les administrations routières,
- Un guide méthodologique et d'exemples de bonnes pratiques pour en faciliter l'utilisation.
- Un cadre clair de la situation et une bonne compréhension des potentiels.



Statut à la fin du terme :

Un rapport sur les programmes de financement de l'UE a été rédigé. Le rapport concerne principalement les programmes de financement de l'UE pour les routes avec une brève présentation des financements disponibles et la façon dont les pays peuvent y avoir accès. Le rapport explique comment sécuriser les financements de l'UE, comment ne pas les perdre et aussi comment obtenir un prêt de la BEI (Banque européenne d'investissement).

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

- approfondir les connaissances en la matière sur le plan théorique
- approfondir les connaissances des expériences concrètes.

Statut à la fin du terme :

Le rapport donne les "faits" concernant le financement par l'UE des routes en Europe.

4 Commentaires finaux et recommandations

Il y a des programmes de financement importants de l'UE pour les routes dans les pays des EMs. La bureaucratie pour l'obtention de ces financements est d'une telle lourdeur que dans certains cas, la question peut être posée quant au bénéfice final de leur obtention.

GP Financement

Tâche M 7: Manuel de bonnes pratiques de gestion des dépenses pour les investissements à long terme

1 Objectifs

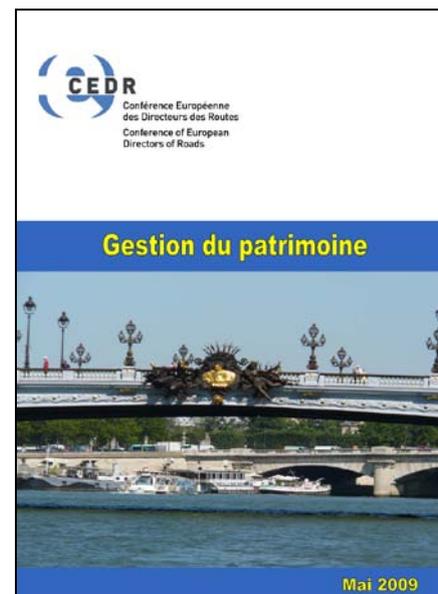
L'objectif de ces travaux sera d'optimiser les dépenses publiques grâce à une gestion efficace et globale du patrimoine routier.

2 Résultats escomptés

- *Rapport de synthèse sur la gestion efficace des investissements à long terme ;*
- *Guide de bonnes pratiques des méthodes utilisées dans les différents pays d'Europe.*

Statut à la fin du terme :

Le groupe a débattu des publications de l'OCDE et de l'AIPCR sur la gestion des investissements à long terme, mais n'a pas achevé la tâche. Les raisons en sont avant tout dues au fait que le groupe a commencé le travail en retard et qu'il n'avait pas de ressources suffisantes allouées par les EMs pour accomplir cette tâche.



3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

Les travaux exécutés par la CEDR se concentreront sur les aspects spécifiques à l'Europe tels que la sensibilité de la population aux nuisances dues au trafic routier et aux exigences de qualité appropriées.

Statut à la fin du terme :

La tâche n'a été que partiellement accomplie.

GP Planification

Tâche M 8: Indicateurs de Performance

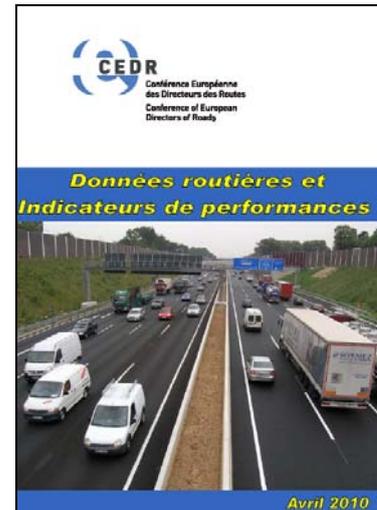
1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera de rassembler de façon cohérente, qualitative et dans un format homogène, des informations concernant les performances des réseaux routiers sur l'ensemble du territoire couvert par la CEDR, et d'affiner les statistiques relatives au RRTE et au patrimoine routier.

2 Résultats escomptés

Un manuel de bonnes pratiques réactualisé permettant :

- ♦ une meilleure prise de décision et allocation de ressources au niveau national et au niveau communautaire ;
- ♦ un gain de temps et une réduction des coûts pour les ARNs à l'occasion de la production de statistiques sur le RRTE pour l'UE ;
- ♦ une plus grande confiance dans l'homogénéité des statistiques en Europe.



Statut à la fin du terme : Un rapport final intitulé "Données routières et indicateurs de performance" analyse et décrit les éléments suivants :

- Les demandes croissantes pour des informations sur la performance et pour faire des rapports sur les performances
- Le développement d'un modèle de référence de localisation des TERNs
- Des solutions possibles et une analyse coûts/bénéfices de la mise en place d'un cadre à suivre pour produire des rapports sur les performances
- L'expérience danoise pour la mise en place du modèle de référence de localisation TERN

Trois rapports intermédiaires sur :

- Les IP du TERN : Résultats et recommandations de l'étude pilote.
- Le cadre proposé pour produire des rapports de performances du TERN : Résultats de l'analyse coûts/bénéfices.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

La CEDR développera un ensemble d'indicateurs répondant exactement aux besoins exprimés par les ARNs, ce qui permettra aux directeurs des routes de comparer leurs réseaux à d'autres réseaux.

Statut à la fin du terme : Grâce au travail fourni pour l'étude pilote, les pays impliqués ont présenté des possibilités de créer et d'utiliser des définitions communes des IP. Des définitions communes des IP auront pour bénéfice à la CEDR de faciliter la comparaison des données routières et de ses IP à travers ces définitions communes. Le cadre à suivre pour produire des rapports permettra aux EMs de fournir des données consistantes sur la performance des réseaux et des comparaisons constructives d'informations comparatives entre les EMs. L'adoption d'un cadre à suivre pour produire ces rapports permettra aux EMs de fournir des informations sur la performance à l'UE et à d'autres institutions d'une manière plus efficace qu'actuellement. Sans ce cadre, le fardeau pour fournir des données à l'UE augmentera.

4 Commentaires finaux et recommandations

Le travail effectué dans le PS1/Tâche M8 sera poursuivi dans le PS2 par le GP Planification du DT Gestion. Le travail se concentrera à :

- Obtenir des IP encore plus efficaces fondés sur des accords communs des définitions de données et des données disponibles ;
- Assembler des données pour soutenir les IP proposés ;
- Développer des IP utiles pour, par exemple, la sécurité routière, l'environnement et la mise en œuvre d'un rapport de performances régulier interne à la CEDR.

GT Normalisation

Tâche C 1: Suivi et soutien aux efforts de normalisation

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera d'informer les ARNs des évolutions dans le domaine de la normalisation en vue de faciliter l'application spécifique de nouvelles normes et de permettre aux membres de la CEDR d'avoir une influence sur ces évolutions, soit conjointement, soit à titre individuel.

2 Résultats escomptés

- rapport d'étape régulièrement mis à jour
- guide sur la normalisation à l'intention des fonctionnaires
- rapports, enquêtes et compilations sur des thèmes d'actualité
- page d'accueil du GT sur le site Internet de la CEDR, comprenant les comptes-rendus, les rapports, les guides et un forum pour la FAQ (Foire aux questions).
- Faciliter la mise en œuvre des résultats de la recherché et du développement en initiant de la normalisation y afférant.

