



→ 23<sup>RD</sup> WORLD ROAD CONGRESS

→ 23° CONGRESO MUNDIAL DE LA CARRETERA



### ÉDITORIAL / EDITORIAL / EDITORIAL

→ Quelques mots pour remercier l'Association mondiale de la route d'avoir accepté de fêter son centième anniversaire en France. C'est vraiment un très grand honneur pour nous, surtout à une période où la route est en train de prendre un virage radical.

Pour la route, c'est à la fois le congrès du centenaire et le congrès du millénaire, celui qui permet à la route de s'adapter en douceur au défi du réchauffement climatique, défi qui tôt ou tard finira par concerner l'ensemble des activités humaines. Je voulais donc vous dire qu'à l'heure où la France souhaite devenir un État exemplaire, notre pays est conscient de l'honneur qui lui est fait.

Je tiens vraiment à rendre hommage et à féliciter les organisateurs de ce Congrès mondial de la route. Il n'y a jamais eu autant de délégations étrangères représentées : c'est à la fois une reconnaissance et un gage d'efficacité. On peut vraiment changer les choses quand on parvient à mobiliser toutes les énergies autour d'un même objectif. Le fait d'avoir placé ce Congrès sous la bannière du développement durable démontre que la route a parfaitement su anticiper les enjeux de demain. La route est un chaînon essentiel de la lutte contre le réchauffement climatique. En France, c'est la route qui émet la quasi-totalité des émissions de CO<sub>2</sub> liée aux transports. Rien ne peut se faire sans elle et c'est grâce à elle que nous pourrions radicalement changer la donne.

Je vous souhaite à tous un excellent congrès.

→ Just a few words to thank the World Road Association for having accepted to celebrate its 100<sup>th</sup> anniversary in France. This is truly a great honour for us, especially at a time when the road is taking a radical turn.

For the road, this is both a centenary congress and a millenium congress, one that enables the road to smoothly adapt to the challenge of global warming, a challenge that sooner or later will end up affecting all human activities. So I wanted to tell you that at a time when France wishes to become an exemplary State, our country appreciates this honour.

I truly wish to pay tribute to the organizers of this World Road Congress and to congratulate them. There have never been so many foreign delegations represented: this is both a recognition and a guarantee of efficiency. Things can really be changed if all energies can be mobilized towards the same objective. The fact that this Congress is placed under the banner of sustainable development proves that the road knows perfectly well how to anticipate tomorrow's challenges. The road is an essential link in the fight against global warming. In France, the road is what accounts for almost all transport-related CO<sub>2</sub> emissions. Nothing can be done without it and it is thanks to it that we will be able to radically change the situation.

I wish you all an excellent congress.

→ Mi más sincero agradecimiento a la Asociación Mundial de la Carretera por haber aceptado festejar su centenario en Francia. Es verdaderamente un gran honor para nosotros, sobre todo en un momento en el que la carretera está cambiando de dirección de forma radical.

Para el mundo de la carretera es a la vez el congreso del centenario y el congreso del milenio, el que permite a la carretera adaptarse lentamente al desafío que supone el cambio climático, reto que tarde o temprano terminará por afectar al conjunto de las actividades humanas. Quisiera decirles por tanto, que en un tiempo en el que Francia desea convertirse en un Estado ejemplar, nuestro país es consciente del honor que se nos hace.

Quiero sinceramente rendir homenaje y felicitar a los organizadores de este Congreso mundial de la carretera. Nunca ha habido tantas delegaciones extranjeras representadas: es al mismo tiempo un reconocimiento y una prueba de eficacia. Podemos verdaderamente llegar a cambiar las cosas si conseguimos movilizar todas las energías alrededor de un mismo objetivo. El hecho de haber elegido como tema central del Congreso el desarrollo sostenible, demuestra que la carretera ha sabido anticipar perfectamente los desafíos del mañana. La carretera es un eslabón esencial en la lucha contra el calentamiento de la tierra. En Francia, la carretera emite la casi totalidad de las emisiones de CO<sub>2</sub> relacionadas con el transporte. Nada se puede hacer sin ella, y gracias a ella podremos cambiar radicalmente la situación.

