

Un siècle de congrès mondiaux de la route

Denis Glasson, chargé du secteur « études-recherches » au secrétariat du comité d'histoire



Extrait du plan général de l'annexe du bois de Vincennes de l'exposition universelle internationale de 1900 où étaient exposées les automobiles.

Toutes les illustrations et photographies de l'article proviennent des fonds documentaires de l'AIPCR, sauf exception dûment signalée : voir note 43 p.27.

I • SÉQUENCES

Le développement de l'automobile avait marqué l'exposition universelle internationale de 1900 à Paris². Certes Alfred Picard dans son *Bilan d'un siècle (1801-1900)* sous-estimait encore la révolution des transports qu'allait provoquer l'automobile³. Le nombre⁴ d'exposants de voitures à moteur mécanique, le nombre de visiteurs, les commentaires du jury international chargé d'apprécier et de récompenser les objets présentés, montraient le grand engouement populaire et industriel du développement des véhicules automobiles.

Le choix de la locomotion par moteur « à mélange tonnant » ou à explosion, par rapport aux moteurs à vapeur ou électrique, était déjà bien avancé⁵. En 1900, la France disposait d'une avance significative en matière d'industrie automobile : environ 200 constructeurs, 50 000 ouvriers employés à la production d'automobiles et à peu près autant dans les industries annexes. Les voitures automobiles contribuaient pour 9 410 000 francs français aux exportations pour 509 000 francs français d'importations dans ce domaine.

Le premier congrès international d'automobilisme⁶ se tint également à Paris⁷ pendant l'exposition universelle de 1900. Les questions portant sur la route émergèrent quelque peu. Le congrès émit le vœu de mettre « à l'étude des moyens propres à mettre les routes en état de supporter et de favoriser la circulation des voitures automobiles ». Le monde des automobilistes ne pouvait plus se contenter de discuter des qualités des véhicules, il lui fallait disposer d'un réseau routier adapté au nouveau véhicule afin que ce dernier soit accepté par tous.

Suivirent un second congrès international d'automobilisme à Paris en 1903 et un premier congrès international de tourisme et de circulation automobile également à Paris en 1905. L'essentiel des discussions portait sur les véhicules, mais apparaissaient plus précisément des questions sur la poussière, les dérapages, les signaux d'obstacles, les indications de direction...

Le troisième congrès international d'automobilisme⁸ se tint à Milan en mai 1906, lors de l'exposition internationale. « L'adaptation des routes à la locomotion automobile » figurait à l'ordre du jour de ce congrès. Un rapporteur italien, Massimo Tedeschi⁹, proposait : « Que les administrations publiques, par le concours des principales associations de tourisme s'intéressent à l'étude - en rapport avec les nouvelles fonctions auxquelles sont destinées les chaussées - des modifications à y apporter, soit pour tout ce qui regarde la construction, comme pour l'entretien... Que les Touring-Clubs des différentes nations constituent un Comité International permanent pour toutes les questions inhérentes à la construction des routes, à leur entretien - et à la circulation des automobiles - dans le but de rendre la viabilité conforme aux conditions qui sont imposées par les exigences modifiées du transit ».

1 • La mise en place des congrès (1908 - 1923)

L'administration française perçoit-elle cette attente vis à vis des pouvoirs publics, cette revendication des associations d'usagers à prendre en charge le renouveau de la route et cette maturité italienne¹⁰ ?

Toujours est-il que les gouvernements français et belge prennent, début 1907, la décision de tenir un congrès mondial de la route à Paris et, dans la foulée, de proposer la création d'une association internationale pour ce type d'initiatives sur le modèle de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation¹¹. Un comité d'organisation est mis en place. La première réunion a lieu le 13 décembre 1907 à Paris. Il est dirigé par Claude-Henry Lethier, inspecteur général français des Ponts et Chaussées ; Abel Ballif, président du Touring-Club de France et Étienne de Zuylen de Nyevelt, président de l'Automobile-Club de France en font partie.

1^{er} congrès - PARIS 1908



Ce premier congrès se déroule du 11 au 21 octobre 1908. Le succès est au rendez-vous : plus de 2000 participants, 28 pays représentés ainsi que de nombreuses collectivités locales¹². La quasi-totalité des puissances économiques mondiales sont présentes, à l'exception de l'Italie et de plusieurs états sud-américains. L'Afrique, le Moyen-Orient, les pays colonisés sont absents.

Les caractéristiques futures des congrès mondiaux de la route sont déjà présentes : haut patronage de l'État organisateur, collecte de mémoires ou de rapports internationaux sur des questions préalablement exprimées, organisation des débats par thèmes à partir de deux grands axes (la construction et l'entretien des routes, la circulation et l'exploitation routière), internationalisation des échanges (ici le français, l'anglais et l'allemand), volonté de déboucher sur des points de vue ou des recommandations,

⁸ Organisé par le Touring-Club italien et l'Automobile-Club de Milan.

⁹ Directeur de la revue *Le Strade*.

¹⁰ Le premier congrès international de la route en 1907 se déroule en l'absence de représentants de l'Italie, en protestation du refus de retenir la langue italienne comme l'une des langues officielles du congrès.

¹¹ La référence aux congrès internationaux de la navigation et à l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation est récurrente dès l'origine et pendant toute la première moitié du XX^e siècle.

¹² Cette participation déclinerait progressivement par la suite..

Copie de la déclaration faite à la Préfecture de Police
(Loi de 1901)

DECLARATION de CONSTITUTION

de

l'ASSOCIATION INTERNATIONALE PERMANENTE DES CONGRES
de la ROUTE.

Objet: Organisation des Congrès Internationaux de la
Route dans les différents pays adhérant à l'Association.
Publication de mémoires, comptes rendus et documents
divers ayant trait aux choses de la Route dans le monde entier
Centralisation des résultats obtenus dans les essais faits
sur Routes et dans les divers laboratoires du monde entier et
ce qui concerne les essais de matériaux utilisés ou utilisables
pour la construction et l'entretien des routes.

Siège social: Paris, provisoirement au Ministère des
Travaux Publics, 244 Bd St-Germain.

Bureau Exécutif:

Président, M. Lethier, Inspecteur Général des Ponts
et Chaussées, 11 rue Jules-
Janin, Paris.

Vice-Président, M. Ballif, Président du Touring-Club
de France, 65 avenue de la
Grande Armée, Paris.

Secrétaire Général, M. Mahieu, Ingénieur des Ponts et
Chaussées, 3 Square de l'Opéra
Paris.

Fait à Paris, le 27 Avril 1909
L'INSPECTEUR GENERAL DES PONTS ET CHAUSSÉES,
RESIDENT,

Signé: LETHIER.

Pour copie conforme,
Le PRÉSIDENT.

Récépissé de déclaration
29 avril 1909-N°153.659

Déclaration de constitution
de l'association
internationale permanente
des congrès de la route

caractère technique des échanges et convivialité (visites techniques et excursions). Une exposition routière est associée aux travaux du congrès. La proposition de création d'une association internationale est présentée et adoptée lors de la séance de clôture.

L'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) dépose ses statuts en avril 1909. Elle est dirigée par une Commission Internationale Permanente (CIP) dotée d'un bureau exécutif.

La dominante française est indéniable : le siège est à Paris ; le bureau exécutif est composé de Claude-Henry Lethier (président), Abel Ballif (vice-président) et Albert Mahieu, ingénieur français des Ponts et Chaussées (secrétaire général).

2^e congrès - BRUXELLES 1910

Le congrès a lieu du 31 juillet au 7 août, pendant l'exposition universelle. La participation reste supérieure à 2000 ; 32 pays sont représentés.



Les questions de la route et de la voirie urbaine ont été séparées.

Une exposition se tient au sein même de l'exposition universelle. Un espace particulier est consacré à « l'histoire de la route ».

À partir de ce congrès l'AIPCR prend son envol. Albert de Préaudeau, inspecteur général français des Ponts et Chaussées, succède à Claude-Henry Lethier, décédé, à la présidence de l'association. Les présidents et secrétaires généraux des congrès successifs rejoignent, comme membres de droit, son bureau exécutif, donnant ainsi à la direction de l'association une dimension plus internationale. L'AIPCR édite un bulletin périodique à compter de juillet 1911. Elle adopte une devise « Via Vita »¹³, synthèse de confiance dans le progrès technique et d'ambitions de fraternité. Un prix¹⁴ tri-annuel est institué afin de récompenser le « meilleur ouvrage ou la meilleure contribution ayant pour objet de favoriser les progrès dans la construction, l'entretien, la circulation ou l'exploitation de la route ».

3^e congrès - LONDRES 1913

Organisé du 23 au 27 juin, ce congrès a un grand succès : près de 3800 participants, 44 pays représentés. Une exposition annexée au congrès a lieu.

Commençant à organiser son travail au-delà de la préparation et de la tenue des congrès mondiaux, l'AIPCR se dote d'une commission de la « Terminologie » avec des membres de langues française, anglaise et allemande.

Munich a été choisie comme lieu du congrès suivant en 1916. L'AIPCR prépare concrètement sa tenue jusqu'en mai 1914.

Puis la guerre éclate. Le bulletin de l'AIPCR cesse de paraître.

Les routes et les véhicules motorisés se sont révélés stratégiques dans l'évolution du conflit. L'AIPCR constate avec un certain désenchantement que sa devise « Via Vita » a été mise à mal. L'issue du conflit mondial a modifié profondément les rapports internationaux.

¹³ « La Route est la Vie ».

¹⁴ Prix de la Belgique.



La Grande-Bretagne et surtout la France, bien que victorieuses, sont économiquement affaiblies. Les États-Unis s'affirment comme la première puissance mondiale.

En Europe, de nouvelles nations sont apparues. La Russie s'engage dans la construction d'une économie socialisée et d'un État communiste. Les aspirations d'émancipation et d'indépendance commencent à apparaître dans les pays colonisés.

Une Société des Nations, dont l'Allemagne est temporairement exclue, tente de gérer de multiples conflits dans un contexte de rancœurs et de crise économique latente.

La production de camions s'est fortement accélérée. L'automobile a atteint aux États-Unis un niveau de consommation de masse.

L'AIPCR reprend son activité en novembre 1919. Albert Mahieu succède à Albert de Préaudeau à la présidence de l'AIPCR et Paul Le Gavrian, ingénieur en chef français des Ponts et Chaussées le remplace au secrétariat général de l'association en juin 1920.

Un premier comité national de l'AIPCR est créé en 1922 en Grande-Bretagne.

4^e congrès - SÉVILLE 1923





2 • Une internationale routière confrontée à des bouleversements économiques et politiques profonds (1923 - 1940)

En choisissant un pays neutre, l'AIPCR tente de renouer le fil interrompu des congrès mondiaux de la route et d'une communauté technique surprise et traumatisée par le rôle stratégique qu'ont joué les transports au cours du conflit mondial.

Le congrès a lieu du 7 au 12 mai. La participation est beaucoup plus faible (1900) pour un nombre équivalent de pays représentés (45). L'AIPCR affirme vouloir faire de la Société des Nations sa référence pour accepter les États intéressés par ses activités¹⁵. Les langues officielles des congrès deviennent : le français, l'anglais et la langue du pays organisateur.

Les débats sont techniques et studieux ; les conclusions sont consensuelles, avec un rôle dominant des délégations françaises et anglaises. Le soutien ou l'approbation de la délégation américaine est fréquemment recherché. La délégation italienne annonce la réalisation prochaine, dans son pays, de routes nouvelles exclusivement dédiées à l'automobile : les « autostrades ».

Henry Defert, nouveau président du Touring-Club de France succède à Abel Ballif au bureau exécutif de l'AIPCR.

Le congrès de Séville fait la transition entre la période de mise en place des congrès mondiaux de la route et une première épreuve de solidité et d'utilité de l'AIPCR.

5^e congrès - MILAN 1926



Le congrès se déroule du 6 au 13 septembre. La séance officielle de clôture se tient à Rome. Une importante exposition routière a lieu à la foire de Milan. Les quatre langues officielles du congrès sont : français, anglais, italien et allemand. La participation est très élevée : 3400 pour 62 pays représentés.

¹⁵ C'est l'argument utilisé pour repousser la présence de l'Allemagne. Cette référence disparaîtra au moment de la décision de tenir le 6^e congrès à Washington.

Les congrès mondiaux de la route sont devenus des rendez-vous techniques de première importance dotés d'enjeux économiques et politiques pour les nations.

Les questions abordées sont plus larges : les fonctions de la route, les financements, la place de l'automobile dans les villes. La grande question débattue est celle de « l'autostrade », la route conçue pour l'automobile et réservée à celle-ci. L'avance italienne dans ce domaine perturbe le concert précédent des États dominant les questions routières.

Edmond Chaix, nouveau président du Touring-Club de France, succède en 1929 à Henry Defert au bureau exécutif de l'AIPCR comme vice-président jusqu'en 1940.

6^e congrès - WASHINGTON 1930



¹⁶ Les États-Unis produisent en 1925 4,3 millions d'automobiles ; le parc automobile américain s'élève à 17,8 millions de véhicules (voitures particulières, autobus, camions).

Le congrès se tient du 6 au 10 octobre au pays¹⁶ de l'automobile et au lendemain du grand krach boursier. La participation au congrès ne fléchit pas (3400) pour un nombre de pays représentés qui progresse encore (74) et qui ne sera de nouveau atteint qu'en 1995. Une exposition organisée par les constructeurs de route américains est associée au congrès. Les discussions sont traduites simultanément en quatre langues : anglais, français, allemand et espagnol. Les débats sur la construction des routes dans les pays « neufs » mettent en question les approches et les modèles précédents.

7^e congrès - MUNICH 1934



Adolf Hitler vient de prendre le pouvoir. La tenue du congrès, du 3 au 8 septembre et la séance solennelle de clôture à Berlin le 19 septembre servent de tribune au régime national-socialiste. On dénombre 4100 participants et 64 pays représentés.

Une exposition est associée aux travaux du congrès. Les discussions, traduites simultanément en allemand, français et anglais, sont peu innovantes, sauf en ce qui concerne le sous-sol des routes.

8^e congrès - LA HAYE 1938



Le congrès se tient du 20 juin au 2 juillet alors que l'annexion de l'Autriche par l'Allemagne vient d'avoir lieu. Le nombre de participants reste stable (4000) ; celui des pays représentés continue de diminuer (53).

Les débats¹⁷ du congrès sont techniques. La prise en compte du sous-sol des routes est approfondie. Un comité technique de l'AIPCR pour l'étude de la glissance des chaussées est mis en place. La perspective de tenir un congrès mondial de la route à Budapest en 1942 avait été retenue. Au cours de l'année 1939, l'Italie fait pression pour organiser ce prochain congrès à Rome, provoquant l'embarras de l'AIPCR. Le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale interrompt la procédure. Le bulletin de l'association cesse de paraître début 1940.

3 • À la reconquête d'une communauté internationale routière (1946 - 1995)

La question des transports pour le contrôle des territoires (terrestres, maritimes, aériens) s'est avérée déterminante pendant toutes les phases de la Seconde Guerre mondiale.

Après le conflit, un monde bipolaire (économie capitaliste, économie socialiste) se met en place avec l'opposition de deux grandes puissances : les États-Unis et l'URSS et la constitution de leurs sphères d'influence.

Des mouvements d'insurrection, des guerres d'indépendance et de décolonisation se font jour en Asie et en Afrique.

L'Organisation des Nations Unies est créée en 1945 pour se substituer à la Société des Nations. Le redémarrage de l'AIPCR est laborieux et contesté. Albert Mahieu et Paul Le Gavrian sont décédés. Si les États-Unis, la Grande-Bretagne et la France conviennent de faire revivre l'AIPCR, une divergence apparaît avec les américains qui souhaitent que l'association soit reliée à l'ONU. La représentation des États au sein de l'association et les modalités de vote sont également contestées.

¹⁷ Langues utilisées : allemand, français et anglais.