Statut à la fin du terme : Le résultat le plus significatif est le Manuel de normalisation de la CEDR publié en mars 2008. Trois rapports annuels ont été présentés au CA avec l'état des activités importantes dans le domaine de la normalisation.



En décembre 2008, un protocole d'accord sur la nouvelle législation fut présenté au CE.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

Le GT deviendra les yeux et les oreilles de la CEDR, il sera chargé d'identifier les problèmes susceptibles de survenir du fait de directives européennes ou de décisions de la Commission (actuelles ou à venir) et du fait de leur application dans le cadre d'une harmonisation européenne. Ces activités se poursuivront tout au long du processus de normalisation qui comprend les étapes suivantes :

1. lancement (mandat de la Commission) ;
2. production (normes du CEN ou lignes directrices de l'EOTA) ;
3. mise en œuvre (à laquelle il faut faire référence dans la réglementation et les documents d'appels d'offre) ;
4. utilisation (par les entreprises du privé dans un marché commun européen);

Par ailleurs, GT Normalisation peut promouvoir l'innovation (utilisation en masse des trouvailles de la recherche) en proposant aux institutions pertinentes d'initier une normalisation sur les terrains d'intérêt commun. La collaboration avec le GT Recherche de la CEDR sera approfondie.

Statut à la fin du terme : Une proposition de protocole d'accord avec le GT Normalisation de la CEDR a été approuvée par ce dernier. La position du GT Recherche n'est pas encore clarifiée.

4 Commentaires finaux et recommandations

De nouveaux terrains de normalisation sont à suivre et à soutenir par le GT Normalisation de la CEDR, suite aux nouvelles directives et initiatives de la Commission. (cf. point 1 ci-dessus). A part la législation mentionnée dans le protocole d'accord de déc. 2008, il y a d'autres terrains à couvrir à l'avenir comme l'électrification du système de transport routier et diverses solutions des STI.

GT Normalisation

Tâche C 2: Suivi des directives européennes

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera d'effectuer un suivi, d'interpréter les directives européennes et d'informer les membres de la CEDR de l'impact de ces directives sur leur champ de responsabilité.

2 Résultats escomptés

Une liste consolidée avec un contenu harmonisé.

Statut à la fin du terme :

Les listes des Directives Européennes pertinentes pour la CEDR ont été régulièrement mises à jour et disséminées aux membres de la CEDR.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

La liste se concentrera sur les directives présentant un intérêt pour les membres de la CEDR et comprendra leurs remarques sur lesdites directives.

Statut à la fin du terme :

Très peu de commentaires sur les listes mises à jour ont été reçus bien que plusieurs pays aient exprimé leur satisfaction avec les listes qu'ils ont trouvées très utiles.

4 Commentaires finaux et recommandations

Le travail continuera dans le PS2, mais avec la possibilité d'intervenir plus tôt dans le processus de prise de décisions de politiques routières et de préparer des actions spécifiques émanant du CA, quand cela sera estimé nécessaire.

GP Transfert des connaissances

Tâche C 3: Réduction du bruit

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera de développer un manuel européen pour les ARNs sur les mesures d'atténuation du bruit pouvant être intégrées aux procédures courantes d'entretien et de rénovation des routes, mais aussi de déterminer l'état de l'art des techniques antibruit, y compris celles qui en sont à un stade expérimental, d'identifier les besoins en matière de recherche et les stratégies prometteuses de réduction du bruit.

2 Résultats escomptés

- *rapport d'étape sur les connaissances européennes en la matière ;*
- *manuel sur des concepts perfectionnés d'intégration de mesures d'atténuation du bruit dans les processus d'entretien et de rénovation des routes ;*
- *description de projets intéressants de développement et de recherche ;*
- *description des projets de démonstration pertinents qui pourraient être entrepris dans un deuxième temps.*

Statut à la fin du terme :

Deux rapports furent rédigés. Le premier s'intitule « Gestion et réduction du bruit » et le deuxième « Le bruit généré par le trafic des routes, les besoins en termes de recherche ». Une note technique pour la CEDR sur la législation de l'UE du bruit généré par les pneus fut aussi rédigée.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

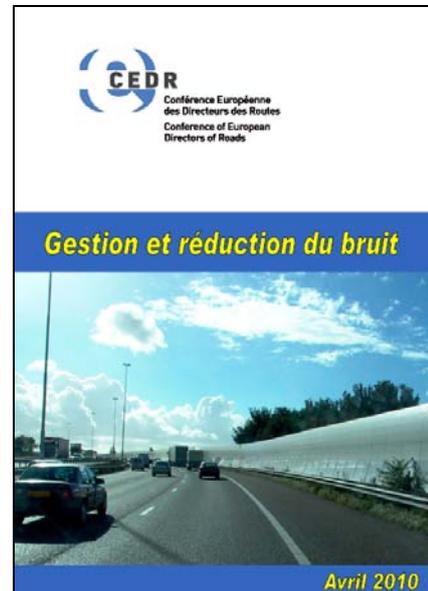
Les ARNs contribuent à lutter contre les problèmes de nuisances sonores en Europe en se conformant à la directive UE 2002/49/C sur le bruit. Des stratégies de cartographie du bruit sont en cours de développement et des plans d'action doivent être rédigés. La CEDR entend contribuer à la création d'un cadre de travail commun dans ce domaine grâce à l'échange d'expériences et à la dissémination d'études entreprises au niveau local.

Statut à la fin du terme :

Plus de 20 membres de la CEDR ont participé à l'assemblage des données, et de ce fait, il est possible d'avoir une vue d'ensemble des activités importantes autour du bruit en Europe et de pouvoir comparer les traitements du bruit dans un pays par rapport à d'autres pays. La liste des besoins futurs importants en termes de recherche a également été dressée.

4 Commentaires finaux et recommandations

Le travail sera poursuivi dans le PS2 par la tâche C4, GP Bruit. Le travail se concentrera sur les questions soulevées par la Directive Européenne sur le bruit, sur la cartographie du bruit et la planification des actions à entreprendre, sur le bruit généré par les pneus et le modèle de calcul du niveau de bruit Européen.



GT Normalisation

Tâche C 4: Suivi de la réglementation communautaire en matière de marchés publics

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera d'étudier certains aspects de la directive marchés publics présentant un intérêt commun pour les ARNs et d'établir un terrain d'entente et une compréhension commune grâce à des recommandations.