Les deseo a todos un excelente congreso.

**M. Jean-Louis Borloo,**  
Ministre d'État,  
ministre français  
de l'écologie, du  
développement et de  
l'aménagement durables

**Mr. Jean-Louis Borloo,**  
Ministre d'État,  
French Minister for  
Ecology, Sustainable  
Development and Spatial  
Planning

**Sr. Jean-Louis Borloo,**  
Ministro de Estado,  
Ministro francés de  
Ecología, Desarrollo y  
Ordenación del Territorio  
Sostenibles



# Gouvernance et gestion des réseaux routiers

Governance and management of road networks. Gobernanza y administración de carreteras.



→ Ces dernières décennies, les collectivités territoriales, la concession et le péage rejoignent l'État et l'impôt comme donneurs d'ordre, opérateurs et sources de financement pour l'entretien et la construction de nouvelles routes.

Développer le réseau routier est un investissement particulièrement lourd. Ce sont les impôts qui ont traditionnellement permis son financement. Et l'accès aux routes était alors gratuit. Un dispositif bien accepté par des utilisateurs qui correspondaient, grosso modo, aux contribuables. Mais ces dernières décennies, explique Keiichi Inoue, coordinateur du TS1, ce schéma général a évolué, notamment du fait de la mise en place de concessions. Par elles, la collectivité délègue la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau à un organisme qui prélève un péage auprès des usagers.

Les impacts de ce péage font débat : d'aucuns considèrent qu'il pourrait à terme contenir la consommation de transport et favoriser le report modal.

Après 2000, les techniques de perception électronique ont réduit les temps d'attente pour l'automobiliste et les coûts pour l'opérateur. Mieux : une exploitation fine et efficace des

infrastructures – par exemple par une meilleure information donnée aux usagers – conduit à une optimisation des réseaux existants. Et retarde ou évite ainsi de nouveaux investissements. Dans cet esprit, le contenu des contrats de concession évolue pour intégrer des objectifs de performance.

Autre évolution commune à de nombreux pays : la recherche du meilleur gestionnaire pour chaque type de réseau, entre centralisation et décentralisation. Les différents échelons territoriaux peuvent ainsi adapter l'offre de transport au plus près des besoins et en faire un levier efficace d'aménagement du territoire et de développement économique.

→ Over the past few decades, regional and local governments, concessions and tolls have joined the central state and taxation as contractors, operators and sources of finance for the maintenance and construction of new roads.

Developing the road network entails particularly heavy investment. It is taxes which have traditionally enabled the financing of such works. Access to roads was accordingly free of charge. This was a system

well-accepted by users, a group which by and large corresponded to taxpayers. However, explains Keiichi Inoue, the TS1 coordinator, these arrangements have changed over the past few decades, in particular, due to the establishment of concessions. By this means, governments delegate the construction, maintenance and operation of the network to an organism which raises tolls from users.

The impact of these tolls is the subject of debate – some consider that over the long term they could curb transport consumption and promote the diversion of flows to other modes of transport.

Since 2000, electronic toll collection techniques have reduced waiting times for motorists and costs for the operator. Better still, a finely-tuned and effective use of infrastructure, for example, through an improved provision of information to users, is leading to an optimisation of existing networks. It also delays or avoids new capital investment. In this spirit, the contents of concession contracts are changing to include performance objectives.

Another change common to many countries is the search between centralisation and decentralisa-

tion for the best administrator for each type of network. As a result, the different levels of government can adjust transport services as closely as possible to needs and make them an effective lever for planning and economic development.