Après divers échanges et tentatives d'accord, Français et Anglais décident de reconstituer l'AIPCR en juin 1947. Daniel Boutet, inspecteur général français des Ponts et Chaussées, qui avait été désigné secrétaire général adjoint de l'AIPCR lors de la commission internationale permanente de l'association le 1^{er} juillet 1939, est nommé¹⁸ président de l'association ; Eugène Naud, inspecteur général français des Ponts et Chaussées est nommé secrétaire général ; de Rohan, président d'honneur de l'Automobile-Club de France, occupe quelque temps, la vice-présidence.

Un comité exécutif est mis en place.

Malgré l'absence des États-Unis, l'AIPCR convoque le prochain congrès mondial de la route à Lisbonne¹⁹ pour 1951. Le bulletin de l'association reparait cette année ; il est édité en deux langues : français et anglais.

9^e congrès - LISBONNE 1951

Le congrès se tient du 25 au 29 septembre.



Il y a moins de 1000 participants. 34 pays sont représentés officiellement ; 3 pays, dont les États-Unis, sont observateurs, ainsi que l'ONU et l'UNESCO.

Les discussions sont traduites simultanément en anglais, français et portugais.

Ce congrès réédite quelque peu le scénario de Séville : choix d'un pays neutre, débats techniques...

Le congrès fait le point des avancées intervenues depuis treize ans. Ses apports les plus significatifs se situent dans l'analyse du sous-sol et dans des références concernant les caractéristiques routières, autoroutières et urbaines. La question des routes dans les pays en développement réapparaît.

Si la réaffirmation de l'esprit routier clôt le congrès, une période de doute s'ouvre pour cette internationale routière quant à sa crédibilité et à sa capacité à rassembler.

André Rumpler, inspecteur général français des Ponts et Chaussées, succède à Daniel Boutet en 1953. Eugène Naud reste secrétaire général. Les vice-présidences et les membres du comité exécutif de l'AIPCR sont circonscrits à l'Europe de l'Ouest : Grande-Bretagne, Pays-Bas, Suisse, Suède, Portugal.

Une fédération routière internationale (IRF)²⁰ s'est créée en 1948. Reconnue par l'ONU comme un « organisme consultatif », une certaine concurrence se développe entre celle-ci et l'AIPCR. La direction de l'AIPCR entreprend des démarches pour obtenir de l'ONU un statut d'« organisation non gouvernementale consultative ».

¹⁸ À partir de 1948, les présidents de l'AIPCR sont nommés pour 4 ans.

¹⁹ D'abord envisagé à Londres ou à Paris.

²⁰ L'IRF est une organisation à but non lucratif qui encourage l'amélioration des routes et des systèmes de transport à travers le monde. Les services qu'elle propose aident à obtenir un rendement économique et social maximum à partir des investissements routiers nationaux. L'IRF comprend aujourd'hui plus de 600 membres (essentiellement du secteur privé) répartis dans le monde entier. Elle a trois centres directionnels situés à Bruxelles, Genève et Washington. (source : IRF)



La fonction de l'AIPCR s'infléchit. D'organisme chargé de préparer et de tenir des congrès mondiaux de la route, elle évolue vers une activité routière plus permanente et moins centrée sur les rendez-vous de congrès. Pour ce faire, le nombre de comités techniques de l'AIPCR augmente et leurs champs d'activité se diversifient. D'autre part pour garder son caractère international, l'AIPCR entreprend d'aller à la rencontre de « toutes les parties du monde ».

10^e congrès - ISTANBUL 1955



Première étape d'un tour du monde géographique, ce congrès se tient du 26 septembre au 1^{er} octobre. La participation est faible²¹ (800) ; le nombre de pays représentés est semblable au congrès précédent (35).

Il y a 2 pays observateurs, dont les États-Unis. Les langues utilisées se réduisent à l'anglais et au français.

Le déroulement des travaux repose, pour une grande part, sur la Grande-Bretagne et la France. Les travaux du congrès sont moins innovants. Ils abordent cependant la glissance des chaussées ou précisent la notion de « route économique ». Ils reflètent plus modestement l'accélération en cours de la mécanisation des travaux routiers.

La Seconde Guerre mondiale a vraiment changé la donne.

L'AIPCR déploie seule ou en coopération avec l'Organisation du Tourisme et de l'Automobile (OTA) ou l'Union Internationale des Associations et Organismes techniques (UATI) une activité de conseil ou d'expertise en matière routière auprès de l'ONU, de l'UNESCO, de la conférence européenne des ministres des Transports, etc.

André Rumpler se voit confier en 1956 un nouveau mandat de président de l'AIPCR.

11^e congrès - RIO DE JANEIRO 1959

Ce congrès se tient du 21 au 26 septembre. Bien que se situant pour la première fois en Amérique du Sud, la participation au congrès est assez faible : 900 participants, 39 pays représentés, mais 10 autres pays sont observateurs. Une exposition brésilienne est associée aux travaux du congrès. Les langues utilisées sont l'anglais, l'espagnol, le français et le portugais.

Une approche plus rigoureuse des techniques routières se fait jour. La volonté de réduire la glissance des chaussées est confirmée avec force.

La décolonisation s'accélère et de nouvelles nations apparaissent.

La perspective de tenir le prochain congrès mondial de la route à New-Dehli en 1963 a été retenue.

²¹ Chiffre le plus faible de tous les congrès mondiaux.

12^e congrès - ROME 1964

Mais, début 1963, le gouvernement de l'Inde annule son invitation compte tenu de l'état d'urgence régnant dans le pays. L'Italie accepte de combler cette vacance avec seulement un an de préparation.

Le congrès a lieu du 9 au 16 mai. La participation remonte sensiblement (1600), mais le nombre des pays représentés reste du niveau précédent (37). 13 États délèguent des observateurs. Les États-Unis sont carrément absents. Les langues de travail du congrès sont l'anglais, le français et l'italien.

Ce congrès coïncide avec le lancement, dans beaucoup de pays européens, d'ambitieux programmes autoroutiers et l'inscription du calcul automatique et de l'informatique dans plusieurs domaines liés aux routes (élaboration des projets routiers, suivi des travaux, gestion et exploitation des routes).

13^e congrès - TOKYO 1967



L'AIPCR poursuit son périple planétaire. Le congrès de Tokyo a lieu du 5 au 11 novembre. On dénombre 1700 participants pour 32 pays représentés. 12 États ont délégués des observateurs.

Les langues du congrès restent basées sur les principes antérieurs : l'anglais, le français et la langue du pays invitant (japonais). Une exposition de publications et de photographies est associée aux travaux du congrès.

En matière de terrassements, la couche de forme et les assises traitées se développent. Des méthodes plus rationnelles se mettent en place concernant la conduite des travaux. Des matériels de mise en œuvre à haut débit apparaissent. Des préoccupations concernant la protection de l'environnement se font jour.

Lors du renouvellement du comité exécutif de l'AIPCR, en 1969, Roger Coquand, ingénieur général français des Ponts et Chaussées, succède à André Rumppler²².

La Grande-Bretagne, la Belgique et l'URSS occupent les vice-présidences de l'association.

Dans sa quête de représentativité, l'AIPCR s'ouvre quelque peu aux états socialistes et choisit Prague comme lieu de son quatorzième congrès.

L'association obtient en 1970 le statut d'organisation consultative auprès du conseil économique et social de l'ONU. Elle se dote d'un comité économique et financier à partir de 1971.

Elle coopère avec l'Organisation de Coopération et de Développement Économique²³ (OCDE).

14^e congrès - PRAGUE 1971



²² Cette même année, la commission internationale permanente admet la possibilité d'une présidence non française de l'association.

²³ L'OCDE succède en 1961 à l'Organisation Européenne de Coopération Économique mise en place pour administrer le plan Marshall en Europe.

Le congrès a lieu du 12 au 19 septembre. Le nombre de participants dépasse 2100, 38 pays sont représentés. 7 États ont délégué des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais, le français et le tchèque.

Une importante exposition est associée au congrès. L'utilisation des ordinateurs et du calcul automatique est maintenant généralisée. Des structures-types de chaussée sont mises sous forme de catalogue. La course à la vitesse maximum cède progressivement la place aux préoccupations de sécurité routière, en particulier en agglomération. En 1972, Marcel Huet, inspecteur général français des Ponts et Chaussées, devient secrétaire général de l'association.

15^e congrès - MEXICO - 1975



Le congrès a lieu du 11 au 18 octobre. Il rassemble environ 2100 participants et 37 pays sont représentés. 22 États délèguent des observateurs.

Les langues du congrès sont l'anglais, le français et l'espagnol. Une exposition de plans, photographies et maquettes est associée au congrès.

L'environnement est une des questions centrales abordées. Sont examinées également l'évaluation économique des projets routiers et la réalisation de routes économiques ou à faible circulation, avec une attention particulière portée sur la main-d'œuvre.

Maurice Milne, Deputy Director General of Highways au ministère de l'Environnement de Grande-Bretagne, succède en 1976 à Roger Coquand à la présidence de l'association.

Marcel Huet continue d'assumer le secrétariat général. Il y a trois vice-présidents (Belgique, Italie, Japon) et sept autres membres au comité exécutif (Espagne, Maroc, Suède, République fédérale d'Allemagne, Mexique, Pologne, URSS). Cette internationalisation de la direction de l'AIPCR et le partage, non spécifié dans les statuts de l'association, entre non-Français et Français de la présidence et du secrétariat général vont perdurer.

Il est également décidé de limiter à deux fois quatre ans la durée du mandat du président. Une telle mesure ne s'applique pas au secrétaire général.

En 1979, l'AIPCR adhère à la Conférence des organisations non gouvernementales de l'ONU (CONGO).

16^e congrès - VIENNE - 1979

Le congrès se tient du 15 au 21 septembre. Un palier est franchi dans la participation : près de 2900 et 42 pays représentés. 10 États délèguent des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais, le français et l'allemand. Une foire-exposition est associée au congrès.

Les rôles respectifs de l'IRF et de l'AIPCR se sont précisés et des relations de coopération se sont établies.

Les travaux du congrès mettent en évidence les questions d'environnement et d'économie d'énergie.

Maurice Milne est réélu président de l'AIPCR en 1980.

17^e congrès - SYDNEY 1983

Le congrès se tient du 9 au 15 octobre. On dénombre 1600 participants et 41 pays représentés ; 17 délégations sont conduites par des ministres. 5 états délèguent des observateurs. Les États-Unis et l'URSS sont absents. Les langues du congrès sont l'anglais et le français. Une exposition est associée au congrès.

La route dans les pays en voie de développement et les questions technico-économiques associées sont au centre des débats. L'importance des terrassements routiers est soulignée.

Enrique Balaguer, directeur des routes d'Espagne, est nommé président de l'AIPCR en 1984.

Bernard Fauveau, ingénieur en chef français des Ponts et Chaussées, succède à Marcel Huet au secrétariat général de l'association.

Il est institué en 1985 un « prix du Mexique », pour récompenser les travaux routiers relatifs aux pays en voie de développement. Il sera attribué pour la première fois au congrès de Bruxelles en 1987.

Dans le prolongement de son bulletin, l'AIPCR édite à partir de 1986 une revue « Routes/Roads » trimestrielle bilingue français/anglais. Après l'Italie, la Belgique accueille pour la seconde fois un congrès mondial de la route.

18^e congrès - BRUXELLES 1987



²⁴ Mohamed Kabbaj, ministre marocain des travaux publics à l'ouverture du congrès de Marrakech en 1991.

Le congrès se tient du 12 au 19 septembre. Il y a près de 1800 participants et 53 pays sont représentés. 22 États délèguent des observateurs. Hormis une présence encore faible des États africains et la non-adhésion des États-Unis à l'association, la représentativité mondiale de l'AIPCR est devenue indéniable. Les langues du congrès sont l'anglais et le français. Une importante exposition, avec la représentation de certains comités nationaux de l'AIPCR, est associée au congrès.

On observe un enchevêtrement des questions particulières débattues et des rapports des comités techniques également débattus.

Concernant les critères d'appréciation des investissements routiers, des différences notables s'expriment entre états développés du « Nord » et pays en développement. La question de « la privatisation » des routes est posée.

4 • Une internationale routière en liaison avec une économie mondialisée (depuis 1991)

Enrique Balaguer est réélu président de l'AIPCR en 1988.

Les États-Unis, déjà bien présents et actifs dans les comités techniques de l'association, adhèrent à l'AIPCR en 1989.

Une réflexion est lancée cette même année sur l'avenir et l'orientation de l'AIPCR. Ses buts sont précisés, sa vocation mondiale est réaffirmée. Le rôle des comités techniques est redéfini. Ils doivent devenir « les forces de vie » de l'AIPCR afin d'assurer une permanence de réflexion et d'activité moins exclusivement liée à la préparation et à la tenue des congrès mondiaux.

L'effondrement des pays à économie socialisée et l'éclatement de l'URSS font que « le vent de libéralisme souffle partout sur la planète »²⁴.

19^e congrès - MARRAKECH 1991



Premier congrès de l'AIPCR en Afrique, il se tient du 22 au 28 septembre. Il réunit plus de 2300 participants et 53 pays sont représentés, dont 41 avec un niveau ministériel. 26 États délèguent des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais, le français et l'arabe. Une importante exposition est associée au congrès. Une séance spéciale dite « des ministres » permet, en début de congrès, de confronter le point de vue politique de nombreux États.

Seize organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales participent au congrès. Un équilibre, plus ou moins stable, des rôles entre l'IRF et l'AIPCR a été trouvé. Les pays en développement et les questions d'environnement sont au cœur des débats et des propositions. L'OCDE et surtout la Banque mondiale²⁵, qui participent au congrès, orientent les réflexions économiques.

Victor Mahbub, sous-secrétaire d'État au ministère des Communications et des Transports du Mexique, est élu²⁶ président de l'AIPCR en 1993. À l'ouverture du congrès de Montréal en 1995, l'AIPCR adopte un plan stratégique à cinq ans. Ce plan, révisable à tout moment, comporte :

- ★ des énoncés sur le rôle de l'AIPCR ;
- ★ des objectifs concernant les comités techniques en matière d'infrastructures routières et de transport routier ;
- ★ des objectifs en matière d'organisation ;
- ★ des stratégies en vue de la réalisation de chaque objectif.

20^e congrès - MONTRÉAL 1995

Il se tient du 3 au 9 septembre. Il y a plus de 2600 participants et 79 pays sont représentés. 10 autres états délèguent des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais, le français et l'espagnol. Une exposition internationale est associée au congrès.

La séance « des ministres » est consacrée à la sécurité routière²⁷. Le congrès est particulièrement attentif aux questions urbaines et à l'organisation des administrations routières. Un séminaire sur les outils de gestion et de développement des routes²⁸ est co-organisé par l'AIPCR et la Banque mondiale.

Un Réseau mondial d'Échanges²⁹ (RMÉ) est créé afin d'accroître le transfert de technologie³⁰.

En 1996, l'AIPCR modifie ses statuts. Elle change de nom et devient l'« Association mondiale de la route ». Toutefois elle conserve son sigle et son identifiant.

²⁵ Sous l'égide des Nations Unies, les accords de Bretton Woods du 22 juillet 1944 avaient débouché sur la création du Fonds Monétaire International (FMI) créé le 27 décembre 1945, chargé de l'équilibrage des balances des paiements et de la Banque mondiale (Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement et Association Internationale de Développement) chargée à l'origine de la reconstruction de l'Europe dévastée par la Seconde Guerre mondiale, puis de la lutte contre la pauvreté dans les pays en développement.

²⁶ Il y a deux autres candidatures à ce poste.

²⁷ 500 000 décès par an.

²⁸ Dit : « HDM-4 » (« Highway Development and Management System »).

²⁹ Cet organisme sans but lucratif est institué le 10 juillet 1995 sous les régimes législatifs du Québec et du Canada. Son siège est à Montréal. Son premier président, élu le 3 septembre 1995, est Ivan Demers (Canada-Québec). (source : AIPCR, Routes/Roads n° 289 - janvier 1996)

³⁰ « Mettre en contact ceux qui ont des problèmes avec ceux qui détiennent des connaissances pour résoudre ces problèmes. »



La commission internationale permanente est renommée « conseil » de l'association. L'AIPCR est dirigée par un « comité exécutif » dont le bureau est composé d'un président³¹, de 3 vice-présidents, de l'ancien président³² et d'autres membres. Le secrétaire général³³ de l'association est élu par le conseil. Il est dissocié du bureau et doté de larges responsabilités de gestion de l'association.