2 Résultats escomptés

Question	Jalon 1	Jalon 2
1. Critères de présélection	<i>Ensemble de critères non discriminatoires retenus pour établir la liste des consultants/maîtres d'ouvrage invités à soumissionner pour les grands projets routiers.</i>	<i>Types de documents justificatifs pouvant être admis dans plusieurs Etats membres pour l'ensemble de ces critères</i>
2. Critères d'adjudication	<i>Identification du champ d'application et des types de contrats passés pour les projets routiers dans les différents Etats membres.</i>	<i>Définition d'un ensemble de documents justificatifs licites (en tenant compte de la jurisprudence de la CEJ sur les dangers de confusion entre critères de présélection et critères d'adjudication)</i>
3. Contrats complémentaires	<i>Identification et classement par catégorie des codes CPV pour les travaux et services connexes du contrat.</i>	<i>Identification des services de l'annexe 1B et proposition de procédures d'adjudication.</i>
4. Transposition de la directive dans le droit national	<i>Etablissement d'un calendrier et d'une liste des méthodes de transposition de la directive.</i>	<i>Analyse de la mise en œuvre de nouvelles procédures.</i>
5. Procédure de révision	<i>Identification des procédures de révision des EM.</i>	<i>Production de statistiques sur les plaintes, les notifications et renvois de contrats devant la CEJ et les arrêts.</i>
6. Réglementations nationales en deçà des seuils	<i>Le cas échéant, identification des procédures adoptées par les EM et de la part des travaux couverts.</i>	<i>Recommander l'adoption éventuelle de procédures formelles.</i>

Statut à la fin du terme : Un rapport final sur la réglementation communautaire en matière de marchés publics fut publié en avril 2007. Les pratiques standards de 16 EMs y sont identifiées et des informations sur les réglementations ainsi qu'un guide sur les documents et publications existants s'y trouvent.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

Ces travaux se concentreront sur la mise en œuvre par les ARNs européennes.

Statut à la fin du terme : La mise en œuvre de la réglementation communautaire en matière des marchés publics est décrite dans le rapport final.

4 Commentaires finaux et recommandations

Aucune activité consécutive n'est planifiée.

GP Mobilité durable

Tâche C 5: Création d'infrastructures modernes couvrant de façon efficace les besoins futurs en matière de mobilité

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera de tenir les membres de la CEDR informés des activités en cours en matière de mobilité durable. La CEDR n'agira directement que si des avantages clairs et tangibles peuvent être identifiés.

2 Résultats escomptés

Rapport annuel sur les activités en cours et sur les tendances.

Statut à la fin du terme :

Il s'est avéré très difficile d'identifier des sujets qui n'étaient pas déjà traité par d'autres institutions internationales. Par conséquent, les membres ont estimé inutile de lancer des activités similaires au sein de la CEDR.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

Certains EM de la CEDR participent déjà activement aux travaux des groupes de travail et programmes d'autres institutions.

La CEDR apportera une valeur ajoutée en ce sens qu'elle fera la synthèse des résultats des travaux des autres institutions et rédigera un manuel de bonnes pratiques pour la mise en œuvre de ces résultats dans les ARNs.

Statut à la fin du terme :

Voir point 2 ci-dessus.

4 Commentaires finaux et recommandations

Un nouveau départ est planifié dans le PS2 dans la tâche O6 : S'adapter aux changements climatiques et dans la tâche O7 : Atténuer les changements climatiques.

GP Transfert des connaissances

Tâche C 6: Pérennisation et augmentation de la sécurité des infrastructures

1 Objectifs

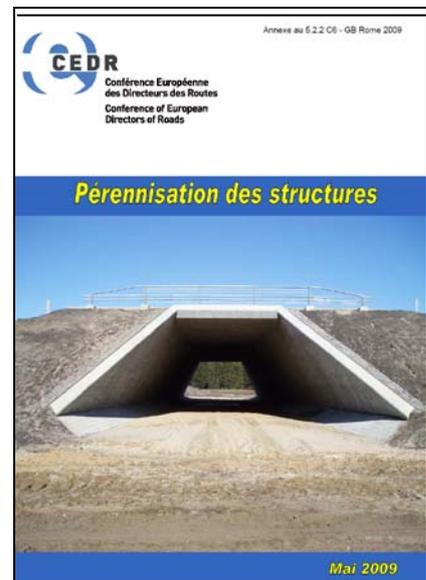
L'objectif de ces travaux sera de créer un cahier des charges pour des études de pérennité et de sécurité, acceptable pour tous les pays européens.

2 Résultats escomptés

Un manuel de bonnes pratiques d'application générale avec un cahier des charges sur la pérennité et la sécurité d'ouvrages routiers spécifiques sera produit. .

Statut à la fin du terme :

Il s'est avéré très difficile d'identifier des sujets qui n'étaient pas déjà traité par d'autres institutions internationales. Par conséquent, les membres ont estimé inutile de lancer des activités similaires au sein de la CEDR.



3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

La CEDR apportera son soutien aux efforts de mise en place d'infrastructures ayant un cycle de vie plus long et qui intègrent les solutions les plus modernes en termes de modèles, matériaux et recyclage, systèmes de surveillance et de contrôle, composants, conception, construction, entretien et techniques de remplacement.

Statut à la fin du terme :

Le rapport final de la tâche C6 donne une vue d'ensemble des directives pour déterminer la sécurité des ponts avec une approche probabilistique. Le rapport contient une liste des directives, des codes et des recommandations pour déterminer la sécurité des ponts. Des considérations sur la pérennisation et la durée de vie restante y sont comprises pour les nouveaux ponts et les ponts déjà existants.

4 Commentaires finaux et recommandations

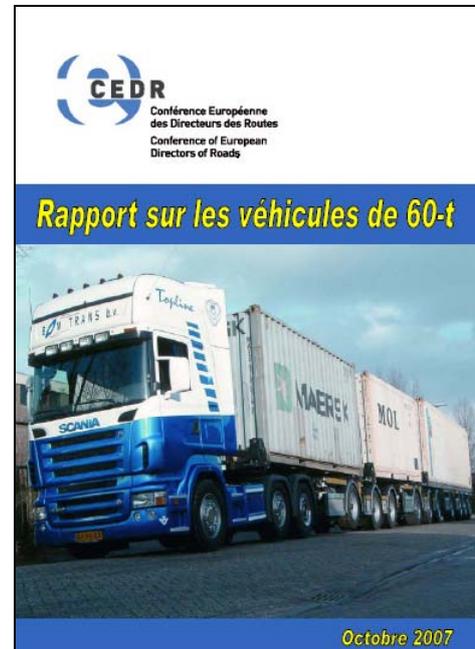
Aucune activité consécutive n'est prévue dans ce domaine dans le PS2.

DT Construction Autres sujets

Rapport sur les véhicules de 60-t

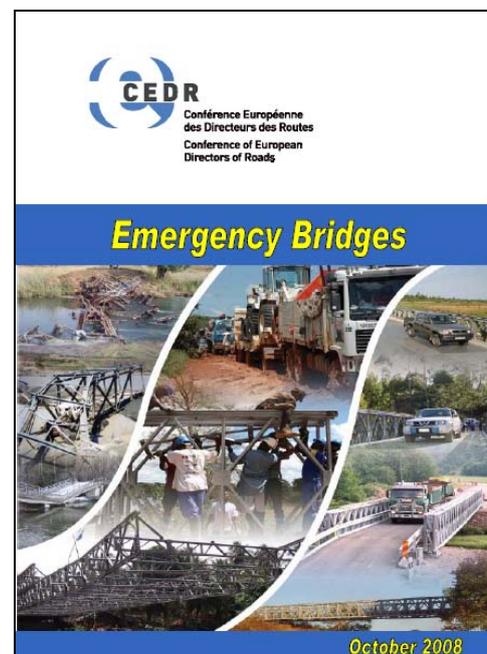
Un rapport sur les poids lourds de 60-t fut présenté au CA à Dublin en 2007. Le rapport donne un état de l'utilisation des camions longs sur les routes en Europe et présente les possibilités et développements dans le domaine de ce mode de transport.