→ En estos últimos decenios, las administraciones territoriales, las concesiones y los peajes se unen al Estado y al sistema de impuestos como autoridades decisorias, operadores y fuentes de financiación para el mantenimiento y la construcción de nuevas carreteras.

Desarrollar la red de carreteras supone una inversión ingente. Tradicionalmente, los impuestos han permitido su financiación y el acceso a las carreteras ha sido habitualmente gratuito. Un dispositivo bien aceptado por los usuarios que eran, en su mayor parte, los mismos contribuyentes. Sin embargo, según explica Keiichi Inoue, coordinador del TS1, este esquema general ha evolucionado en estos últimos decenios, debido, especialmente, al establecimiento de concesiones. Por medio de éstas, la administración delega la construcción, el mantenimiento y la explotación de la red a un organismo, el cual cobra un peaje a los usuarios.

Los efectos de este peaje son objeto de debate; algunos consideran que éste podría eventualmente limitar el consumo de transporte y favorecer la transferencia modal.

Después del año 2000, las técnicas de recaudación electrónica han reducido los tiempos de espera para el automovilista, así como los gastos del operador. Aún mejor: una explotación hábil y eficaz de las infraestructuras – por ejemplo, proporcionando una mejor información a los usuarios – conduce a una optimización de las redes existentes. Asimismo, retarda o evita la realización de nuevas inversiones. Con esta idea en mente, el contenido de los contratos de concesión evoluciona para integrar objetivos de funcionamiento.

Otra evolución común a numerosos países ha sido la búsqueda del mejor administrador para cada tipo de red, eligiendo entre centralización y descentralización. Así, los diferentes niveles de las administraciones territoriales pueden adaptar de la mejor forma posible la oferta de transporte a las necesidades y hacer que sea un incentivo eficaz para la ordenación del territorio y del desarrollo económico.



# Les visites techniques organisées par Colas.

Technical visits organised by Colas. Las visitas técnicas organizadas por Colas.



## Guy Jaudon, vous êtes expert Chaussées au sein du groupe COLAS, qui organise deux visites techniques dans le cadre du congrès.

Guy Jaudon, you are a roadway expert with the COLAS Group, which is hosting two technical during the Congress.

Guy Jaudon, usted es experto en Calzadas dentro del grupo COLAS, que organiza dos visitas técnicas dentro del marco del congreso.

### → Quelle est la spécificité du chantier de l'A28 ?

« Outre les travaux traditionnels de fraisage et d'application d'enrobés, la particularité de ce chantier consiste en la réutilisation de 50 % de matériaux recyclés dans la composition des couches de base et de liaison. C'est en fait au niveau de la fabrication des enrobés que s'est concentrée l'innovation propre à ce projet, avec la mise au point d'une centrale spécifique, imaginée par les Directions Matériel et Technique de Colas Centre-Ouest, capable de fabriquer au rythme de 300 t/h des enrobés comprenant jusqu'à 60 % d'agrégats recyclés.

Ce type d'investissement s'inscrit dans la politique environnementale du groupe Colas visant notamment à préserver les ressources naturelles par la promotion active du recyclage des enrobés, et chaque fois que le contexte s'y prête, à des taux élevés d'agrégats. »

### → L'A28 est-elle le premier chantier autoroutier utilisant des enrobés recyclés ?

« Non, mais sa particularité est le taux important d'utilisation d'agrégats d'enrobés (50 %) dans une formulation d'enrobé à module élevé, combiné à une cadence de fabrication industrielle de l'ordre de 300 t/h nécessaire pour réaliser des travaux autoroutiers dans un planning serré. »

### → Certains congressistes visiteront également le Campus Scientifique et Technique Colas. Quelles en sont les missions ?

« Répondre aux exigences présentes et futures des clients, des usagers et des hommes de terrain, optimiser les produits existants et en concevoir de nouveaux, telles sont les missions des équipes de la Recherche et Développement du groupe Colas, au premier rang desquelles se trouve le Campus Scientifique et Technique.