(Routes/Roads n° 289 - janvier 1996)

³¹ Nommé pour 4 ans, renouvelable une fois.

³² Pendant les 4 années qui suivent sa présidence.

³³ Ne peut exercer cette fonction

Le siège de l'AIPCR reste à Paris. Les langues officielles de l'association (le français et l'anglais) sont inscrites dans ses statuts.

Hiroshi Mitani, président de la Tokyo Metropolitan Expressway Public Corporation, est élu président de l'AIPCR et Jean-François Coste, ingénieur général français des Ponts et Chaussées, secrétaire général de l'association en 1997.

21^e congrès - KUALA LUMPUR 1999



Il se tient du 3 au 9 octobre. Il rassemble 2700 participants et 86 pays sont représentés, dont 47 par un niveau ministériel.

Vingt-cinq États délèguent des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais, le français et l'espagnol.

Ce congrès a été organisé dans le cadre du plan stratégique de l'AIPCR et décliné en six thèmes principaux. La mise en avant de la notion de « transport durable » vise à répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins. Il est également tenté de mieux appréhender le point de vue des usagers.

Les travaux du congrès sont publiés sur Compact Disc.

Le plan stratégique de l'AIPCR est révisé pour la période 2000-2003. Le Réseau mondial d'Échanges est directement intégré à l'AIPCR en 2000.

Olivier Michaud, directeur de l'office fédéral des routes suisses, est élu président de l'AIPCR en 2001.

Jean-François Corté, ingénieur en chef français des Ponts et Chaussées, est élu secrétaire général de l'association en 2002.

22^e congrès - DURBAN 2003



Il se tient du 19 au 25 octobre. 84 pays sont représentés. 19 États délèguent des observateurs. Les langues du congrès sont l'anglais et le français.

La séance des « ministres », avec 31 pays participants, est consacrée au développement durable et au rôle de l'infrastructure routière.

Les travaux du congrès insistent sur la sécurité routière, le transfert de technologie, le rôle des transports dans la perspective du développement durable avec cette formule : « La route du développement passe par le développement de la route », nouvelle déclinaison de la devise « Via Vita ».

Plusieurs séances sont co-organisées (ou organisées) par différentes associations internationales : IRF, IBTTA³⁴, ITE³⁵, FISITA³⁶. Le programme HDM-4 avec la Banque mondiale se poursuit.

Le Réseau mondial d'Échanges (RMÉ) est ré-impulsé.



³⁴ International Bridge, Tunnel and Turnpike Association - association internationale regroupant les sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage.

³⁵ Institution of Transportation Engineers.

³⁶ Fédération Internationale des Sociétés d'Ingénieurs des Techniques de l'Automobile.

Le congrès mondial de la route est devenu un rendez-vous de la communauté internationale routière et de nombreuses associations internationales qui gravitent dans ce domaine.

Le plan stratégique de l'AIPCR est révisé pour la période 2004-2007.

Colin Jordan, président-directeur général du Royal Automobile-Club de l'État de Victoria en Australie, est élu président de l'AIPCR en 2004.

23^e congrès - PARIS 2007



Il s'est tenu du 17 au 21 septembre et a eu pour thème central : « le choix du développement durable ». Congrès du centenaire, il a consacré une partie de ses travaux et de son exposition à une réflexion historique sur la route et le transport routier au 20^e siècle.

Cette réflexion sur le siècle passé, le ré-examen de son emblème et, éventuellement, de sa devise, mais surtout les nouveaux enjeux planétaires posés au « monde » de la route, ouvrent-ils une nouvelle étape dans l'existence de l'AIPCR ?

II • Acteurs

1 • Influences

L'État français prend en 1907 l'initiative de convoquer un congrès mondial de la route et de mettre en perspective la création d'une association internationale dans ce domaine. Mais la demande est plus ancienne.

Trois premiers congrès internationaux d'automobilisme se sont tenus en 1900, 1903 et 1906. Diverses associations ou groupes d'utilisateurs portent la question nouvelle de l'automobile et ses difficultés de circulation ou d'acceptation sociale.

Le Touring-Club de France³⁷

Le Cyclists' Touring Club avait été créé en Grande-Bretagne en 1878, la League of American Wheelmen avait été fondée aux États-Unis en 1880. L'Union Vélocipédique de France apparaît en 1881.

Le Touring-Club de France, inspiré du modèle britannique, est créé le 26 janvier 1890. Ses premiers dirigeants sont Marcel Violette, Camille Steiner, Jacques Ballif puis Abel Ballif. C'est d'abord une association de touristes cyclistes.

La plupart des dirigeants vélocipédiques, les industriels de la bicyclette, des hauts fonctionnaires du ministère français des Travaux publics vont accueillir avec enthousiasme l'arrivée de l'automobile au tournant du siècle. Florent Guillain, ancien directeur des routes au ministère des Travaux publics, Georges Forestier, professeur du cours des routes à l'école nationale des Ponts et Chaussées, Léon Auscher, constructeur d'automobiles et, en particulier, Louis Baudry de Saunier seront des acteurs conséquents du premier congrès mondial de la route et de l'AIPCR naissante.

La Ligue contre la poussière

La poussière soulevée par les automobiles et la gêne qu'elle occasionne tant aux autres usagers de la route qu'aux passagers de l'automobile, va être un déclencheur du réexamen des routes, de leurs caractéristiques et de leur usage.

D'inspiration hygiéniste, la Ligue contre la poussière est créée en France le 14 novembre 1903. Ses dirigeants sont Justin Lucas-Championnière³⁸, Georges Forestier, Ernest Guglielminetti...

³⁷ Références :

Georges Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle - 1900-1951*, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, Paris 2007 ;
Georges Reverdy, *Le Touring-Club de France et la route (1900-1914)*, Communication pour le 23^e congrès mondial de la route - AIPCR, 2007 ;

Jean Orselli, *Les usages de la route, traction attelée, cyclisme et véhicules motorisés (1860-1921)*, Thèse d'histoire contemporaine en préparation, Paris 1.

³⁸ *Chirurgien et inventeur d'un appareil pour pulvériser des huiles ou des solutions sédatives...*

Cette question de la poussière soulevée par les automobiles fait l'objet d'études et de commissions au sein du ministère français des travaux publics. Y participent : Paul Le Gavrian, André Charguéraud, Claude Lethier, Albert Mahieu... Le Touring-Club de France (Abel Ballif), l'Automobile-Club de France³⁹ (Étienne de Zuylen de Nyevelt) sont associés à ces réflexions.

Les industriels

Les locomotives routières connaissent en France un développement important dans le dernier quart du 19^e siècle. Mais ce sont les véhicules légers à traction mécanique, d'abord à vapeur ou électrique, puis à essence, qui vont révolutionner l'usage de la route.

Albert de Dion de Wandonne de Malfiance lance en 1898 une « Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent ». Elle sera concurrencée par la « Chambre syndicale des constructeurs automobiles » à partir de 1910.

Les constructeurs automobiles, les équipementiers, les fabricants de pneumatiques participeront régulièrement aux congrès mondiaux de la route⁴⁰.

Mais leur place et leur rôle sont plus secondaires. Si l'administration française des travaux publics s'est indéniablement appuyée sur le Touring-Club de France⁴¹ pour lancer le cycle des congrès mondiaux de la route et mettre en place l'AIPCR, il n'en a pas été de même avec les industriels de l'automobile. Le manque d'unité dans cette corporation a sans doute contribué à cette situation.

Ceci a influencé grandement les buts et l'activité de l'AIPCR, ainsi que le contenu des travaux des congrès mondiaux de la route.

L'activité de l'AIPCR s'est concentrée sur la route sans guère de considérations ou de remarques sur l'automobile, à l'exception notable des roues et des pneumatiques. Les domaines ont été séparés : aux industriels de l'automobile la recherche, les confrontations et les progrès concernant le véhicule,

avec pour tribunes périodiques les courses et les Salons de l'automobile ; aux techniciens et responsables politiques la recherche, les confrontations et les progrès dans la conception, la construction et l'exploitation de la route, avec pour tribunes périodiques les congrès mondiaux de la route.

Cette séparation des genres ne sera pas sans poser problème à l'AIPCR aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale avec l'apparition de l'IRF qui associe différemment ces problématiques.

L'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation⁴² pour modèle

À l'initiative de la Belgique, un premier congrès de la navigation intérieure avait eu lieu à Bruxelles en 1885. Les suivants ont lieu à un rythme moyen de deux ans. Lors du 8^e congrès à Paris en 1900, un projet de statut d'une Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN) est présenté. L'association est constituée au congrès suivant (Düsseldorf - 1902). Son siège est à Bruxelles. Les langues officielles des congrès sont : le français, l'anglais et l'allemand. Une commission internationale permanente et un bureau exécutif dirigent l'association.

Cette antériorité va faire de l'AIPCN un modèle pour l'AIPCR.

La préparation du 1^{er} congrès à Paris en 1980, la constitution de l'AIPCR, ses statuts et modes de fonctionnement sont directement inspirés de l'expérience concernant la navigation.

Pendant de très nombreuses années, des questions nouvelles sur l'organisation ou pour adaptation des travaux du congrès ou du fonctionnement de l'AIPCR seront examinées en regard de ce que pratiquait l'AIPCN.

Sous l'égide de l'administration française des Travaux publics, une commission d'organisation d'un congrès international de la route est mise en place en décembre 1907.

³⁹ Fondé le 12 novembre 1895 entre Étienne de Zuylen de Nyevelt, Albert de Dion et Paul Meyan, journaliste au Figaro et au Matin.

⁴⁰ Au congrès de Paris on note la présence des industriels français de l'automobile : Léon Auscher, Albert de Dion, André Michelin, Charles Pétiet, Robert Peugeot, Louis Renault... ; au congrès de Milan de l'entrepreneur de travaux publics Piero Puricelli...

⁴¹ Au début du 20^e siècle, le Touring-Club de France informe ses membres sur le choix et la faisabilité des trajets automobiles, sur les lieux d'approvisionnement en carburant, de réparation et d'hébergement. Il soutient et labellise une hôtellerie salubre et confortable. Il donne des conseils pour les dépannages mécaniques simples. Il apporte une aide matérielle et financière aux cantonniers. Le Touring-Club de France contribue au financement d'équipement de sécurité routière et au balisage culturel du territoire. Il collecte des fonds et fait réaliser des aménagements routiers nouveaux (route de la corniche de l'Esterel, nouvelle route des Landes...).

Le Touring-Club de France incite et contribue à la défense juridique des automobilistes. Il promeut une liberté de circulation, un code de conduite automobile et un code de la route entraînant une certaine appropriation du domaine routier par de nouvelles catégories d'usagers : cyclistes, automobilistes.

⁴² Référence : Centenaire de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (1885-1985), Éditions de l'AIPCN, Bruxelles.

Elle est placée sous les co-présidences de Claude Lethier (inspecteur général des Ponts et Chaussées et membre de la commission mixte des Travaux publics), Abel Ballif (président du Touring-Club de France) et d'Étienne de Zuylen de Nyevelt (président de l'Automobile Club de France).

Cette possibilité est admise avec comme réserve une vice-présidence (française ou européenne) si la présidence incombe à un non européen. En 1976 Maurice Milne (Grande-Bretagne) est élu président. Depuis cette période les présidents ne sont pas français.

2 • Personnalités de L'AIPCR ⁴³

En 1993, 1997 et 2004, la présidence sort du cadre européen sans difficulté particulière.

Les présidents

Le renouvellement du président n'est pas, au départ, prédéterminé par les statuts de l'association. Le renouvellement se produit lors du départ en retraite du président ou lors de son décès.

Albert Mahieu préside toute la période de l'entre-deux guerres mondiales. Secrétaire général de l'association avant la première guerre mondiale, il marque l'existence de l'AIPCR pendant ses trente premières années.

La présidence suivante la plus longue est celle d'André Rumpler (1954-1969).

À compter de 1948 la durée de la présidence est fixée à quatre ans, renouvelable. La durée maximum du mandat est fixée à huit ans en 1976. Roger Coquand (France), Maurice Milne (Grande-Bretagne) et Enrique Balaguer (Espagne) assument deux mandats consécutifs.

Depuis 1993 la tendance est à un mandat unique de quatre ans. Ce raccourcissement accompagne une internationalisation accrue de l'AIPCR. La place du secrétaire général dans le fonctionnement régulier de l'association est, par contre coup, significativement renforcée.

Jusqu'en 1976, la présidence de l'AIPCR échoit à un français, haut fonctionnaire du ministère des Travaux publics, puis de l'Équipement à partir de 1966.

En 1969, après l'élection de Roger Coquand, une présidence non française est évoquée.

Les secrétaires généraux

Depuis l'origine de l'AIPCR cette fonction est occupée par un français. Le siège étant situé à Paris, ce choix semble naturel.

Pendant une longue période, les secrétaires généraux ne sont remplacés qu'à l'occasion de leur départ en retraite ou de leur décès.

Un secrétaire général adjoint est souvent désigné dans la perspective d'un départ en retraite. Lorsque celui-ci se produit, ce secrétaire général adjoint devient le plus souvent secrétaire général.

Après le secrétariat général d'Albert Mahieu avant la Première guerre mondiale, Paul Le Gavrian assure cette fonction pendant l'entre-deux guerres. Il dirige, avec Albert Mahieu, l'association et est, bien souvent, appelé à remplacer le président y compris lors de congrès mondiaux.

Après la Seconde Guerre mondiale, Eugène Naud occupe la fonction de secrétaire général pendant vingt-cinq ans ! Marcel Huet lui succède pour douze ans, puis Bernard Fauveau pour douze ans encore.

Depuis la durée d'exercice des secrétaires généraux se raccourcit. Lors des modifications statutaires de 1996, la durée maximum du mandat de secrétaire général a été fixée à huit ans.

La question de la nationalité du secrétaire général n'a jamais été directement posée. Sa présence permanente au siège de l'association, la mise à disposition de cet emploi par la France incitent à la désignation d'un français.

⁴³ *Crédits photographiques : AIPCR (Mahieu, Le Gavrian, Boutet, Naud, Rumpler, Huet, Milne, Balaguer, Fauveau, Mahbub, Coste, Mitani, Michaud, Corté, Jordan) ; ministère français de l'Équipement/SIC/B. Suard (de Préaudeau, Coquand) ; École nationale des Ponts et Chaussées (Lethier dans Les voies terrestres, librairie polytechnique Ch. Béranger, 1927).*

Le président et le secrétaire général de l'association sont des hauts fonctionnaires qualifiés dans le domaine routier et celui de l'aménagement. Ceci conduit à la désignation d'ingénieurs des Ponts et Chaussées pour ce qui concerne les Français ou d'ingénieurs ou de dirigeants de même niveau pour ce qui concerne les non-français.

La place essentielle tenue par la France dans la vie de l'AIPCR s'est traduite dans les postes occupés de président et de secrétaire général. Cela n'est guère contesté jusqu'à la Seconde Guerre mondiale⁴⁴.

L'élargissement international est alors obtenu par la présence de vice-présidents de l'association appartenant à d'autres nationalités et par le choix des lieux de tenue des congrès mondiaux. Après 1947, la nécessaire reconquête de la communauté internationale routière oblige l'AIPCR à élargir et diversifier sa direction, à abandonner toute présidence française à compter de 1976, à confier la direction de ses comités techniques ou de ses thèmes stratégiques à des personnalités de nationalités diverses.

⁴⁴ *Les statuts de l'association précisent jusqu'en 1950 que tous les membres de son bureau exécutif doivent être français.*

Présidents et secrétaires généraux de l'AIPCR depuis 1909

	Claude Lethier	Albert de Préaudeau	Albert Mathieu	Daniel Boutet	André Rumpler	Roger Coquand	Maurice Milne
Présidents	1909 1910	1910 1914	1920 1940	1947 1953	1953 1969	1969 1976	1976 1984
Secrétaires généraux	1909 1914		1920 1940	1947 1972		1972	1984
	Albert Mathieu		Paul Le Gavrian	Eugène Naud		Marcel Huet	

	Enrique Balaguer	Victor Mahbub	Hiroshi Mitani	Olivier Michaud	Colin Jordan
Présidents	1984 1993	1993 1997	1997 2001	2001 2005	2005
Secrétaires généraux	1984 1997		1997 2002	2002	
	Bernard Fauveau		Jean-François Coste	Jean-François Corté	

Claude-Henry Lethier

Français.
Co-président de la commission d'organisation du premier congrès mondial de la route. Premier président de l'AIPCR (1909-1910).