Le transport avec des poids lourds de 60-t (ou camions longs) est en voie de développement en Finlande, Suède, Norvège, Danemark et sur une partie de l'Allemagne et des Pays Bas.



Ponts de secours

Un rapport intitulé "Ponds de secours" fut présenté par la Suède au CA à Athènes en Octobre 2008.



GP Capacité

Tâche O 1: Développer de nouvelles idées pour la gestion et l'exploitation de l'ensemble du réseau, centrées sur le client et sur la prestation des services

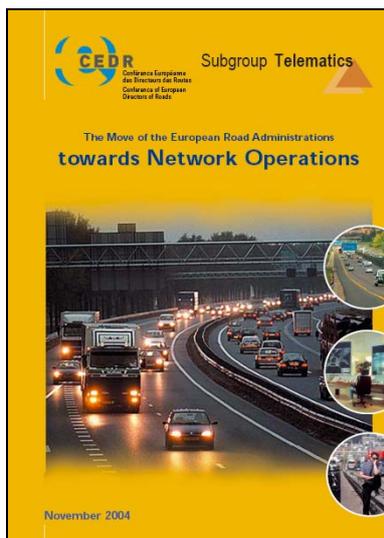
1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera de définir ce que l'on entend par exploitation d'un réseau, et de développer et d'échanger des idées nouvelles sur l'exploitation en vue d'intégrer ces idées aux méthodes de travail des ARNs. L'accent sera mis sur le client.

2 Résultats escomptés

Le résultat final sera un aperçu général et consensuel de l'exploitation des réseaux et de ses phases. Cet aperçu comprendra :

- *une définition claire de ce que l'on peut considérer comme relevant de l'exploitation routière ;*
- *une base de connaissances sur l'exploitation des réseaux et sa mise en œuvre ;*
- *une démarche détaillée concernant les thèmes connexes intégrés à l'exploitation des réseaux*



Statut à la fin du terme :

Un rapport sur la tâche O 1: Exploitation du réseau (CE Ljubljana) a été rédigé. Ce rapport donne une définition claire de ce que l'on peut considérer comme relevant de l'exploitation routière, par son contenu, sa position future, son rôle et les tâches des ARNs au sein de l'exploitation routière ainsi que les influences extérieures. De nouvelles idées pour la gestion et l'exploitation de l'ensemble du réseau centrées sur le client sont discutées ainsi que les possibilités d'actions et les recommandations à venir.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

La CEDR produira un document présentant un aperçu clair des perspectives et contraintes liées à l'exploitation des réseaux en Europe, de sorte que chaque ARN puisse comparer ses performances avec les tendances modernes d'exploitation de réseaux.

Statut à la fin du terme :

Le rapport final du groupe donne une idée des perspectives et contraintes liées à la gestion et l'exploitation de l'ensemble du réseau européen. Chaque ARN peut anticiper les nouvelles tendances liées à l'exploitation et à la gestion du réseau. Pour les nouvelles idées, des informations utiles ont été recueillies sur les nouvelles façons de travailler grâce aux STIs.

4 Commentaires finaux et recommandations

De nouvelles idées furent formulées telles que les Modèles d'affaires.

GT Sécurité Routière

Tâche O 2: Amélioration de la sécurité routière grâce aux véhicules intelligents et aux technologies relatives aux infrastructures (eSécurité)

1 Objectifs

L'objectif sera d'informer les ARNs des évolutions dans ce secteur, d'attirer leur attention sur les questions qui peuvent les toucher directement, et de remplir l'engagement pris envers la Commission, à savoir de fournir des informations provenant des ARNs pour le forum eSécurité.

2 Résultats escomptés

- Rapports d'étape
- Dissémination d'informations pertinentes provenant du forum eSécurité.

Statut à la fin du terme :

Le résultat majeur de la tâche O 2 est la feuille de route eSécurité de la CEDR, qui décrit les objectifs de celle-ci, des ARNs ainsi que leurs plans d'actions. Le rapport décrit plus de 40 tâches spécifiques, dont 12 furent sélectionnées comme travail prioritaire dans un sondage des ARNs, et furent classées dans trois domaines prioritaires :

- Informations sur la circulation en temps réel
- Alerte de vitesse
- Cadre de mise en œuvre

Un autre point important de la tâche O 2 fut la participation de la CEDR en tant que membre à part entière, avec deux représentants, au comité de pilotage du Forum eSécurité, et en résultant, le pilotage, en binôme avec ASECAP, d'un nouveau groupe de travail intitulé "les Infrastructures intelligentes", créé en 2008.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

Les représentants de la CEDR exprimeront le point de vue des ARNs dans un secteur qui connaît un développement rapide et qui aura un impact important sur l'exploitation des réseaux.

La participation au forum eSécurité permettra à tous les membres de la CEDR d'être parfaitement informés des nouveaux développements stratégiques.

Statut à la fin du terme :

La tâche a permis aux représentants de la CEDR d'exprimer les opinions des ARNs dans une industrie à fort développements, laquelle aura un impact fort sur la façon dont les réseaux seront exploités. De plus, les évolutions récentes ont clairement démontré l'importance des véhicules intelligents qui deviennent incontournables au sein des infrastructures de transport routier. La CEDR a tenu son rôle dans le pilotage du développement et dans l'orientation du Forum eSécurité. De plus, la CEDR a été reconnu comme étant un "précurseur" dans le domaine des véhicules intelligents et de l'infrastructure. Cela reflète son implication dans les développements récents comme le Plan d'Action STI de l'UE et EasyWay. Dans le même temps, participer au forum eSécurité a permis à tous les membres modestement actifs de la CEDR à être informés des derniers développements stratégiques.

4 Commentaires finaux et recommandations

Le travail sera poursuivi dans le PS2 avec la tâche 14.

GT Sécurité Routière

Tâche O 3: Amélioration des concepts de génie civil eu égard à la sécurité routière

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera d'améliorer la sécurité routière en rendant plus accessibles les informations concernant les divers concepts utilisés pour concevoir les routes, de faciliter l'accès à l'expérience des membres de la CEDR, et d'avoir une influence sur la mise au point de nouveaux concepts.

2 Résultats escomptés

L'objectif est d'identifier tous les besoins susmentionnés, de définir les limites des activités entreprises par la CEDR et par d'autres, et d'établir les différences entre les deux.

Dans un premier temps, le groupe préparera des documents de synthèse sur ses résultats, ce qui mènera à l'élaboration d'un cadre de travail ou d'un catalogue de concepts donnant accès à de plus amples renseignements et à des exemples pour chacun de ces concepts.

Par la suite, des ateliers d'experts pourraient être organisés pour identifier les futurs besoins et problèmes, et les propositions de tâches pour l'avenir

Statut à la fin du terme : La tâche est essentiellement centrée sur la nouvelle Directive de l'UE intitulée "Gestion des Infrastructures en matière de Sécurité. Le fruit de cette activité fut un rapport sur « Les outils pour la gestion des infrastructures en matière de sécurité ».

En plus du rapport sur les « outils », de brefs rapports sur les questions spécifiques ci-dessous ont été diffusés : « Bandes rugueuses médianes et latérales », « Distances entre véhicules », et « L'éclairage routier ».