Ce dernier compte environ 80 collaborateurs permanents à Magny-les-Hameaux, dont une cinquantaine est directement impliquée dans la conception et la mise en œuvre des programmes d'essais.

Les moyens de mesures et d'essais disponibles sur le Campus sont de tout premier ordre, et pour certains uniques au monde, aussi bien en ce qui concerne l'étude des bitumes, des

émulsions, des enrobés à chaud ou à froid, des matériaux traités aux liants hydrauliques, que des résines ou du marquage routier.

Cette politique permet au Groupe de mettre au point chaque année au minimum un nouveau produit. »

### → Quel est le nouveau produit sorti en 2007 ?

« 2007 est une année particulière, avec la mise sur le marché de deux produits :

– NANOSOFT, l'enrobé phonique le plus performant du marché. Sa conception originale est brevetée. Sa mise au point et son élaboration ont été réalisées à l'aide d'essais développés spécifiquement au sein du Campus Scientifique et Technique du Groupe,

– VEGEFLUX, qui est un fluxant basé sur des produits d'origine naturelle. VEGEFLUX ne s'évapore pas; il n'y a pas de dégagement de COV. Le produit est breveté et ses performances sont meilleures que celles des fluxants classiques. »

### → What is the special feature of the A28 project?

"Beyond the traditional work of milling and the application of coatings, the special feature of this project consists in reusing 50% of recycled materials in the composition of the base and binder courses.

In fact, the innovation specific to this project is found above all in the manufacture of coatings, with the development of a special plant, conceived by the Materials and Technical Departments of Central-West Colas, capable of producing coatings with up to 60% of recycled aggregates at a rate of 300t/h.

This type of investment expresses the environmental policy of the Colas Group, which is aimed, in particular, at preserving natural resources through the active promotion of the recycling of coatings, wherever the context lends itself to this, with high levels of aggregates."

### → Is the A28 the first highway construction project using recycled coatings?

"No, but its special feature is the high rate of use of coated aggregates (50%) in a high module coating formula combined with an industrial production rhythm in the order of 300t/h, necessary to undertake highway construction on a tight timetable."

### → Some Congress participants will also visit the Colas Scientific and Technical Campus. What are its tasks?

"Meeting the current and future requirements of customers, users and workers in the field, optimising existing products and designing new ones, these are the tasks of the Colas Group's Research and Development teams, in the front ranks of which is the Scientific and Technical Campus. This centre has about 80 permanent staff at Magny-les-Hameaux, fifty of whom are directly involved in the design and implementation of test programmes.

The test measurement resources available on the Campus are of the first order and in some cases unique in the world, whether this relates to the study of asphalts, hot and cold coatings, materials processed with hydraulic binders, resins or road marking. This policy enables the Group to develop a minimum of one new product each year."

### → What is the new product which has come out in 2007?

"2007 has been a special year, with the launch onto the market of two products:

– NANOSOFT, the best performing noise-reducing coating on the market. The product's original design has been patented. It was developed and made using tests specially developed at the Group's Scientific and Technical Campus.

– VEGEFLUX, a flux based on natural products. VEGEFLUX does not evaporate. There is no release of VOC's. The product is patented and its performance levels are better than those of conventional fluxes."

### → ¿Cuál es la especificidad de la obra de la A28?

« Además de los trabajos tradicionales de fresado y de aplicación de aglomerados, la particularidad de esta obra consiste en la reutilización del 50 % de los materiales reciclados en la composición de las capas de base y de unión.

De hecho es en la fabricación de los aglomerados donde se concentra la innovación de este proyecto, con la creación de una central específica, imaginada por las Direcciones Material y Técnica de Colas Centro-oeste, capaz de fabricar a un ritmo de 300 T/hora de aglomerados que comprende hasta 60 % de agregados reciclados.