Paul Le Gavrian

Français.
Secrétaire du premier congrès mondial de la route (1908). Secrétaire général de l'AIPCR de 1920 à 1940.

André Rumpler

Français.
Président de l'AIPCR de 1953 à 1969. Directeur général de la Fédération routière internationale (IRF).

Albert Mahieu

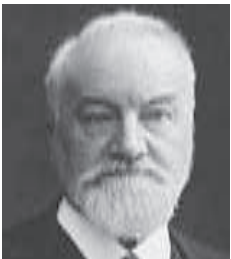
Français.
Premier secrétaire général de l'AIPCR (1909-1914).
Président de l'AIPCR de 1920 à 1940.

Daniel Boutet

Français.
Secrétaire général adjoint de l'AIPCR en 1939.
Président de l'AIPCR de 1947 à 1953.

Roger Coquand

Français.
Président de l'AIPCR de 1969 à 1976.

Albert de Préaudeau

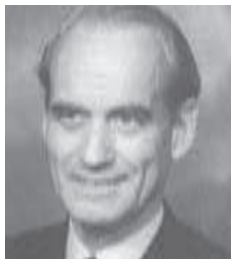
Français.
Président de l'AIPCR de 1910 à 1914.

Eugène Naud

Français.
Secrétaire général de l'AIPCR de 1947 à 1972.

Marcel Huet

Français.
Secrétaire général adjoint de l'AIPCR en 1969, puis secrétaire général de 1972 à 1984.

Maurice Milne

Anglais.
Président de l'AIPCR de 1976 à 1984.

Victor Mahbub

Mexicain.
Président de l'AIPCR de 1993 à 1997.

Jean-François Coste

Français.
Secrétaire général de l'AIPCR
de 1997 à 2001.

Enrique Balaguer

Espagnol.
Président de l'AIPCR de 1984 à 1992.

Hiroshi Mitani

Japonais.
Président de l'AIPCR de 1997 à 2000.

Colin Jordan

Australien.
Président de l'AIPCR depuis 2005.

Bernard Fauveau

Français.
Secrétaire général de l'AIPCR
de 1984 à 1996.

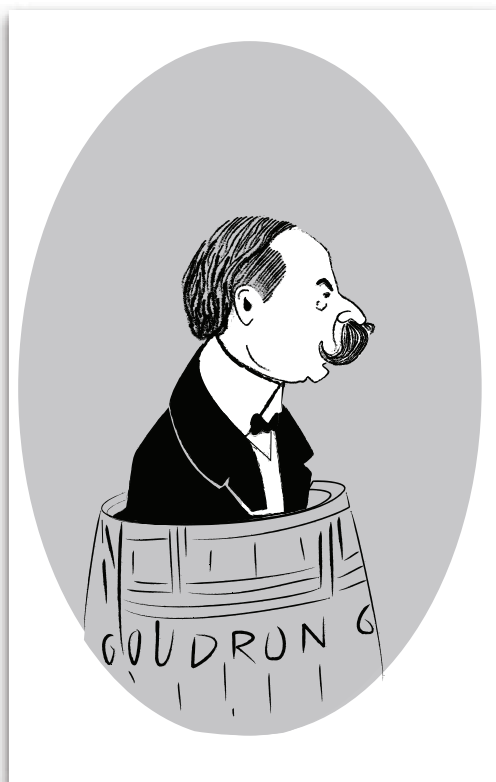
Olivier Michaud

Suisse.
Président de l'AIPCR de 2001 à 2004.

Jean-François Corté

Français.
Secrétaire général de l'AIPCR
depuis 2002.

Une personnalité marquante à la création de l'AIPCR : Ernest Guglielminetti



⁴⁵ Un appareil respiratoire conçu par les docteurs Brauer, Draeger et Guglielminetti sera utilisé dans les mines et en particulier par les sauveteurs allemands lors de la catastrophe de Courrières de 1906.

⁴⁶ Le 13 mars 1902.

⁴⁷ Article d'Ernest Guglielminetti La guerre contre la poussière dans *La Nature, revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie*, 1905.

⁴⁸ Montant ramené à 3 600 francs suisses après partage entre héritiers.

Né le 24 novembre 1862 en Suisse.

Médecin en 1885, il exerce sa profession dans la principauté de Monaco.

Étudie les phénomènes et appareils respiratoires⁴⁵. Il est sollicité en 1902 par le prince Albert I^{er} de Monaco pour réduire le nuage de poussière qui s'élève de la Corniche du fait de la circulation routière et qui retombe sur Monté-Carlo.

« Après avoir essayé l'eau de mer, les huiles lourdes comme en Californie, sans résultats pratiques, je me souvenais avoir vu badigeonner au goudron un plancher de l'hôpital de Padang. Ceci me donna l'idée de badigeonner au goudron une route à Monaco⁴⁶.

Le 23 avril 1902, après une conférence faite à Nice, les journaux parlèrent la première fois du « goudronnage superficiel » contre la poussière ». Surnommé « Docteur Goudron », il fonde en 1903 avec Justin Lucas-Championnière et Georges Forestier, la « Ligue contre la poussière des routes ». ⁴⁷ Il participe à la préparation du premier congrès mondial de la route, puis à tous les congrès suivants jusqu'à celui de La Haye (1938).

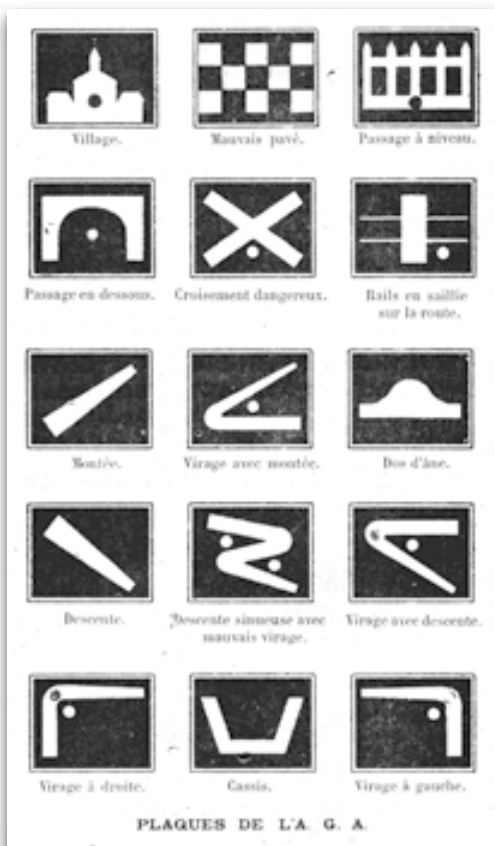
Auteur de contributions et intervenant fréquemment, il est membre de la Commission Internationale Permanente de l'AIPCR de sa création à 1940. Érudit, maîtrisant les langues française, allemande, anglaise, italienne, espagnole..., il sert d'interprète dans les discussions de la CIP.

Un hommage particulier lui est rendu en 1938 lors du congrès mondial de la route de La Haye.

Ernest Guglielminetti effectue un legs de 10 000 francs suisses à l'AIPCR⁴⁸.

Il décède en 1943.

III • Apports



Extrait du rapport de Martin du Gard président de l'Association générale de l'automobile congrès de Paris - 1908

1 • Les grandes questions abordées dans les congrès

Au début du 20^e siècle dans les pays d'Europe occidentale, la circulation routière est encore largement dominée par la traction hippomobile. Cette situation se prolonge jusqu'aux lendemains de la première guerre mondiale.

n°3 automne 2007 | « pour mémoire »

Cependant la bicyclette⁴⁹, née en Angleterre au milieu des années 1880, connaît un fort développement. Ses utilisateurs créent des Touring-Clubs qui s'avèrent de puissantes et influentes associations, intervenant même dans l'aménagement routier.

Mais les routes ne sont ni adaptées aux cyclistes, ni aux automobiles qui vont suivre. De plus elles sont en partie occupées par des tramways en ville et des chemins de fer sur route en rase campagne.

« Avec l'accroissement de la vélocité (bicyclette, automobile), les conditions matérielles de la voirie sont bouleversées : poussière, boue, déchaussement, ornière, vibration. Dans les premières années du 20^e siècle, l'inquiétude s'empare des politiques, des médecins, des associations féministes, dans tous les pays civilisés quant aux dangers : la route perd son urbanité. Les techniciens sont interpellés pour offrir sécurité, hygiène, aménité au voyageur. » (André Guillerme⁵⁰)

⁴⁹ Le « vélocipède », né en France vers 1850, est mû par un pédalier solidaire de la roue avant. L'entraînement de la roue arrière par le pédalier (fixé au cadre) au moyen d'une chaîne avec des pignons de diamètres différents est mis au point en Angleterre vers 1880 : la « bicyclette » est née.

⁵⁰ André Guillerme – Des techniques innovantes pour l'aménité routière dans les pays occidentaux (1900-1960), contribution écrite au 23^e congrès mondial de la route – AIPCR, 2007



Illustration extraite du rapport de Ernest Guglielminetti « L'historique du goudronnage des routes » ; congrès de Paris - 1908

Dès le premier congrès et jusqu'à nos jours, deux approches et deux séries de questions sont menées de front : la construction et l'entretien des routes, la circulation et l'exploitation des routes. La route comme « objet » et la route comme « usage » sont traitées séparément ou de manière regroupée.

Il s'agit d'offrir aux véhicules automobiles, aux poids lourds, aux tramways, aux deux roues, aux piétons un espace utile, sécurisé et convivial.

Les travaux des congrès contribuent donc à prendre en compte ces usagers et leurs attentes comme ils se présentent.

Le véhicule a très vite disparu des questions débattues en congrès. Il a été considéré comme une donnée de départ, à la route de s'adapter ou de se transformer. A cependant persisté la relation pneumatiques/chaussées avec d'abord des considérations sur les systèmes de bandages et

leurs caractéristiques, puis sur les revêtements superficiels et la glissance des chaussées.

1908-1910

Les premières grandes questions abordées dans les congrès mondiaux de la route sont la gêne occasionnée par la poussière soulevée par les véhicules automobiles et le besoin d'une signalisation améliorant la sécurité routière.

1913-1934

Les congrès mondiaux de la route élargissent leur champ d'investigation aux organismes de politique routière et aux questions de financement. Ils débattent d'un renversement du problème route/automobile en mettant en perspective (et en construisant en Italie, en Allemagne, aux États-Unis) des routes spécialement conçues et exclusivement réservées aux automobiles : les autoroutes.

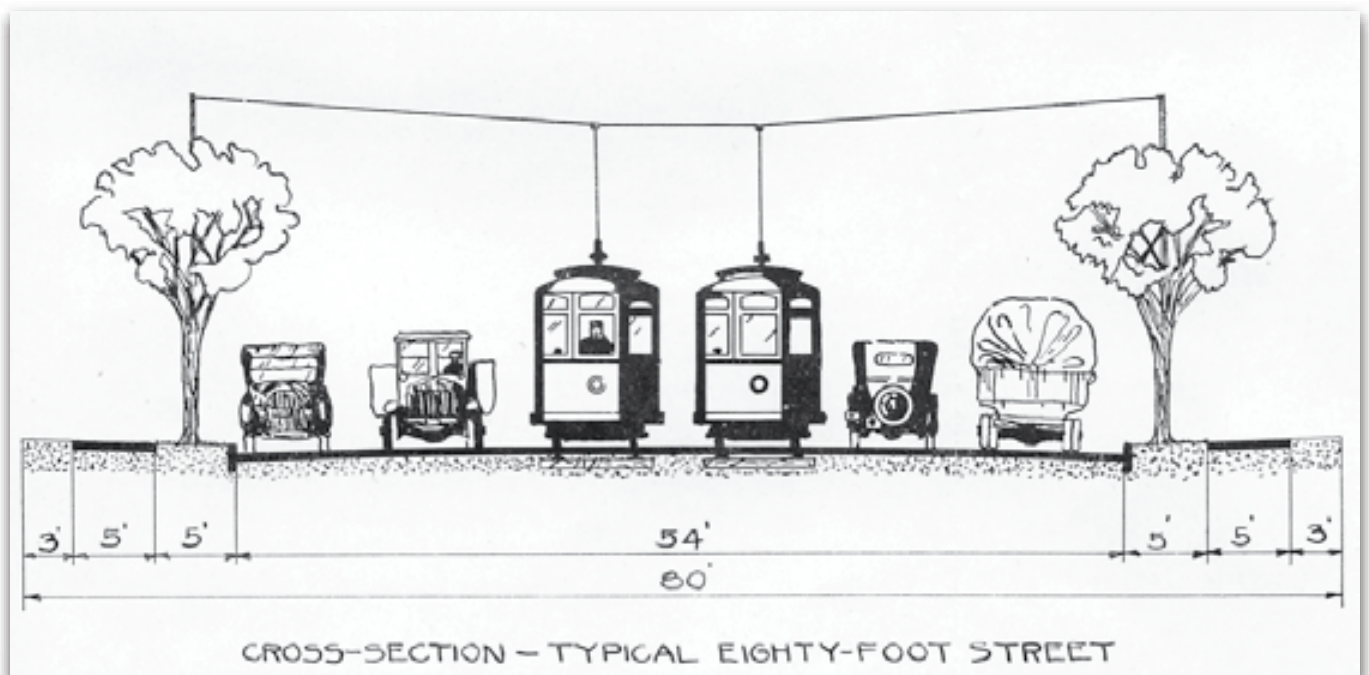


Illustration extraite du rapport de Ernest Guglielminetti « L'historique du goudronnage des routes » ; congrès de Paris - 1908

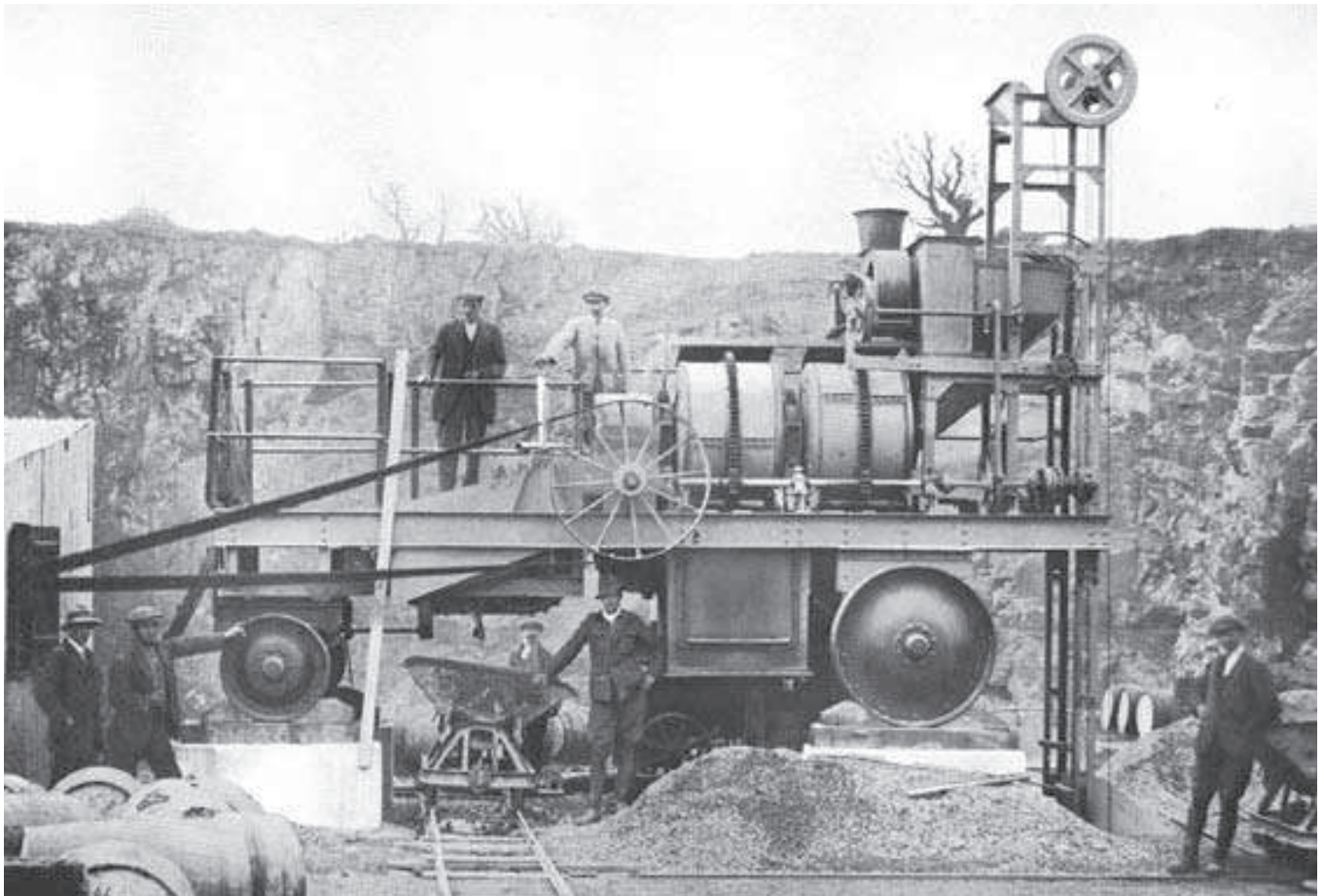


Illustration extraite du rapport de Albert E. Brookes et Arthur E. Collins (Grande-Bretagne) sur l'outillage mécanique moderne employé dans la construction et l'entretien des chaussées ; congrès de Séville - 1923

Les congrès de cette période ouvrent la longue série de travaux parallèles menés sur les deux grands types de chaussée : en béton ou souple. Cet équilibre d'attention est conditionné par des choix économiques et industriels en faveur d'une technique ou d'une autre selon les différents états, acteurs de l'AIPCR.