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

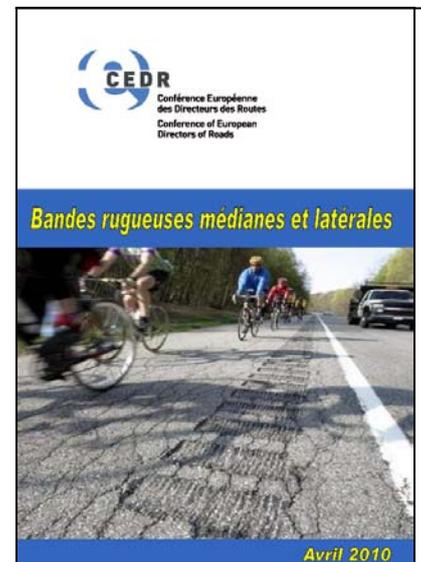
Une fois la stratégie finalisée, le groupe de travail sera en mesure de déterminer plus clairement la valeur ajoutée, qui sera fonction du point de vue collectif des ARNs quant à leur capacité à contribuer à la mise au point de concepts permettant de concevoir des routes plus sûres.

Statut à la fin du terme : La directive Gestion de la Sécurité des Infrastructures a été négociée à la Commission Européenne et au Parlement durant presque toute la période du PS1. Ainsi, elle a été assujettie à des changements majeurs. Presque tous les membres de la CEDR ont été représentés dans le GT "Sécurité Routière", ils pouvaient y être informés de la situation actuelle et pouvaient apporter des retours d'expertise du GT SR à leur propre entité nationale, responsable de négocier la directive au Conseil de l'UE.

La directive de l'UE sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières n'a pas été adoptée par le Parlement de l'UE avant la fin 2008. Elle doit se mettre en place au niveau national dans chaque EM durant les deux prochaines années. Les outils à disposition et le processus de discussion au sein des réunions du GT SR, ces dernières années, ont été bénéfiques et ont aidé à progresser.

4 Commentaires finaux et recommandations

Il est recommandé de continuer à suivre l'évolution de cette mise en place par le biais du GT SR dès le début du PS2.



GT Sécurité routière

Tâche O 4: Suivi et soutien des activités de l'UE en matière de sécurité routière

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera d'avoir un groupe centralisé dont le rôle sera de suivre et d'interpréter les activités de l'UE sur la sécurité routière et d'informer les membres de la CEDR de leur importance et de leur impact sur les activités des ARNs. En outre, il s'agira également d'apporter un soutien aux travaux des fonctionnaires européens en matière de sécurité routière et de transformer la CEDR en partenaire de confiance de la Commission.

2 Résultats escomptés

- *brefs rapports*
- *rapports sur les activités de l'UE en matière de sécurité routière*
- *distribution précoce de documents importants émanant de l'UE.*

Statut à la fin du terme :

- A la demande du Commissaire de l'époque, M. Barrot, le groupe de travail "Sécurité Routière" (GT SR) a rédigé un rapport intitulé " Les mesures les plus efficaces, à court, moyen et long terme afin d'améliorer la sécurité routière".
- La principale tâche fut de suivre le processus de négociation concernant la nouvelle directive Gestion de la sécurité des infrastructures routières et de préparer le rapport sur les "Outils".
- Des rapports réguliers sur les activités de l'UE (groupe de haut niveau SR) furent produits.
- Des rapports réguliers sur les résultats des réunions sur la SR à Vérone des Ministres des Transports furent produits.
- Les projets en consultation de l'EU pour de nouvelles directives furent discutés et de brefs résumés des positions des EM s rédigés.
Les projets de consultation de l'UE suivants ont été traité par le GT "Sécurité Routière":
 - Allumage des feux de croisement de jour ;
 - Rétroviseurs destinés à réduire l'angle mort
 - Gestion des infrastructures en matière de sécurité ;
 - Sanctions
- Un rapport intitulé "Consultation par l'UE et la CEDR" souligne l'efficacité de ce processus de consultations.
- Des rapports sur les activités en matière de sécurité routière dans d'autres organisations telles que l'AIPCR, l'ISO, etc. furent rédigés.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

La raison d'être de ce groupe est de devenir les yeux et les oreilles de la CEDR eu égard aux activités et problèmes pouvant émaner de propositions, recommandations, directives et décisions actuelles ou futures de la Commission.

Il est donc indispensable de mettre l'accent sur l'application et la mise en œuvre des activités de l'UE dans le cadre administratif des directions des routes et des transports des EM de la CEDR. Il est fort possible d'obtenir des informations de façon précoce, ce qui, le cas échéant, permettrait à la CEDR de réagir en temps voulu. Ce groupe se fixe pour objectif de construire une coopération positive et durable entre la CEDR et les instances pertinentes de l'UE au sein de la DG TREN.

Statut à la fin du terme : Dans le GT SR, presque tous les EMs de la CEDR sont représentés par des experts en sécurité routière. Partager leur savoir-faire et discuter des activités de l'EU est d'une grande importance pour leur propre travail au sein de leurs ARNs.

4 Commentaires finaux et recommandations

Le suivi des activités de l'EU dans le domaine de la sécurité routière est en constante évolution et sera poursuivi dans le PS2.

GP Capacité

Tâche O 5: Optimisation de la capacité du réseau routier

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera de présenter aux ARNs les méthodes leur permettant de faire un meilleur usage de leurs réseaux routiers, et d'identifier les actions collectives de la CEDR pouvant renforcer ces objectifs.

2 Résultats escomptés

Initialement, un atelier ou un questionnaire donnera lieu à la rédaction d'un rapport sur les réflexions, actuelles et pour l'avenir, des membres de la CEDR eu égard à la gestion des réseaux, et sur les politiques et outils à utiliser. Si des points communs se dégagent d'un tel travail, un bilan du rôle de la CEDR sera établi et donnera lieu à de futures propositions en termes de tâches.

Statut à la fin du terme :

Le questionnaire et les études de cas furent complétés durant le projet. Un rapport final incluant les résultats, les analyses du questionnaire et des études de cas sur les pratiques de gestion des incidents des ARNs a également été produit.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

De nombreux pays testent actuellement des techniques novatrices. Ensemble, les membres de la CEDR ont accès à un programme beaucoup plus vaste grâce au partage des leurs expériences. Certains aspects de la gestion des incidents pourraient mener à revoir la conception des poids lourds afin d'éviter les déversements accidentels dangereux et à modifier les plans d'interventions d'urgence. Cela peut aussi mener à la conception de nouveaux types de véhicules de dépannage. Ensemble, plutôt qu'individuellement, les membres de la CEDR pourraient exercer une influence sur la législation européenne relative à la construction automobile. De plus, il serait possible d'améliorer le comportement des conducteurs en travaillant de concert avec les associations d'automobilistes paneuropéennes

Statut à la fin du terme:

La tâche O 5 a conclut qu'à travers la CEDR, il y a de bonnes opportunités pour les ARNs pour partager leurs expériences. La tâche O 5 a développé une stratégie d'optimisation du travail dans la gestion des incidents. Ceci inclut les objectifs de bien comprendre l'impact de la gestion des incidents et des urgences sur la réduction de la congestion, et de définir les modes de fonctionnements le plus appropriés afin d'obtenir des résultats optimaux.

4 Commentaires finaux et recommandations

La tâche 13 dans le PS2 mettra en œuvre les recommandations ci-dessus.