Este tipo de inversión se inscribe dentro de la política medioambiental del grupo Colas que apunta a preservar, en particular, los recursos naturales promoviendo de forma activa el reciclaje de los aglomerados y, cada vez que el contexto se presta a ello, a porcentajes elevados de agregados".

### → ¿Es la A28 la primera obra de autopista que utiliza aglomerados reciclados?

« No, pero su particularidad es el alto porcentaje de utilización de agregados de aglomerado (50 %) en una formulación de aglomerado con módulo elevado, combinado a una cadencia de fabricación industrial, del orden de 300 t/h necesaria para realizar trabajos de autopistas en un planning ceñido. »

### → Algunos congresistas visitarán también el Campus Científico y Técnico Colas. ¿Cuáles son las misiones?

« Responder a las exigencias presentes y futuras del cliente, de los usuarios y de los hombres de terreno, optimizar los productos existentes y concebir nuevos, éstas son las misiones de los equipos de investigación y Desarrollo del grupo Colas, en el primer lugar de las cuales encontramos el Campus Científico y Técnico.

Este último cuenta con aproximadamente 80 colaboradores permanentes en Magny-les-Hameaux, de los cuales unos cincuenta están directamente implicados en el diseño y la aplicación de programas de prueba.

El material de mediciones y de pruebas disponibles en el Campus son de primerísimo orden y, algunos únicos en el mundo, tanto en lo relacionado con el estudio de los asfaltos, de las emulsiones, de los aglomerados en caliente y en frío, de los materiales tratados a los aglutinantes hidráulicos, como resinas y el marcado de carretera.

Esta política permite al Grupo poner a punto cada año como mínimo un nuevo producto. »

### → ¿Cuál es el nuevo producto que salió en 2007?

« 2007 es un año particular, con la puesta en el mercado de dos productos:

– NANOSOFT, el aglomerado fónico más eficaz del mercado. Su diseño original está patentado. Su aplicación y su elaboración se han llevado a cabo gracias a pruebas desarrolladas específicamente en el Campus Científico y Técnico del Grupo.

– VEGEFLUX, que es un fluidificante

basado en productos de origen natural. VEGEFLUX no se evapora; no libera COV (Compuesto Orgánico Volátil). El producto está patentado y sus prestaciones son mejores que las de los fluidificantes clásicos. »

## V18

Enrobés recyclés à 50 % sur autoroute  
50% RAP on Highways  
Aglomerados reciclados al 50% en autopista



## V15

Campus scientifique et technique du groupe Colas  
The Colas Group scientific and technical campus  
Campus científico y técnico del grupo Colas





# La séance des ministres

The Ministers' session. La sesión de los ministros.



→ 57 ministres ont débattu hier sur le thème de la tarification routière «principe utilisateur-payeur : potentialités et limites» afin de partager leurs expériences et leurs réflexions. Un sujet d'actualité dans un contexte évolutif.

Pivot de la question routière, la tarification permet de prendre en considération des enjeux aux multiples facettes.

En effet, si le «paiement» de la route est loin d'être une idée nouvelle, le développement des technologies offre aujourd'hui de véritables perspectives pour plus de modulation, plus de régulation des trafics, plus de redistribution et plus d'équité.

La tarification prend de multiples formes. Dans certains cas, elle s'opère exclusivement à travers la fiscalité ou la parafiscalité, notamment celle des carburants. Dans d'autres cas, il s'agit de taxes ou de péages pour l'utilisation des routes. Par ailleurs, la décision de mettre en place un système de tarification implique la prise en compte d'enjeux qui ne sont pas les mêmes selon les contextes. Le principe utilisateur-payeur, indépendamment de la forme qu'il peut prendre, se décline différemment compte-tenu de l'impact que la tarification peut avoir sur la structure économique et sociale d'un pays.

## TROIS ENJEUX AU CŒUR DES DÉBATS

Retours d'expériences et échanges sur les principes et les objectifs de la tarification ont été au centre des réflexions de la séance des ministres.