1938-1964

Sous la sollicitation continue d'un trafic automobile de plus en plus dense et lourd, les anciennes routes s'effondrent ou ont été en grande partie détruites pendant la Seconde Guerre mondiale.

Le sous-sol des routes et sa stabilité dans le temps deviennent des préoccupations majeures. La géotechnique routière se développe, la

plupart des problèmes routiers sont étudiés de manière plus scientifique.

Il en résulte des recommandations physiques ou géométriques et des typologies de route selon différentes approches : trafic, matériaux disponibles, considérations géographiques et humaines...

Cette « mise en équation » de la technique routière se heurte cependant aux ressources disponibles dans les pays colonisés, les pays peu industrialisés... où de nouvelles approches, plus pragmatiques, sont expérimentées.

1964-1991

La mécanisation des travaux routiers s'est fortement développée pendant l'entre-deux-guerres à partir des États-Unis.

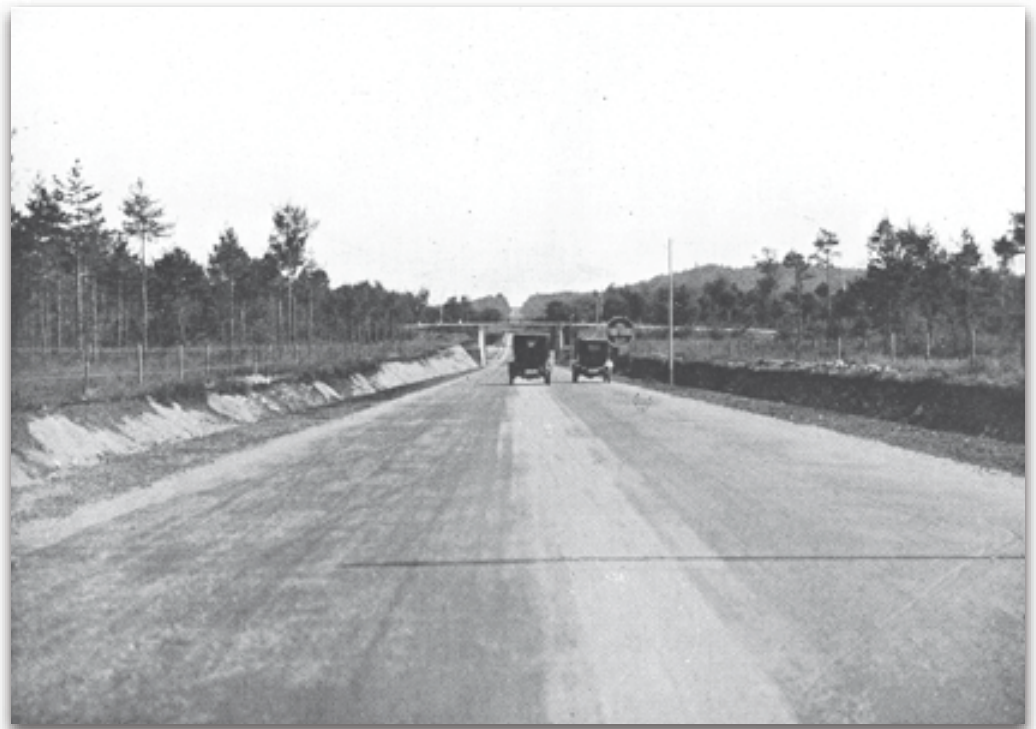
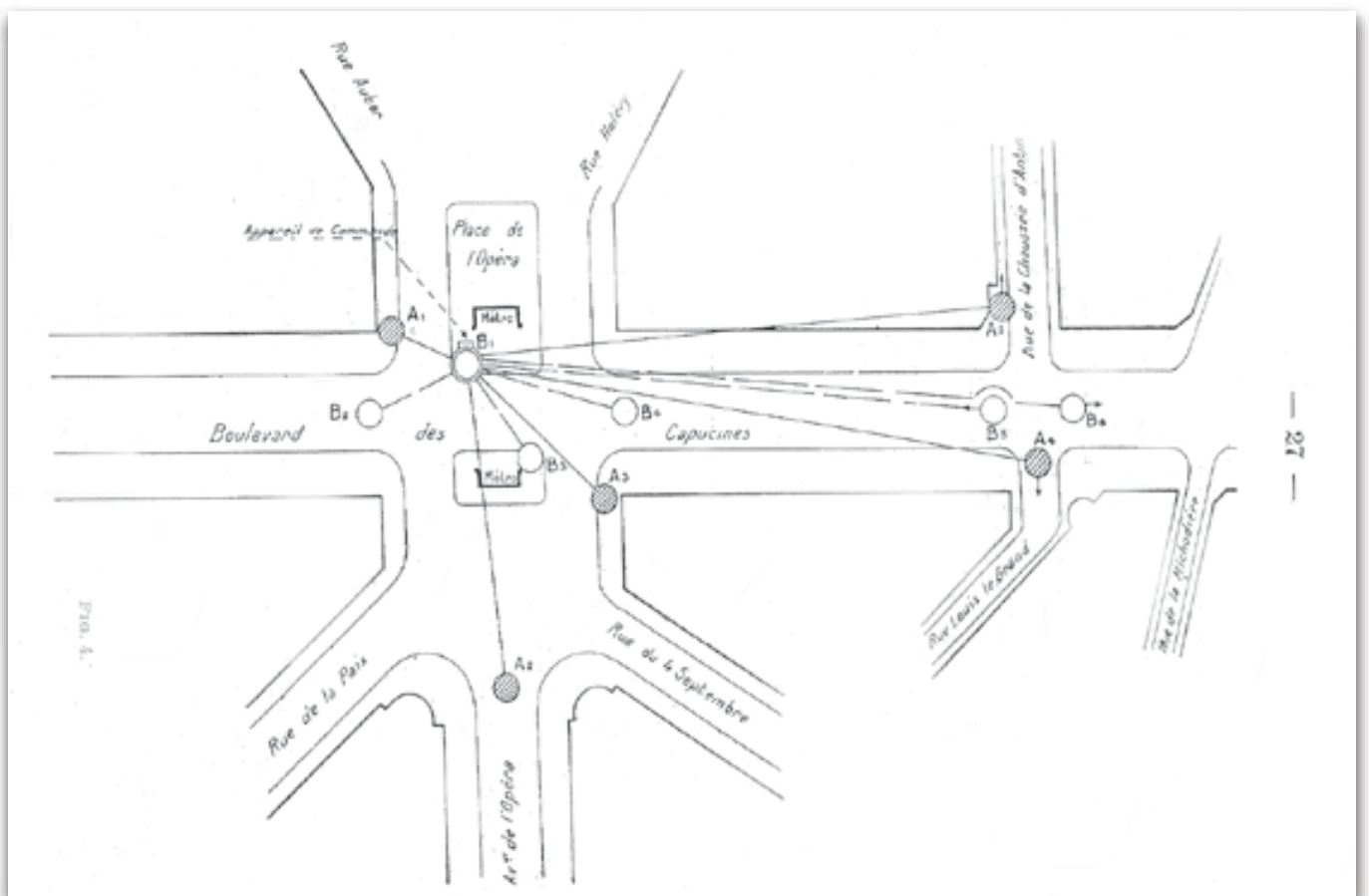


Illustration extraite du compte-rendu du congrès de Milan - 1926



Dessin extrait du rapport d'Émile Massard et Louis Biette (France) sur le développement et l'aménagement des villes dans l'intérêt de la circulation et représentant la coordination des feux d'interdiction ou de ralentissement de la circulation dans un carrefour parisien ; congrès de Milan - 1926



FIG. 1. — Glissement d'un remblai par suite d'un talus trop raide.

Illustration extraite du rapport de Arthur Casagrande (Allemagne) congrès de La Haye - 1938

Les congrès mondiaux de la route reflètent, mais plus tardivement, cette évolution technique en particulier dans le domaine des terrassements. L'automobile dans la ville devient une question essentielle : encombrement, stationnement, pollution... L'environnement, le paysage routier sont des questions nouvellement abordées.

Le besoin de grands axes d'échanges nationaux et internationaux replace l'autoroute et les réseaux autoroutiers au centre des préoccupations.

De nouvelles ressources financières sont recherchées : taxation, privatisation...

Les modèles routiers et autoroutiers précédemment mis au point sont interpellés par l'émergence de nouveaux pays en développement

confrontés à des questions de main-d'œuvre, de matériaux disponibles, de moyens financiers et techniques...

Depuis 1991

L'internationalisation réussie de l'AIPCR fait de l'association et des congrès mondiaux de la route un rendez-vous essentiel de la communauté routière et des organismes économiques et financiers internationaux.

Les questions abordées se focalisent sur le développement routier et autoroutier dans les pays émergents au plan économique et mondial, sur l'environnement, les ressources planétaires disponibles, la conception d'un développement économique durable. Les aspects urbains restent présents.



Fig. 24. Signaux de direction sur la ceinture d'autoroutes autour d'Amsterdam.

Illustration extraite du fascicule des Pays Bas ; congrès de Tokyo - 1967

Tableau 2: REFORME DES POLITIQUES ROUTIERES EN AFRIQUE 1/
REGROUPEMENT DES PAYS EN FONCTION DE LEUR CAPACITE D'ENTRETIEN ROUTIER 2/

GRUPE I: (9 pays)

PAYS QUI ONT DEMONTRÉ UNE VOLONTÉ D'ENTRETIENRE
 LEUR RESEAU ROUTIER, ONT DES INSTITUTIONS EFFICACES
 ET, LE PLUS SOUVENT, DES RESSOURCES FINANCIERES
 SUFFISANTES

	Indice 3/
ALGERIE	6
BOTSWANA	6
COTE D'IVOIRE	3
DJIBOUTI	2
MALAWI	6
MAROC	7
NIGER	3
SEYCHELLES	7
ZIMBABWE	5
Indice Moyen	5.0

GRUPE II: (18 pays)

PAYS QUI S'ORIENTENT VERS UNE BONNE POLITIQUE
 D'ENTRETIEN ROUTIER, AMELIORENT LEUR CAPACITE
 D'EXECUTION ET DISPOSENT DES RESSOURCES
 FINANCIERES NECESSAIRES

	Indice 3/
BENIN	4
BURUNDI	3
CONGO	3
EGYPTE	4
ETHIOPIE	5
GHANA 4/	6
LESOTHO	3
MADAGASCAR	5
MALI	2
MAURICE	6
REP. CENTRAFRICAINE	3
RWANDA	3
SAO TOME & PRINCIPE	2
SWAZILAND	2
TANZANIE 4/	4
TCHAD 4/	5
TOGO	4
TUNISIE	4
Indice Moyen	3.8

GRUPE III: (5 pays)

PAYS QUI N'ONT PAS ENTRETIENU LEUR RESEAU
 ROUTIER BIEN QUE DISPOSANT D'UNE CAPACITE
 D'EXECUTION SUFFISANTE ET DE RESSOURCES
 FINANCIERES ADQUATES

	Indice 3/
CAMEROUN	3
CAP - VERT	3
GABON	2
KENYA	6
NIGERIA	2
SENEGAL	5
Indice Moyen	3.5

GRUPE IV: (16 pays)

PAYS QUI N'ONT PAS ENTRETIENU LEUR RESEAU
 ROUTIER PAR MANQUE DE CAPACITE D'EXECUTION
 ET DE RESSOURCES FINANCIERES

	Indice 3/
ANGOLA	2
BURKINA FASO	3
COMORES	1
GAMBIE	3
GUINEE	4
GUINEE-BISSAU	4
GUINEE EQUAT.	1
LIBERIA	1
MAURITANIE	1
MOZAMBIQUE	3
OUGANDA	1
SIERRA LEONE	4
SOMALIE	1
SOUDAN	1
ZAIRE	4
ZAMBIE	2
Indice Moyen	2.3

1/ RESULTATS D'UNE ENQUETE REALISEE EN AOÛT 1990.

2/ CES REGROUPEMENTS SONT BASES SUR LES RESULTATS DE L'ETUDE "DETERIORATION DES ROUTES EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE"
 PAR M. MASON ET S. THRESCUTT, 1989.

3/ L'INDICE DE CHAQUE PAYS EST UNE MOYENNE DES CODES DES HUIT THEMES.

4/ LE GHANA, LA TANZANIE ET LE TCHAD SONT PASSES DU GROUPE IV AU GROUPE II A LA SUITE DE LEUR ENGAGEMENT CROISSANT
 VIS-A-VIS DE L'ENTRETIEN ET DE LA REHABILITATION DES ROUTES.

Essai de caractérisation des thèmes principaux étudiés dans les congrès mondiaux de la route

		1908	1910	1913	1923	1926	1930	1934	1938	1951	1955	1959
Surface	Poussière											
	Glissance											
Chaussées	Béton											
	Souple											
Fondations	Sol support											
	Sous couches											
Techniques de construction	Matériaux											
	Matériels											
	Terrassements											
	Entretien Réparation											
Caractéristiques géométriques												
Analyses scientifiques												
Autoroutes												
Aspects urbains												
	Tramways											
Gène Pollution Santé												
Environnement Paysage												
Gestion du trafic	Signalisation											
	Sécurité											
	Police											
	Conception											
Organismes de politique routière												
Financement												
	Économies locales											
	Main d'œuvre											
	Développement durable											
Véhicules	Caractéristiques											
	Pneumatiques											

 thème particulièrement développé  thème approfondi

		1964	1967	1971	1975	1979	1983	1987	1991	1995	1999	2003	2007
Surface	Poussière												
	Glissance												
Chaussées	Béton												
	Souple												
Fondations	Sol support												
	Sous couches												
Techniques de construction	Matériaux												
	Matériels												
	Terrassements												
	Entretien Réparation												
Caractéristiques géométriques													
Analyses scientifiques													
Autoroutes													
Aspects urbains													
	Tramways												
Gène Pollution Santé													
Environnement Paysage													
Gestion du trafic	Signalisation												
	Sécurité												
	Police												
	Conception												
Organismes de politique routière													
Financement													
	Économies locales												
	Main d'œuvre												
	Développement durable												51
Véhicules	Caractéristiques												
	Pneumatiques												

2 • Les travaux menés au sein de l'AIPCR

L'AIPCR a d'abord été conçue comme une association chargée de préparer et de tenir à date régulière des congrès mondiaux de la route. Son activité est cependant plus soutenue à partir de l'existence d'un bulletin périodique édité dès 1911.