PG Capacité

Tâche O 6: Harmonisation du télépéage

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera d'effectuer un suivi et d'informer les membres de la CEDR des essais d'installation de télépéages et des tendances en matière d'interopérabilité des systèmes de télépéage en Europe.

A partir des connaissances acquises, la CEDR dialoguera avec la Commission sur les aspects de mise en œuvre de télépéages en vue d'aboutir à un cadre sérieux pour l'installation de services de télépéage partout en Europe.

2 Résultats escomptés

- *les leçons tirées de la mise en œuvre de télépéages*
- *une analyse approfondie des aspects d'interopérabilité des systèmes de télépéage*
- *la CEDR fournira à la Commission des renseignements sur les divers aspects de la mise en œuvre de services de télépéage.*

Statut à la fin du terme: A la réunion du Conseil de Reykjavik en 2006, la tâche O 6 a présenté un rapport intitulé « Télépéage, points concrets et pratiques pour les ARNs » incluant les deux premiers éléments des résultats escomptés. Le CA a validé ce rapport. Dans un même temps, la tâche O 6 a produit une « Note sur l'interopérabilité » laquelle a identifié des éléments d'importance pour la CEDR et a proposé des actions internes et externes pour le futur. Le Conseil a également validé cette note, qui devait être communiquée à l'UE-COM par le biais de la CEDR. Une représentation de la CEDR a présenté cette note à l'UE-COM le 10 juillet 2006.

L'étude de la CEDR de 2006 sur le Télépéage fut présentée à la réunion du Conseil en mai 2007. Le Conseil a validé ce rapport et a demandé au groupe de continuer de s'informer sur toutes les évolutions et/ou développements en cours. Un système de rapport de suivi a été mis en place depuis.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

Chaque ARN a ses propres priorités en matière de télépéage et peut souhaiter ou ne pas souhaiter prendre part aux travaux entrepris dans le cadre de cette tâche.

Toutefois, la CEDR est un forum particulièrement adapté au débat et à l'identification de problèmes communs en matière de télépéage, ce qui présente un grand intérêt pour toutes les ARNs.

En conséquence, la CEDR doit, avant tout, s'efforcer de suivre les progrès en matière d'interopérabilité des télépéages en se fixant pour objectif et pour rôle de promouvoir une position commune, afin d'accélérer le processus d'harmonisation.

Statut à la fin du terme : Chaque ARN a des responsabilités différentes dans le domaine du télépéage ; pour la plupart d'entre elles, le télépéage ne fait pas partie de leurs tâches prioritaires. Néanmoins, le rapport « Télépéage, points concrets et pratiques pour les ARNs », a bien démontré que l'introduction et l'exploitation de projets de télépéage influenceront les activités des ARNs. Ainsi, la CEDR et les ARNs, devraient être concernés par le télépéage. Un des sujets importants concerne l'interopérabilité. La CEDR a présenté à l'UE-COM une position commune à ce sujet. L'étude de la CEDR sur le télépéage a confirmé qu'actuellement les ARNs ne jouent qu'un rôle limité dans l'exploitation du télépéage. Il existe néanmoins des réticences sérieuses concernant la création d'un Services de Télépéage Européen (EETS). L'efficacité des poursuites transfrontalières pour violation ou fraude contre les règles de sécurité routière sont particulièrement mis en exergues.

GT Sécurité Routière

Tâche O 7: Investissements rentables en matière de sécurité routière

1 Objectifs

L'objectif de ces travaux sera de comprendre, identifier et faire circuler les meilleures pratiques afin de rentabiliser les investissements relatifs à la sécurité routière.

2 Résultats escomptés

Dans un premier temps, un rapport sur les résultats du questionnaire sera rédigé. Une analyse et des études seront à la base d'un rapport supplémentaire identifiant les meilleures pratiques et mettant en exergue les domaines dans lesquels des développements plus poussés pourraient venir en aide aux membres de la CEDR.

Statut à la fin du terme :

Un petit sous-groupe, dirigé par la Grèce et soutenu par la Belgique-Wallonie, le Danemark et la France ont mandaté l'Université Technique Nationale d'Athènes (Prof. Yannis) pour aider à établir un rapport à ce sujet.

Deux questionnaires complets ont été diffusés.

Le rapport final inclut les résultats et analyses des questionnaires complétés par des recherches approfondies. Une longue liste de mesures spécifiques a été évaluée et quelques mesures très importantes ont été décrites dans le détail.

Un rapport de synthèse a été publié pour la Conférence TRA à Ljubljana en 2008.

Comme une retombée favorable, un rapport sur l'Eclairage Routier a été diffusé.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

En faisant participer ses membres à la préparation d'un manuel de bonnes pratiques, la CEDR couvrira un grand nombre d'expériences diverses, et élargira ainsi ses connaissances et ce, au bénéfice de tous ses membres.

Les adhérents de la CEDR seront plus à même d'imaginer la stratégie d'investissement la plus adaptée à leur situation. En outre, ils auront à leur disposition une liste de collègues ayant de l'expérience dans ce domaine.

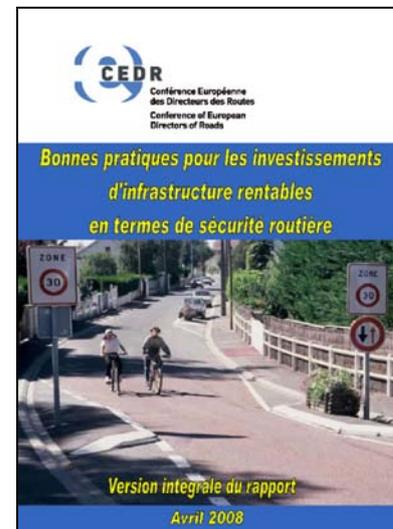
Statut à la fin du terme :

Dans le groupe technique "Sécurité Routière", à peu près tous les membres de la CEDR sont représentés par des experts en matière de sécurité routière. La préparation du guide de meilleure pratique a donné aux membres l'opportunité d'élargir leur connaissance pour le bénéfice de tous les membres de la CEDR.

De ce fait, les membres de la CEDR sont mieux préparés à cibler la stratégie d'investissement appropriée qui convient le mieux aux circonstances particulières. Ils ont aussi accès à une liste de collègues expérimentés dans ce domaine.

4 Commentaires finaux et recommandations

Afin de simplifier l'utilisation du guide de bonnes pratiques et de fournir des exemples pratiques, la rédaction de bulletins d'informations a été recommandée par le GT SR. Des ébauches de quelques-uns de ces bulletins ont déjà commencées et devraient se poursuivre durant le PS2.



GP Capacité

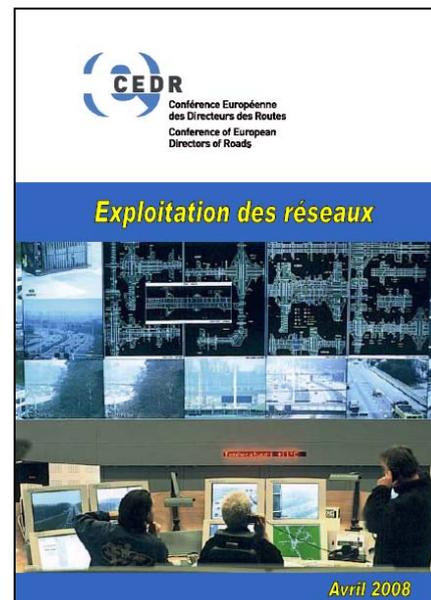
Tâche O 8: Utilisation appropriée des STI pour un système de transport intégré

1 Objectifs

Dans ce domaine, l'objectif sera d'obtenir une vue d'ensemble des développements des STI et du rôle des ARNs et des tâches qu'elles entreprendront dans un proche avenir pour faire face à ces développements et ainsi mettre en place un système de transport plus intégré.

2 Résultats escomptés

Communications sur les développements pouvant aider les ARNs à élaborer leur propre stratégie dans ce domaine.



Statut à la fin du terme :

La tâche en tant que telle n'a jamais pris forme par manque d'intérêt et de ressources. Néanmoins, sous ce titre, un travail substantiel du groupe de projet a été effectué avec le suivi du développement dans le domaine des ITS entrepris par la COM.

Ce suivi a débouché sur plusieurs notes adressées au CE ainsi qu'au Conseil décrivant le rôle et la position de la CEDR sur la mise en œuvre et le développement d'EasyWay et, plus tard, sur le plan d'action sur les STI de l'UE.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

Le groupe de travail entend donner aux ARNs des orientations sur comment gérer les STI dans les dix prochaines années.

Statut à la fin du terme :

Les notes produites ont informé les ARNs de l'étendue du développement des STI et en particuliers du travail effectué au sein d'EasyWay. Chaque ARN pourra tirer profit des informations données de façon générale.

4 Commentaires finaux et recommandations

Ce travail sera poursuivi et sera inclus dans la tâche 14 du PS2.

GP Capacité

Tâche O 9: Harmonisation et interopérabilité des PMV

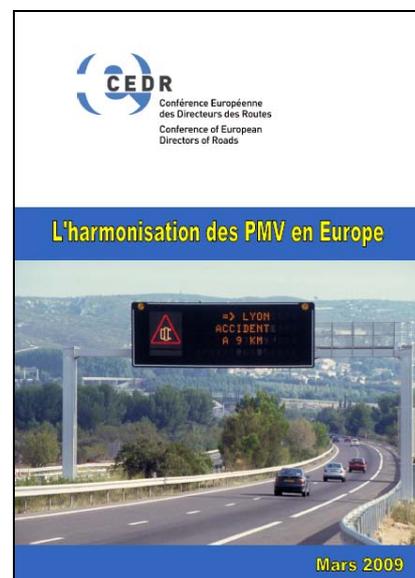
1 Objectifs

L'objectif de ce groupe sera d'effectuer un suivi de ce qui se fait dans ce domaine en Europe et de comprendre les problèmes qui se posent et les obstacles qui entravent l'harmonisation et l'interopérabilité des PMV.

Ces travaux viseront à informer la CEDR des échéances pour la résolution des problèmes et l'élaboration d'une stratégie à cet égard.

2 Résultats escomptés

- *rapport sur les résultats du suivi ;*
- *recommandations sur le besoin d'une stratégie formelle et sur le type de stratégie requise ;*
- *point de vue collectif sur comment et quand réaliser l'harmonisation et l'interopérabilité des PMV.*



Statut à la fin du terme :

Basé sur le contrôle continu et la participation aux discussions sur la recherche et le développement des systèmes de PMV, un rapport a été rédigé et des recommandations ont été faites.

Le travail d'harmonisation sera poursuivi au sein de l'étude du programme européen d'Easyway sur les PMV ("Mare Nostrum").

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

Les membres de la CEDR comprendront mieux l'utilisation que leurs ARNs pourront faire des PMV dans le cadre de l'exploitation des réseaux. Collectivement, la CEDR évaluera le niveau d'harmonisation et d'interopérabilité requis, et fixera un échéancier pour la résolution des problèmes existants. La CEDR est la seule organisation représentant le point de vue des ARNs. Un suivi des activités actuelles dans ce domaine limitera le risque de devoir faire face, à l'avenir, à des technologies peu adaptées ou contraires aux intérêts des ARNs.

Statut à la fin du terme :

Ce rapport donnera à chaque ARN ainsi qu'à la CEDR un point de vue général sur l'utilité passée, présente et future des PMV dans l'exploitation et la gestion du réseau routier. Sont inclus dans ce rapport les directions à suivre.

GP Capacité

Tâche O 10: Développement de systèmes permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers et des riverains

1 Objectives

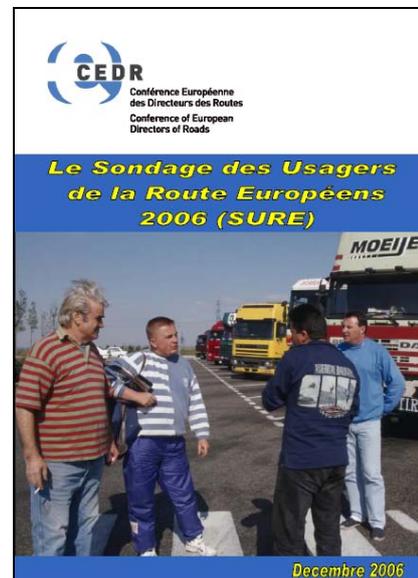
L'objectif de cette tâche sera de définir des outils permettant aux ARNs d'en savoir plus sur les attentes des usagers. Il existe déjà une batterie d'outils : grandes enquêtes annuelles auprès des usagers, typologie des profils d'usagers, instruments marketing, focus groups etc. La création d'une plate-forme pour l'échange de points de vue et de perspectives constituera pour les ARNs un forum au sein duquel les connaissances et les idées pourront être développées plus avant.

2 Résultats escomptés

- *bref rapport sur l'état de l'art ;*
- *recensement des approches employées par les pionniers en matière d'outils permettant d'en savoir plus sur les souhaits et attentes d'un grand nombre d'usagers de la route et de riverains ;*
- *rapport final et manuel de bonnes pratiques.*

Statut à la fin du terme :

La tâche O 10 n'a pas commencé comme prévu dans le plan stratégique 2005-2009. Un manque de ressources, de temps et d'intérêt ont empêché l'exécution de cette tâche. Ce problème, reconnu par le chef de tâche et le CDT, a été communiqué au CE.



Néanmoins, dans le cadre de cette tâche, SURE III (Sondage des Usagers des Routes Européens) fut organisé en 2006. Le résultat a été rédigé et présenté au CE ainsi qu'au Conseil en 2007. Le Conseil a donné son accord pour qu'un SURE IV se tienne en 2008. Toutefois, un manque d'engagement de leur part n'a pas permis l'organisation de SURE IV.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

La CEDR est une plate-forme unique et représente une bonne opportunité d'éclaircir certains aspects et de fournir des orientations dans le cadre de la mise en œuvre de transformations conséquentes en matière de gestion des réseaux.

En savoir plus sur les expériences des autres membres, savoir quelles sont les techniques qui fonctionnent, ce qu'il faut éviter etc. : autant d'atouts pour renforcer l'efficacité des ARNs des membres de la CEDR.

Statut à la fin du terme :

SURE III était d'une grande valeur pour la CEDR et ses membres, car il a notamment permis à des ARNs de communiquer ces résultats à leurs Ministères durant les débats budgétaires.