À partir des années 1950, cette « machine » à congrès apparaît insuffisante pour tenir un rôle majeur et continu dans le domaine routier. L'activité de l'AIPCR va dès lors se déplacer des rendez-vous périodiques des congrès à une activité permanente de ses comités techniques. Ceux-ci seront qualifiés comme ses « forces de vie » en 1987.

À partir de 1969 la **viabilité hivernale** fait l'objet de congrès spécifiques :

- ★ 1^{er} congrès :
Berchtesgaden (République Fédérale d'Allemagne) 15-17 janvier 1969
- ★ 2^e congrès :
Valloire (France) 4-6 février 1971
- ★ 3^e congrès :
Jyväskylä (Finlande) 21-23 février 1973
- ★ 4^e congrès :
Salzbourg (Autriche) 19-21 février 1975
- ★ 5^e congrès :
Dobbiaco (Italie) 25-27 janvier 1978
- ★ 6^e congrès :
Davos (Suisse) 19-21 janvier 1982
- ★ 7^e congrès :
Tempere (Finlande) 25-27 février 1986
- ★ 8^e congrès :
Tromsø (Norvège) 14-16 mars 1990
- ★ 9^e congrès :
Seefeld (Autriche) 21-25 mars 1994
- ★ 10^e congrès :
Luléa (Suède) 16-20 mars 1998
- ★ 11^e congrès :
Sapporo (Japon) 28-31 janvier 2002

- ★ 12^e congrès :
Turin-Sestrières (Italie) 27-30 mars 2006
- ★ 13^e congrès :
Québec (Canada-Québec) 8-12 février 2010

Le besoin de communiquer entre techniciens de nationalités différentes est apparu dès 1913 avec la création d'un « comité international de terminologie ». Il s'agissait d'abord de se comprendre. Un vœu est adopté au 6^e congrès (1926) et va se traduire par l'édition d'un dictionnaire international routier⁵² qui va contribuer à fédérer les acteurs de l'AIPCR et participer au renom international de l'association.

En 1927 il est créé deux premiers « comités techniques » :

- ★ nomenclature des matériaux et modes de construction ;
- ★ uniformisation des règles de recensement de la circulation.

Le nombre, la composition et les thèmes abordés par les comités techniques de l'AIPCR ne cesseront ensuite de s'élargir et de renforcer leur rôle :

1927	2
1935	3
1937	4
1939	5
1951	4
1953	7
1965	8
1966	9
1969	8
1971	9
1979	10
1980	11
1987	12

Auquel il faut ajouter la « commission de la terminologie ».

⁵² La première édition du dictionnaire routier paraît en 1930 en 6 langues.

La transformation en 1986 du bulletin de l'AIPCR en revue trimestrielle « Routes/Roads » donne à l'association une dimension plus grand public⁵³.

1995 : un plan stratégique :

À partir de 1995 et de l'élaboration d'un « plan stratégique », les comités techniques de l'AIPCR vont progressivement s'inscrire sous les thèmes dominants choisis.

1996-1999 : Les 15 comités techniques, le groupe de travail et la commission de terminologie se situent dans six thèmes stratégiques retenus :

- ★ techniques routières ;
- ★ gestion des routes ;
- ★ développement durable et rôle des routes dans le système de transport ;
- ★ point de vue de l'utilisateur ;
- ★ efficacité des moyens engagés ;
- ★ transfert de technologie.

L'actualisation du plan stratégique pour la période **2000-2003** privilégie cinq thèmes :

- ★ techniques routières ;
- ★ transport routier, qualité de vie et développement durable ;
- ★ exploitation des routes et du transport routier ;
- ★ gestion et administration du système routier ;
- ★ niveaux appropriés de développement des routes et du transport routier.

L'actualisation du plan stratégique pour la période **2004-2007** inscrit l'ensemble des comités techniques de l'AIPCR dans les quatre thèmes retenus :

- ★ gouvernance et gestion des réseaux routiers ;
- ★ mobilité durable ;
- ★ sécurité routière et exploitation ;
- ★ qualité des infrastructures routières ;
- ★ comité de la terminologie.

L'internationalisation de l'AIPCR s'est régulièrement accélérée par la diversité des nationalités prenant en charge ou contribuant aux travaux de ses comités techniques⁵⁴.

IV • Caractéristiques

1 • Une internationale d'hommes et de techniques

Ampleur

Pour une association internationale, le nombre d'affiliés et leur provenance planétaire constituent évidemment des critères essentiels d'appréciation et de reconnaissance.

L'adhésion des États à l'AIPCR et leur présence en tant que tels aux congrès mondiaux font l'objet d'une quête permanente.

On constate :

- ★ un écho immédiat et important lors du premier congrès, illustrant un besoin mondial d'appréhender l'arrivée de l'automobile sur les routes et dans le domaine des transports ;
- ★ une progression continue des pays participant aux congrès mondiaux, culminant en 1930 au congrès de Washington ;
- ★ ensuite une décrue, significativement accélérée après la Seconde Guerre mondiale ;
- ★ une reconquête laborieuse par l'AIPCR de son internationalisme entre 1951 et 1987, où le nombre de pays participants dépasse de nouveau celui atteint en 1930 ;
- ★ une forte progression entre 1987 et 1999 ;
- ★ depuis 1999, la centaine de pays affiliés⁵⁵ ou présents lors des congrès mondiaux est dépassée.

L'absence de certaines nations est un sujet régulier de préoccupation de l'AIPCR.

La non présence des États-Unis marque la période d'avant 1930 et surtout celle de l'après Seconde Guerre mondiale jusqu'en 1989. Elle est vécue tout à la fois comme un handicap et une mise en cause de la crédibilité de l'association. L'AIPCR n'aura de cesse de tenter de surmonter cette situation.

⁵³ 7000 exemplaires diffusés dans 125 pays.

⁵⁴ voir pp. 44-45 le tableau des commissions spécialisées internes à l'AIPCR .

⁵⁵ En novembre 2006, 111 gouvernements étaient membres de l'AIPCR ; l'ONU compte actuellement 191 États.

Commissions spécialisées internes à l'AIPCR

Appellations et organisation interne du plan stratégique 2003-2007		1913	1914	1919	1926	1927	1935	1937	1939	1940	1951	1953	1957
Terminologie		1			2								
Techniques routières	caractéristiques de surface								4				5
							8					9	
	Chaussées routières										11		
	Terrassements, drainage et couche de forme					16			17		18		
Transport routier, qualité de vie et développement durable	routes interurbaines et transport interurbain intégré												
	Ville et transport urbain intégré												
	Développement durable et transport routier												
	Transport de marchandise												
Exploitation des routes et du transport routier	exploitation des tunnels routiers												23
	Sécurité routière					24			25		26	27	28
	Exploitation des réseaux											29	30
	Gestion des risques liés aux routes												
Gestion et administration du système routier	gestion des routes												
	Évaluation économique et financière												
	Ponts et autres ouvrages routiers												
	Performance des administrations routières												
Niveaux appropriés de développement des routes et du transport routier	consultation du public												
	Échanges technologiques et développement											39	
	Développement approprié												
Unification des poids et dimensionnement des véhicules													

1 Comité international de terminologie
 2 Dictionnaire routier
 3 Commission de la terminologie
 4 Glissance des chaussées
 5 Comité de la glissance
 6 Comité de la glissance et de l'uni
 7 Caractéristiques de surface

8 Émulsions bitumineuses
 9 Émulsions
 10 Dimensionnement des chaussées
 11 Pistes d'aviation
 12 Béton précontraint (avec CEMBUREAU)
 13 Routes en béton
 14 Chaussées souples

15 Routes souples
 16 Nomenclature des matériaux et modes de construction
 17 Unification des essais de tous les matériaux routiers
 18 Essai des matériaux routiers
 19 Routes interurbaines
 20 Routes en milieu urbain
 21 Comité de la ville

1959	1960	1964	1965	1966	1969	1971	1975	1976	1979	1980	1983	1987	1991	2004
													3	
							6		7					
		10												
12			13											
				14	15									
									19					
								20					21	
													22	
	31													
			32					33		34	35	36		
				37										
										38				
											40			

22 Environnement
 23 Tunnels routiers
 24 Uniformisation des règles de recensement de la circulation
 25 Statistiques des accidents routiers
 26 Recensement des accidents et de la circulation routière
 27 Étude des caractéristiques des routes en fonction de la sécurité

28 Comité de la sécurité
 29 Étude de la circulation et caractéristiques de la route en fonction de cette circulation
 30 Comité de la circulation et de la sécurité
 31 Comité de la circulation
 32 Viabilité hivernale
 33 Viabilité hivernale et entretien

34 Comité de l'entretien
 35 Comité de l'entretien et de la gestion
 36 Gestion des routes
 37 Comité économique et financier
 38 Ponts routiers
 39 Routes économiques
 40 Routes dans les régions en développement

Il en est de même, à des degrés moindres, de l'absence de l'Italie (1908-1913), de l'Allemagne (1919-1930) ou de l'Espagne (1975).

La présence des pays d'Amérique latine est rapidement recherchée par l'AIPCR, mais n'aboutit de façon durable qu'à compter de la fin des années 1980.

La présence des États socialistes s'effectue sans retard particulier, hors la République Démocratique Allemande. Le congrès de Prague (1971) est un indéniable geste en leur direction.

Les États asiatiques et d'Océanie sont relativement présents depuis le premier congrès. Le congrès avorté de New-Delhi en 1963 sera compensé par ceux de Tokyo (1967) et de Sydney (1983).

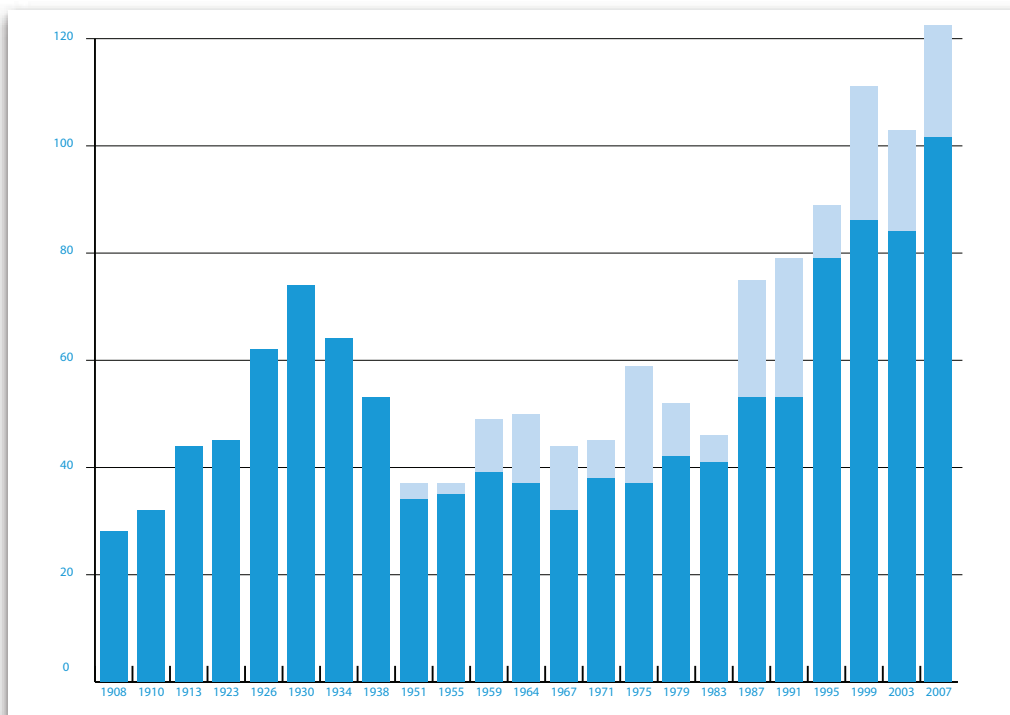
La présence des États africains ne sera réellement significative qu'après la décolonisation du continent. Elle tardera à se manifester et à acquérir une dimension permanente. Les moindres capacités

économiques de ces pays devront être appréhendées et modifier significativement les approches et les techniques routières. Les congrès de Marrakech (1991) et Durban (2003) illustrent une volonté de répondre à ces nouveaux enjeux. D'abord circonscrit à l'Europe, les congrès mondiaux de la route se sont déplacés sur le continent américain (1930, 1959, 1975, 1995), asiatique ou océanien (1967, 1983, 1999), africain (1991, 2003). Ce tour de la planète reste encore marqué par sa dimension originelle européenne (56 % des congrès mondiaux tenus).

Trois pays ont connu deux congrès : l'Italie, la Belgique (Bruxelles) et la France (Paris).

Ramifications nationales

L'AIPCR est d'abord un organisme centralisé ayant pour tâche essentielle de préparer et de tenir à date régulière des congrès mondiaux de la route.



Nombre de pays représentés ou observateurs

La déconcentration de son activité s'opère sous deux aspects :

- ★ une diversification technique (comités techniques) en son sein, se traduisant ensuite par une continuité de réflexion et de travaux au-delà des échéances des congrès mondiaux, puis indépendamment d'eux ;
- ★ des organisations nationales (comités nationaux) correspondant à ce niveau aux fonctions de l'AIPCR et devenant les interlocuteurs locaux de l'association.

Le comité britannique de préparation du congrès de Londres (1913) a prolongé son activité au-delà de cette session.

Ce comité est qualifié de « national » par l'AIPCR en 1922.

En 1930, au congrès de Washington, Paul Le Gavrian, secrétaire général de l'AIPCR, déclare : « Certains de nos collègues nous ont bien souvent fait part de leur désir que, dans chaque pays, une formation permanente et locale puisse s'occuper, en coopération directe avec

le bureau exécutif international, des affaires concernant l'Association Internationale des Congrès de la Route... Je citerai, comme exemple, ce qui a été fait chez nos amis de la Grande-Bretagne où, depuis plusieurs années déjà, un comité que nous appelons *British Organizing Committee* fonctionne admirablement, dans le sens ce que je viens d'indiquer. Ce comité, composé de peu de personnes, est en somme le correspondant permanent en Angleterre du bureau exécutif central ».

Les fonctions des comités nationaux sont définies en 1934 : propagande, recrutement, recouvrement des cotisations, recherche de renseignements techniques, centralisation de ces renseignements, liaison avec le bureau central à Paris, collaboration au bulletin de l'AIPCR, préparation des interventions aux congrès, organisation du déplacement des délégués aux congrès.

On dénombre en 1934, 13 comités nationaux. Ce nombre évoluera progressivement.



1908-2007 : 23 étapes planétaires

« pour mémoire » | n°3 automne 2007

Il existe en 2007 des comités nationaux ou des organisations reconnues comme telles dans 37 pays : Algérie, Allemagne, Argentine, Australie / Nouvelle-Zélande, Autriche, Belgique, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Canada, Canada-Québec, Congo, Espagne, France, Grèce, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Madagascar, Mali, Maroc, Mexique, Pays nordiques, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Sénégal, Slovaquie, Slovénie, Suisse.

La création du comité français en 1953 marque une étape dans l'internationalisation de l'AIPCR et dans la dissociation de sa fonction internationale et de sa présence française.

Utilité et reconnaissance

Ayant réussi à intégrer dans sa démarche des associations telles que les Touring-Clubs et les Automobile-Clubs, l'AIPCR est, au début du siècle, l'organisation mondiale non contestée dans le domaine de la technique routière. Son rôle déclencheur, au congrès de Paris en 1908, dans l'adoption des premiers panneaux internationaux de signalisation routière lui a conféré cette place mondiale.

Pendant l'entre-deux-guerres, l'AIPCR fait de la Société des nations et de l'admission en son sein des États du monde ou du refus de les reconnaître, le critère pour qualifier ses propres membres. L'association perd en quelque sorte « la main », même si elle applique, avec beaucoup de souplesse, cette référence internationale.