4 Commentaires finaux et recommandations

Dans le Plan Stratégique 2009-2013, l'importance de ce travail a été reconnue. Pour cette raison, il a été inclut dans la nouvelle tâche numéro 15.

GP Capacité

Tâche supplémentaire: **Marchés publics pour les STI**

1 Objectifs

L'objectif de cette tâche était de faire un inventaire des actions nécessaires à entreprendre ainsi que les positions à adopter pour permettre aux ARNs d'avoir une approche Européenne à l'acquisition des applications et des produits STI.

2 Résultats escomptés

Un rapport d'inventaire des actions à entreprendre et des positions à adopter pour permettre aux ARNs d'avoir une approche Européenne en vue de l'acquisition des application et produits STI.



Statut à la fin du terme :

Un groupe de travail a été crée pour établir l'inventaire des divers rôles associés au processus des marchés publics : planification et développement des infrastructures, STI, acquisition et gestion de projet.

Vu que l'implication des ARNs dans le processus des marchés publics peut varier, il s'est avéré nécessaire de distinguer dans cet inventaire les divers rôles des ARNs par rapport aux processus et politiques des marchés publics. Le rôle que joue le marché a également été pris en compte.

Le rapport reflète les résultats escomptés.

3 Valeur ajoutée dégagée par la CEDR

La CEDR est une plate-forme unique et représente une bonne opportunité d'échanger les points de vue des divers façons dont les ARNs acquièrent STI. En savoir plus sur les expériences des autres membres, savoir quelles sont les techniques qui fonctionnent, ce qu'il faut éviter etc. : autant d'atouts pour renforcer l'efficacité des ARNs des membres de la CEDR.

Statut à la fin du terme :

Le rapport est d'une grande valeur pour la CEDR et ses membres

4 Commentaires finaux et recommandations

Le CA a entériné les recommandations suivantes :

- Le développement d'un « Guide CEDR pour les marchés publics des STI »
- La création d'une base de connaissances et/ou d'un centre (virtuel) d'excellence auprès de la CEDR. Ceci soutiendra le partage de connaissances, l'expérience et l'expertise qui aideront les ARNs à faire meilleure usage des produits COTS ;

Ces recommandations se poursuivront par le travail du GP STI dans le PS2.

Annexe 2 : Publications de la CEDR sur le site web publique (Mise à jour en avril 2010)

Liste des documents publiés par la CEDR par ordre chronologique:

L	Title	Web name	Year
en	Summary of the Strategic Plan 05-09	e_Summary_strat_plan_05-09.pdf	2010
fr	Synthèse du plan stratégique 05-09	f_Synthese_plan_strategique_05-09.pdf	2010
en	Road lighting	e_Road_lighting.pdf	2010
fr	Eclairage des routes	f_Eclairage_des_routes.pdf	2010
en	Road noise	e_Road_noise.pdf	2010
fr	Gestion du bruit	f_Gestion_du_bruit.pdf	2010
en	Rumble strips	e_Rumble_strips.pdf	2010
fr	Bandes rugueuses	f_Bandes_rugueuses.pdf	2010
en	Distance between vehicles	e_Distance_between_vehicles.pdf	2010
fr	Distance entre les véhicules	f_Distance_entre_les_vehicules.pdf	2010
en	Road Data & Performance Incidators	e_Road_Data.pdf	2010
fr	Données Routières & Indicateurs de Performance	f_Donnees_routieres.pdf	2010
en	EU Funds for roads	e_EU_Funds_for_roads.pdf	2010
fr	Fonds de l'UE pour les routes	f_Fonds_UE_pour_les_routes.pdf	2010
en	Variable Message Signs	e_Variable_Message_Signs.pdf	2009
fr	Panneaux a msgs variables VERSION REVISEE	f_Panneaux_msgs_variables_R.pdf	2009
en	Traffic Incident Mgt	e_Traffic_Incident_Management.pdf	2009
fr	Gestion des incidents	f_Gestion_des_incidents_de_la_circulation.pdf	2009
en	Road Pricing	e_Road_pricing.pdf	2009
fr	Tarifcation routiere	f_Tarifcation_routiere.pdf	2009
lv	Celu maksas (Road pricing in Latvian)	lv_Celu_maksas.pdf	2009
en	Future road networks FERN.	e_Future_road_networks_FERN.pdf	2009
fr	Futur Reseau Routier Europeen (FERN)	f_Futur_reseau_routier_FERN.pdf	2009
en	Public Private Partnerships (PPP)	e_Public_private_partnerships_(PPP).pdf	2009
fr	Partenariats Public-Prive (PPP)	f_Parteneriats_public-privé_(PPP).pdf	2009
en	Network Operations	e_Network_Operations.pdf	2009
fr	Exploitation des réseaux	f_Exploitation_des_reseaux.pdf	2009
en	Procurement of ITS	e_Procurement_of_ITS.pdf	2009
fr	Marchés publics des STI	f_Marches_publics_des_STI.pdf	2009
en	Emergency Bridges	e_Emergency_Bridges.pdf	2008
en	Summary: Best Practice for Cost-Effective Road Safety Infrastructure Investments	e_Road_Safety_Investments_Summary.pdf	2008
fr	Synthèse : Bonnes pratiques pour les investissements d'infrastructure rentables améliorant la sécurité routière	f_Investissements_Seurite_Routiere_Synthese.doc	2008
en	Report: Best Practice for Cost-Effective Road Safety Infrastructure Investments	e_Road_Safety_Investments_Summary.pdf	2008

fr	Rapport : Bonnes pratiques pour les investissements d'infrastructure rentables améliorant la sécurité routière	f Investissements Securite Routiere .doc	2008
en	Guide for the Road Administrations acting in the Standardisation Process	e Guide on Standardisation.doc	2008
fr	Manuel pour les autorités routières associées au processus de normalisation	f Manuel de normalisation.doc	2008
de	Handbuch zum Normungswesen für Strassenverwaltungen	d Handbuch Normungswesen.doc	2008
en	European Road User Survey - 2006	e ERUS 2006.doc	2007
fr	Le Sondage des Usagers de la Route Européens 2006	f SURE 2006.doc	2007
en	Report on 60-t vehicles	e 60-t Vehicles.doc	2007
fr	Rapport sur les véhicules de 60-t	f Vehicules 60-t.doc	2007
en	Introduction to CEDR	e Introduction to CEDR.pdf	2006
fr	Presentation de la CEDR	f Presentation de la CEDR.pdf	2006
en	Most Effective Short-, Medium- and Long-Term Measures to Improve Safety on European Roads	e Road Safety Mesures.pdf	2006
fr	Les mesures les plus efficaces pour améliorer la sécurité routière sur les routes en Europe à court, à moyen et à long terme	f Securite routiere mesures.pdf	2006
en	European Road User Survey 2004	e ERUS 2004.pdf	2005
en	The move of European Road Administrations towards Network Operations	e Network Operations-Big Shift.pdf	2004
en	European Road Data Dictionary	e ERDD.pdf	2003
en	Data Management for Road Administrations A Best Practice Guide	e Road Data – Best Practice Guide.pdf	2003



Conférence Européenne
des Directeurs des Routes
Conference of European
Directors of Roads

La Grande Arche, Sud 19^e
FR – 92055 PARIS – LA DEFENSE
Tél. : + 33 (0) 1 40 81 36 87 Fax. : + 33 (0) 1 40 81 99 16