La mise en place de régimes dictatoriaux, la préparation à la guerre donnent à certains congrès mondiaux de la route des allures de tribune politique. L'AIPCR réussit à traverser cette période sans trop de dommage en concentrant ses travaux sur le développement des techniques routières.

L'après-Seconde Guerre mondiale est beaucoup plus difficile.

Le refus des États-Unis de prendre sa place au sein de l'AIPCR jusqu'en 1989, complique le fonctionnement de l'association et handicape sa crédibilité.

La Fédération Routière Internationale (IRF) créée en 1948 et regroupant les grandes sociétés de travaux publics, les fédérations de constructeurs d'automobiles, divers établissements publics ou privés existants dans ce secteur... ébranle le statut et la place de l'AIPCR. Mais cette concurrence va progressivement s'apaiser et déboucher plus tard sur une coopération apparaissant même dans l'organisation de séances particulières lors de congrès mondiaux de la route.

L'ONU succédant à la Société des nations devient logiquement la référence⁵⁶ de l'AIPCR pour reconnaître les pays et leur gouvernement, à l'exemple des différents épisodes concernant la République Démocratique Allemande.

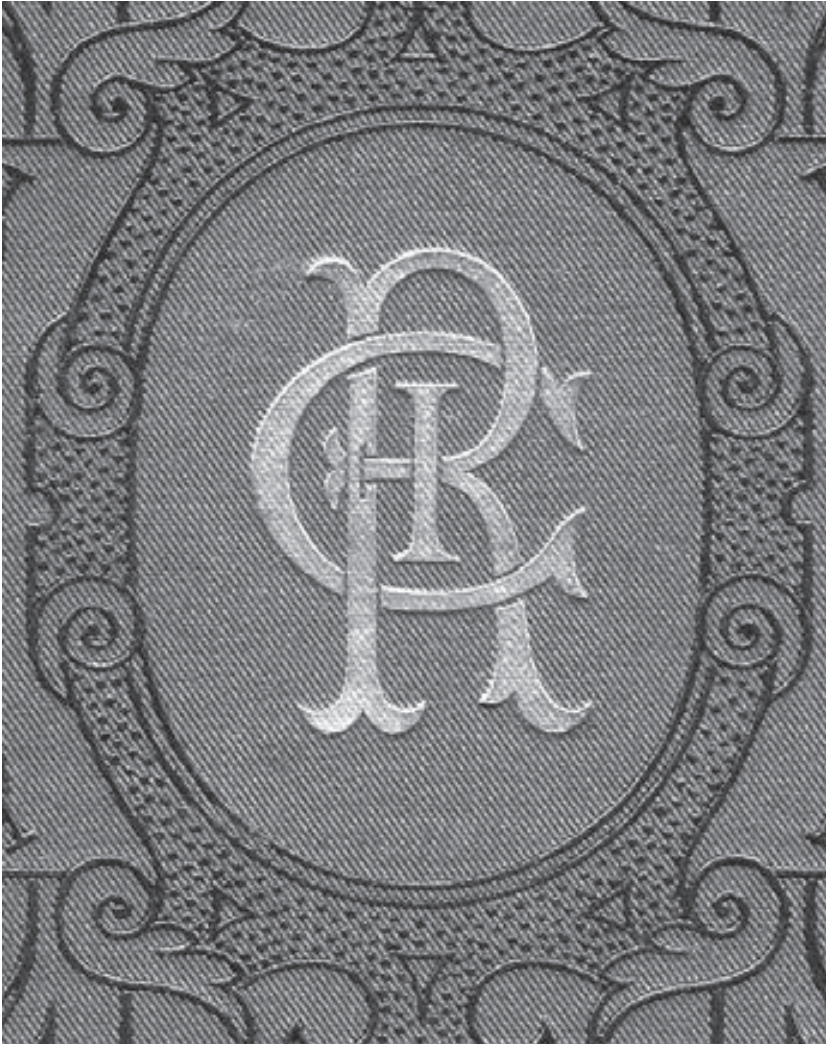
L'AIPCR suit, sans anticipation, l'accès à l'indépendance des pays colonisés et éprouve des difficultés à les fédérer rapidement. La situation économique de ces nouveaux États, ainsi que d'autres, nécessite une modification des approches routières et des critères économiques qui jusqu'alors avaient été mis en avant dans les pays industrialisés.

En 1950, à l'initiative de l'UNESCO, l'AIPCR est parmi les membres fondateurs de l'Union Internationale des Associations et Organismes Techniques (UATI). Et c'est sous l'égide de l'UNESCO et avec sa contribution financière que l'AIPCR reprend la publication de son dictionnaire routier.

Cette stratégie internationale est payante. L'AIPCR est admise au statut consultatif auprès du Conseil économique et social de l'ONU en 1972.

L'AIPCR va construire avec plusieurs organisations internationales, routières ou non, des coopérations ou une répartition des rôles qui préservent sa place et son identité. Des relations de travail vont s'établir avec l'Organisation mondiale du Tourisme de l'Automobile (OTA), l'Alliance Internationale de Tourisme (AIT), la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), l'Union Internationale des Transports routiers (IRU),

⁵⁶ *Dès la mise en place de l'ONU, l'AIPCR établit des relations suivies auprès de l'Office européen des Nations unies et de sa direction des Transports.*



L'emblème de l'AIPCR

⁵⁷ Un protocole d'accord de coopération est signé en 2007 entre l'AIPCR et la Banque mondiale.

l'Union Internationale des Transports Publics (UITP), mais aussi avec des associations régionales comme la Road Engineering Association of Asia and Australasia (REAAA), l'Association routière maghrébine, l'Association routière des pays nordiques (NVF), le Conseil des directeurs des routes ibéro-latino américains...

Des relations suivies et des coopérations se sont établies entre l'AIPCR et les grands organismes

économiques et financiers mondiaux : Organisation de Coopération et de Développement Économique (OCDE), Banque mondiale⁵⁷...

2 • Approches de l'identité de l'AIPCR

Nom et statuts

L'AIPCR est d'abord conçue comme une association internationale chargée de tenir à date régulière des congrès mondiaux de la route. Cette fonction exclusive est rapidement élargie par la parution trimestrielle d'un bulletin donnant un caractère beaucoup plus permanent à l'AIPCR.

La place centrale des congrès mondiaux de la route commence à être mise en question au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. L'évolution rapide des techniques routières et le besoin d'échanges internationaux rapprochés ne sont plus compatibles avec une périodicité de quatre ans entre chaque congrès. Par ailleurs la référence internationale de l'AIPCR dans le domaine routier est moins exclusive. Pour remédier à cela, l'association impulse avec de plus en plus d'insistance ses comités techniques jusqu'à leur donner une fonction internationale permanente relativement déconnectée des échanges de congrès.

Cette évolution conduit l'AIPCR à changer de nom en 1995 pour adopter celui d'Association Mondiale de la Route, tout en conservant son sigle (AIPCR) et son emblème.

En novembre 1996, l'AIPCR procède à une révision générale de ses statuts en redéfinissant ses buts, ses organismes de direction (un Conseil de l'association remplace la Commission Internationale Permanente) et leurs modalités de désignation et de renouvellement. Les fonctions spécifiques de président et de secrétaire général sont précisées.



Emblème et devise

L'emblème de l'AIPCR trouve son origine dans l'entrelacement des lettres C, I, R, initiales de « congrès international de la route », inscrit en couverture du volume reproduisant les travaux du congrès de Paris (1908). Après l'adoption de la devise « Via Vita », celle-ci figure en bandeau sous les lettres C, I, R, entrelacées, à partir de juillet 1911.

En décembre 1911 l'emblème trouve sa forme définitive. L'ensemble s'inscrit dans un carré aux angles arrondis.

« Via Vita » figure en haut et en bas de ce carré ; au centre les lettres sont entrelacées. Leur graphisme a un peu changé, permettant ainsi de décliner successivement A, I, P, C, R, les initiales complètes de l'association. En 1986, il est ajouté au-dessus du carré : « AIPCR » et au-dessous les initiales anglaises de l'association : « PIARC »

Lors du changement de nom de l'association, il est surajouté au graphisme précédent, au-dessus d'AIPCR : « Association mondiale de la Route » et au-dessous de PIARC : « World Road Association ».

Lors du premier congrès de Paris en 1908, un gala à la Comédie-Française est offert le 14 octobre aux congressistes. La soirée se compose d'une



comédie de Molière « Le dépit amoureux », de deux autres courtes pièces théâtrales et d'un à propos envers « La route » lu par Julia Bartet⁵⁸. Cet à propos a été rédigé par Henry Defert⁵⁹, membre du comité du Touring-Club de France.

Soulignons deux vers :

« ...Car, la route qui roule est l'artère féconde
Où circulent la Vie et le Progrès du Monde... »
S'inspirant probablement de cette référence, le comité belge de préparation du congrès suivant (Bruxelles-1910) adopte comme devise Via Vita.

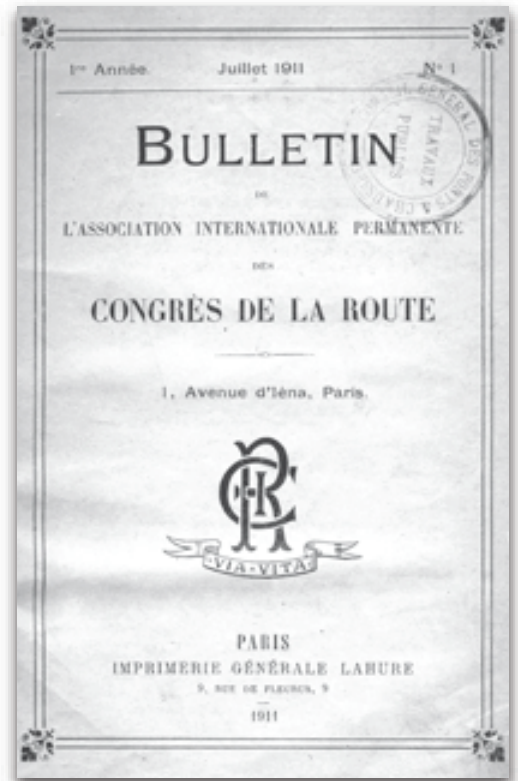
⁵⁸ Sociétaire de la Comédie-Française.

⁵⁹ Henry Defert deviendra par la suite président du Touring-Club de France et vice-président de l'AIPCR.



En préambule de ce congrès, lors de l'inauguration de l'exposition du génie civil et de la route, le 18 juin 1910, Léon Hubert, membre de la chambre des représentants, déclare :

« Mais la route a amené des résultats plus hautement désirables encore : avec elle s'accrut la civilisation ; elle a permis aux peuples de mieux

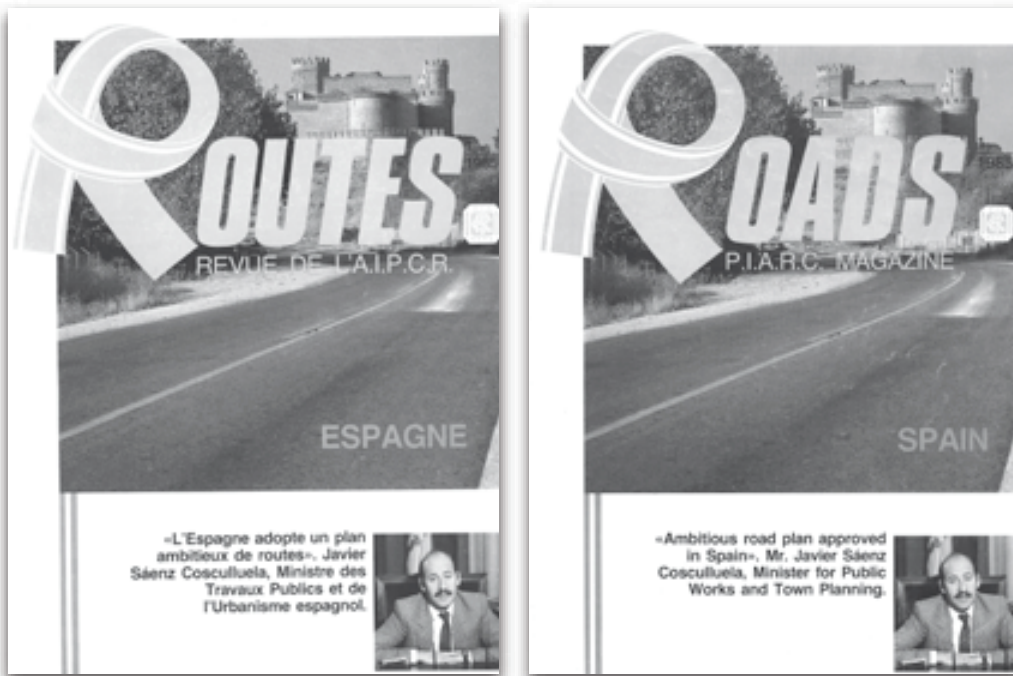


se connaître, c'est-à-dire de se mieux apprécier ; les pensées se sont échangées en même temps que les produits ; les peuples se mêlèrent et se confondirent et ils acquirent de plus en plus cette conviction qu'au lieu de lutter entre eux, ils devaient, d'un même effort et en commun, faire marcher l'humanité toute entière vers plus de bien-être et vers un idéal de plus en plus élevé.

Aussi n'avons-nous pas hésité à donner pour devise à notre futur congrès de la route ces deux mots si courts, si suggestifs et si vrais : « Via Vita », la route, c'est la vie. »

Lors de la séance d'ouverture du congrès, le 1^{er} août 1910, le ministre belge des travaux publics, Auguste Delbeke reprend à son tour la formule :

« Rien, dans l'aménagement de la planète habitée par l'homme, rien, je pense, n'a plus d'importance que la Route.



Dès que la route a paru, la barbarie a cédé. Dès que la route a été sûre, le bien-être a pu se montrer.

Dès que les routes se sont multipliées, les civilisations sont nées.

Et on ne voit-on pas aujourd'hui que pour tirer de sa misère une contrée abandonnée, il suffit de la route ?

Que pour couvrir de riches moissons, les landes désolées, il suffit de la route ?

Que pour fonder des bourgs et des cités là où règne le désert, il suffit toujours de la route ?

On a vraiment raison de le dire : *via vita*. La route c'est pour les peuples la prospérité. C'est la civilisation, c'est la fraternité, c'est la vie ! »

Le 20 mai 1911, la Commission Internationale Permanente de l'AIPCR fait de « *Via Vita* » la devise de l'association et la fait figurer dans ses publications.

Depuis, cette devise est souvent utilisée par les congressistes. Elle sert de support pour des propos vantant le progrès technique et

l'entente entre les hommes. Bien souvent, les États⁶⁰, nouveaux adhérents de l'AIPCR, utilisent cette référence pour marquer leur entrée dans l'association et signifier leur accord avec les valeurs de la communauté.

À la veille du congrès du centenaire, l'AIPCR a lancé un concours pour renouveler son emblème et, éventuellement, sa devise. Le conseil de l'association prendra les décisions fin 2007.

Publications

Après le succès des deux premiers congrès mondiaux, l'AIPCR est sollicitée par plusieurs publications françaises ou étrangères pour accueillir et diffuser ses travaux et réflexions dans le domaine routier. Le bureau exécutif préfère créer un bulletin technique autonome sous sa stricte responsabilité. Le premier numéro paraît en juillet 1911.

Son rythme de parution varie, pour ensuite se stabiliser à trois mois. Le bulletin est édité en deux langues (français, anglais).

⁶⁰ Exemples : États-Unis (1913), URSS (1955)...



La parution du bulletin est interrompue pendant les deux guerres mondiales (numéro 12 de juin 1914, puis numéro suivant de novembre 1919 ; numéro 125 du 1^{er} août 1940, puis numéro suivant du 1^{er} trimestre 1951).

Après la Seconde Guerre mondiale, le bulletin reparait sous un autre format et en deux langues (français, anglais) du numéro 126 au numéro 130. Il retrouve ensuite son format d'origine.

En 1986, l'AIPCR remplace son bulletin par une revue technique illustrée : « Routes/Roads ».

Bien que s'inscrivant dans la continuité du bulletin précédent, la revue⁶¹ adopte un contenu et une forme beaucoup plus tournés vers le large public⁶² de la communauté internationale technique. Chaque numéro est bilingue, français et anglais. Des informations figurent en allemand, espagnol et portugais.

Il change de format en 1995.

Une nouvelle formule apparaît en 2005.

Les prix de l'AIPCR

Le second congrès mondial de la route à Bruxelles en 1910 avait dégagé un solde bénéficiaire. La commission locale belge de préparation et d'organisation de ce congrès, décide, en mai 1911, de donner 13 000 francs belges à l'AIPCR pour fonder un prix perpétuel.

Ce prix dit « du deuxième congrès », puis « de la Belgique » est « attribué au meilleur ouvrage ou à la meilleure contribution ayant pour objet de favoriser les progrès dans la construction, l'entretien, la circulation ou l'exploitation de la route ». Il est décerné à chaque congrès par la commission internationale permanente sur proposition d'un jury international « où les ingénieurs belges [sont] en majorité ».

⁶¹ Première parution sous le numéro 258.

⁶² Dans le premier éditorial de la revue, Enrique Balaguer, président de l'AIPCR, présente cette publication comme le lien permanent entre les membres de l'AIPCR, mais aussi comme la revue des comités nationaux de l'AIPCR et des comités techniques, des professionnels, des chercheurs, des promoteurs et des techniciens du monde entier.

Le mémoire primé fait l'objet d'une publication intégrale ou résumée dans le bulletin de l'AIPCR.

Année	Congrès	Prix attribué à	Pays	Intitulé du mémoire présenté
1913	Londres	Francis Wood	Grande Bretagne	Nouvelles méthodes de construction des routes «Festina Lente»
1923	Séville	Henri Tréhard	France	Les routes en béton de ciment «Pro Via»
1926	Milan	non attribué		
1930	Washington	Edwin W. James	États-Unis	Principes fondamentaux sur lesquels doivent être basés la construction, l'administration et le financement des routes «Americus»
1934	Munich	Erwin Neumann	Allemagne	Nouvelles méthodes pour la construction des revêtements bitumineux : leur justification théorique et expérimentale
1938	La Haye	Lloyd F. Rader	États-Unis	Recherche relative aux propriétés physiques, aux basses températures, des mixtures asphalte liquide pour revêtement de route
1951	Lisbonne	non attribué		
1955	Istanbul	Leroux	France	Le vieillissement des liants hydrocarbonés
1959	Rio de Janeiro	Cyril George Giles	Grande Bretagne	Résistance au glissement des véhicules en fonction des caractéristiques de revêtement
1964	Rome	non attribué		
1967	Tokyo	À. E. Burks et M. F. Maggs	Grande Bretagne	The cromwell slip-form paver trials
1971	Prague	Deschamps, Dutron, Hofmans, Van Ael, Doyen, Van Loocke	Belgique	sur la théorie et la construction des revêtements en béton
1975	Mexico	Rørbech	Danemark	De l'écoulement de la circulation routière sur une chaussée à plusieurs voies. De la prise en compte, grâce à un modèle de Markov, des modes de formation des queues et des changements de voies
1979	Vienne	non attribué		
1983	Sydney	deux prix : W. M. Rahmann Patrice Retour	Australie France	Traffic overload À design basis for urban areas
1987	Bruxelles	non attribué		
1991	Marrakech	Pohlmann	Allemagne	De l'influence des conditions climatiques sur les chaussées bitumineuses
1995	Montréal	non attribué		

En avril 1985, le comité exécutif de l'AIPCR et les présidents des comités techniques se réunissent à Mexico, à l'invitation du gouvernement mexicain, pour mener leurs travaux. Dans le prolongement cette réunion, le gouvernement mexicain propose à l'AIPCR d'instituer un « prix du Mexique » destiné à récompenser les meilleurs travaux écrits sur des thèmes routier offrant un intérêt particulier pour les pays en développement.

Ce prix consiste en quatre pièces d'or « Centenarios » de 37,4 g chacune. Il est attribué à chaque congrès par décision du chef de la délégation mexicaine, compte tenu des avis du président du comité des routes dans les régions en développement, d'un représentant du pays où a lieu le congrès et du secrétaire général de l'association. Un résumé du travail primé est publié dans le bulletin de l'AIPCR.

Année	Congrès	Prix attribué à	Pays	Intitulé du mémoire présenté
1987	Bruxelles	Ian Mills	Royaume-Uni	Routes dans les régions en développement
1991	Marrakech	Association routière maghrébine		Perspectives de développement du réseau routier maghrébin
1995	Montréal	José J. Dombriz Lozano	Espagne	pour le rôle de l'Espagne dans la promotion de la langue espagnole auprès de l'AIPCR et dans la création du conseil des directeurs des routes ibéro et ibéro-américains

La création d'un concours de mémoires des jeunes professionnels est décidée en 1998. Il est organisé à deux niveaux : national et international.

Une médaille « Maurice Milne » est créée en 1998. Elle sera attribuée à la meilleure idée innovante et offerte par le comité national britannique.

Congrès de Kuala Lumpur - 1999 :

Prix	Attribué à	Pays	Intitulé du mémoire présenté
Trois mémoires : jeunes professionnels	Ludovic Gautier, Bertrand Jacqueson, Jean-Pierre Le Floc'h, Béatrice Royaux	France	Infrastructures et transport pour le vingt-et-unième siècle dans le cadre du développement durable
	Yvonne Lam, Jessie Yeow, Rosmawati Harun, Surya Mustaffa	Malaisie	La Malaisie sur le chemin du 21 ^e siècle
	Greg Marsden, Kiron Chatteriee, Glenn Lyons, Mark Brackstone	Royaume-Uni	Un problème toujours croissant ?
Médaille Maurice Milne	Hanna Pikkarainen, Sini Puntanen, Mari Siikonen, Majja Vähä-Rahka, Laura Yli-Jama	Finlande	La vie en transport

À l'occasion du 21^e congrès mondial (Kuala Lumpur) le comité national suisse de l'AIPCR décide de créer un prix de l'« environnement et du développement durable ». D'une valeur de 10 000 francs suisses, il sera attribué à chaque

congrès par le comité suisse en étroite collaboration avec la commission « communication » de l'AIPCR. En 2000, les prix de l'AIPCR sont réorganisés et diversifiés.

Congrès de Durban - 2003

Prix	Parrainé par	Attribué à	Pays	Intitulé du mémoire présenté
Construction, entretien et exploitation des routes	Comité national de Belgique	Bernd Raubal	Autriche	An angle-step-method for designing a drainage-optimized surface for roundabouts with slope
Développement durable	Comité national suisse	Yukitoshi Fujishima, Yohei Hioki et Nobuyuki Momoï	Japon	Comprehensive Recycling System on Expressway Construction and Maintenance
Enjeux pour les pays en développement	Gouvernement mexicain	Takeshi Yoshida, Satoshi Ueda, Yukihiko Yudasaka et Fujio Ito	Japon	Analyzing poverty-reducing effect of road improvement
Jeunes professionnels	Comité national britannique	Bryan Magee, Victoria Moreland, James Quick et Matthew Wilson	Royaume-Uni	2030 : À Transport Odyssey
Idee la plus innovante (Médaille Maurice Milne)	Comité national britannique	Jochen Stemmler et Michael Neuhaus	Suisse	Development of an electronic joystick steering (steer-by-wire) device for disabled drivers

3 • Des valeurs

Dans sa traversée du xx^e siècle, l'AIPCR a contribué, avec les vingt-deux congrès mondiaux qu'elle a organisés, à un réexamen de la route bousculée par l'arrivée de l'automobile et par son développement rapide.

Le congrès mondial de la route est devenu un rendez-vous de la communauté internationale routière et de nombreuses associations internationales qui gravitent dans ce domaine.

Ces rendez-vous internationaux, l'activité continue de l'association et de ses comités techniques ont concentré les principales réflexions et expériences menées dans le monde sur cette question. La compréhension et la maîtrise des phénomènes ont permis de dégager des voies de progrès.

L'AIPCR a ainsi tenu son rôle et sa place. Elle a contribué à établir une doctrine routière mondiale et des décisions internationales qui

ont donné au domaine routier une dimension internationale prenant le pas sur les approches locales précédentes.

Ce bilan crédite l'Association mondiale de la route d'utilité.

Les congrès et la vie de l'AIPCR ont généré un collectif humain, une internationale tournée vers l'échange et la discussion, cherchant à dégager des références ou des principes communs. La recherche du consensus a été privilégiée dans la prise des décisions. Les concurrences qui sont apparues entre organismes ont assez largement débouché sur des coopérations ou des ententes.

L'AIPCR a acquis un savoir-faire de relations humaines produisant un réseau de connaissances, de relations, de complicités entre techniciens routiers. Une communauté urbaine s'est formée.

L'enrôlement du progrès technique dans l'entente entre les hommes et des nations ponctue fréquemment les propos des congrès.

On peut y voir l'influence des idées saint-simoniennes. Cette « foi dans un progrès industriel porteur d'une perspective de rédemption sociale »⁶³, se concentre dans la devise de l'association : « Via Vita » ou dans sa déclinaison plus récente : « la route du développement passe par le développement de la route ».

Les acteurs de l'AIPCR sont pétris de considérations techniques et de rigueur intellectuelle. Ils veillent à éloigner les aspects commerciaux (constructeurs d'automobiles, entrepreneurs de travaux publics, ...), pourtant forts puissants, de leurs réflexions et de leurs propositions. La résistance apparaît moins forte vis-à-vis des grands organismes financiers mondiaux.

L'internationalisation de l'AIPCR, le déplacement progressif de ses préoccupations d'une Europe industrialisée aux pays en développement obligent à une ré-interrogation des caractéristiques routières et des critères économiques précédemment établis.

Si la route n'est assurément pas synonyme automatiquement de progrès et d'entente entre les hommes, elle reste un besoin pour les économies et les sociétés. Au début du XXI^e siècle, les questions routières et les réponses à trouver demeurent encore à l'ordre du jour.

4 • Florilège, en guise de conclusion

Louis Barthou, ministre français des travaux publics, congrès de Paris, 12 octobre 1908 :

En attendant l'heure prochaine où sur les routes de là-haut, indestructibles celles-là et éternellement renouvelées, tous les hommes réaliseront le rêve de parcourir en des vols audacieux les espaces infinis de l'air, donnons les soins les plus attentifs aux routes terrestres. Elles ont été, elles sont encore, un des signes des progrès accomplis par les hommes depuis le jour où ils frayèrent le premier sentier. Par elles, ils passèrent du clan à la tribu et de la tribu à la nation ; grâce à

elles, les idées les plus généreuses parcourent le monde. Faites-les robustes, avenantes, agréables, afin que les peuples rapprochés apprennent de plus en plus à se connaître et poursuivent, avec une confiante ardeur, l'œuvre de civilisation solidaire qui fera l'humanité meilleure.

William de Hertburn Washington, délégué des États-Unis, congrès de Londres, 23 juin 1913 :

La plus grande influence extérieure qui se soit jamais exercée sur la race humaine est bien celle des routes, des voies de communication et de transport. Car, dès que les hommes furent capables de s'assembler, de se mêler les uns aux autres, ils entreprirent, non seulement d'échanger des marchandises, mais encore d'échanger des idées, et l'individu put alors bâtir en utilisant la pierre de fondation posée par son voisin, voire même peut-être par une nation lointaine. Et c'est ce qui nous a conduits au point où nous en sommes aujourd'hui ; c'est ce qui préparera la voie pour l'avenir ; et c'est enfin ce qui pourra atténuer les éléments perturbateurs qui influencent de nombreuses nations en ce moment. Car, lorsque nous effectuons un rapprochement entre les divers éléments de nos populations, c'est-à-dire que nous rapprochons la population des villes de celle des campagnes, nous travaillons pour le bien de l'humanité. Et tout en construisant de bonnes routes, nous travaillons pour l'homme, nous travaillons pour Dieu.

Albert de Préaudeau, président de l'AIPCR, 21 juin 1920 :

Nous étions trompés en pensant que le développement des rapports économiques entre les peuples inspirerait aux nations civilisées, en même temps que le désir de multiplier les relations commerciales, le respect des droits et de l'indépendance des autres pays. Combien profonde a été notre déception lorsque nous avons vu s'abattre sur le monde le fléau d'une guerre plus étendue, plus barbare et plus meurtrière qu'aucune de celles qui avaient jusqu'ici affligé l'humanité !

⁶³ Antoine Picon, Générosité sociale et aspirations technocratiques : les polytechniciens saint-simoniens dans « pour mémoire » n° 2, avril 2007.

Bureau exécutif de l'AIPCR,

avril 1934 :

Si l'on jette un coup d'œil en arrière sur le quart de siècle écoulé depuis la création de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, on constate que l'idée qui a inspiré ses fondateurs était profondément juste et que leur œuvre a produit des fruits abondants.

À l'aurore de l'ère de la locomotion mécanique sur route, ils avaient entrevu les avantages immenses que l'automobile devait apporter aux hommes dans le domaine des transports, utilitaires aussi bien que touristiques. Ils avaient compris que les progrès du nouveau mode de locomotion étaient étroitement attachés à ceux de la route et que le développement des réseaux terrestres et la rénovation des méthodes d'établissement du revêtement des chaussées était les deux conditions indispensables de ces progrès.

Il fallait d'ailleurs s'attendre à voir se répéter, dans ce domaine pacifique, le duel légendaire du Canon et de la Cuirasse sous la forme de la lutte entre la Roue et la Route.

Eugène Naud, secrétaire général de l'AIPCR, ouvrage commémoratif édité lors des 60 ans de l'association, 1970 :

Par ses congrès mondiaux l'AIPCR a permis aux ingénieurs du monde entier de se tenir au courant des plus récents perfectionnements des techniques nouvelles. Elle leur a aussi permis de se mieux connaître, et d'échanger, d'homme à homme, les résultats de leurs expériences. Les Comités techniques de l'Association ont prolongé cette action dans l'intervalle des Congrès.

Bracamontes, ministre mexicain des travaux publics, congrès de Mexico, 12 octobre 1975 :

L'aménagement de voies de communication dans les zones rurales poursuit un double objectif : d'une part, dégager l'infrastructure routière nationale de sa vocation essentiellement primaire pour la raccorder au réseau tertiaire et résoudre ainsi l'un des principaux problèmes

du pays ; d'autre part, combattre le chômage en employant la main-d'œuvre locale à la construction des ouvrages. D'où le nom de ces nouvelles routes : « caminos de mano de obra » (chemins de main-d'œuvre).

Azzeddine Laraki, premier ministre marocain, congrès de Marrakech, 22 septembre 1991 :

Le droit à la route étant devenu un droit légitime, nous lançons un appel pour une solidarité à l'échelle mondiale entre pays développés et pays en voie de développement, pour apporter de l'aide aux régions enclavées afin qu'elles puissent s'équiper en routes qui répondent à leur besoin et qui leur permettent de se développer.

Colin Jordan, président de l'AIPCR, Newsletter n°7, juin 2007 :

Tout au long de ces cent dernières années, l'AIPCR a fait fonction de plate-forme mondiale pour l'échange de connaissances et d'informations sur toutes les questions relatives au réseau routier et au transport routier. Forte des études publiées et de tant d'autres progrès réalisés, l'AIPCR a toujours été placée aux avant-postes pour identifier et promouvoir activement des bonnes pratiques auprès de ses membres. De plus, à mesure que le transport routier a envahi tous les recoins de la planète, l'AIPCR s'est toujours efforcée d'améliorer les échanges technologiques avec les pays en voie de développement et les pays en transition économique et d'aider ces pays à adapter les bonnes pratiques à leur situation particulière.

Organisé tous les quatre ans, le Congrès mondial de la route n'a pas seulement permis à l'AIPCR d'honorer sa mission, mais lui a également offert d'exceptionnelles opportunités pour promouvoir le développement professionnel et instaurer des réseaux de contact, qui ont été fructueusement exploités pour échanger des connaissances au niveau individuel bien longtemps après la clôture du congrès ».