Trois objectifs ont ainsi été identifiés :

- **Rétablir la vérité des coûts** au regard des dommages causés à l'environnement (émission de gaz à effet de serre, pollution, bruit, congestion...) et à l'infrastructure. L'objectif étant, à travers un renchérissement des coûts du transport routier, d'inciter les usagers à une utilisation plus rationnelle de la route et de favoriser un rééquilibrage vers les modes moins polluants.
- **Favoriser l'acceptabilité sociale et économique** de la tarification, souvent mal perçue par l'usager.
- **Étudier les enjeux de la tarification étendue ou généralisée**, au regard tant de la taille de réseau et des reports de trafic que de l'aménagement du territoire et du développement économique.

Des enjeux de taille, qui permettront d'assurer à moyen terme la mobilité raisonnée des biens et des personnes, sans tuer les moteurs du développement ni condamner notre planète.

→ Yesterday, 57 ministers discussed the road charges theme of "The user pays principle – potential and limitations" in order to share their experiences and views: a topical subject in a changing context.

At the crux of the road transport question, road charges enable multifaceted issues to be taken into consideration.

Indeed, whilst "payment" for the road is far from being a new idea, technological developments now offer real prospects for more modulation, increased regulation of traffic, more redistribution and greater equity.

Road charges take many forms. In some cases, they are applied only through taxation or related duties, in particular, those on fuels. In other cases, they involve charges or tolls for the use of roads. In addition, the decision to put in place a road charges system entails taking issues into account which differ depending on the context. The user pays principle, independent of the form these charges may take, is applied differently in accordance with the impact which road charges may have on the economic and social structure of a country.

## THREE ISSUES AT THE HEART OF DISCUSSIONS

Feedback on experiences and exchanges concerning the principles and objectives of road charges were at the centre of the Ministers' Session discussions.

Three objectives were identified as a result:

- **Re-establish the truth of costs** with regard to the damage caused to the environment (greenhouse gas emissions, pollution, noise, congestion, etc.) and infrastructure. The goal is, through a raising of transport costs, to encourage users in a more rational use of the road and to promote a rebalance towards less polluting modes of transport.
- **Promote the social and economic acceptability** of road charges, which are frequently poorly viewed by users.
- **Examine the issues of extended or generalised road charges** as much with regard to network size and related traffic flows as in relation to urban and regional planning and economic development.

These are key issues which will make it possible to ensure a reasonable level of mobility for people and goods over the medium term without destroying the driving forces of development or condemning our planet.

→ 57 Ministros debatieron ayer sobre el tema de la tarificación de carreteras «principio usuario-pagador: potencialidad y límites», compartiendo sus experiencias y reflexiones. Un tema de actualidad en un contexto evolutivo.

Eje central en materia de carreteras, la tarificación permite tomar en consideración cuestiones muy diversas.

En efecto, si el «pago» por el uso de la carretera no es en absoluto una idea nueva, el desarrollo tecnológico ofrece en nuestros días verdaderas perspectivas de una mejor modulación, de una mejor regulación del tráfico, mejor redistribución y mejor equidad.

La tarificación toma diferentes y variadas formas. En algunos casos, se produce exclusivamente a través de la fiscalidad o la parafiscalidad, especialmente la de los carburantes. En otros casos, se trata de impuestos o peajes por la utilización de carreteras. Además, la decisión de establecer un sistema de tarificación implica tomar en cuenta cuestiones que varían según los contextos. El principio usuario-pagador, independientemente de la forma que pueda adoptar, es diferente según el efecto que la tarificación pueda tener en la estructura económica y social de un país.





## GRAND TÉMOIN / MAJOR PRESENTER / TESTIGO

### M. Mário LINO SOARES CORREIA

Président du Conseil des Transports de l'Union Européenne, Ministre des travaux publics, des transports et des communications du Portugal. President of the Transport Council of European Union and the Minister of Public Works, Transport and Communications of Portugal. Presidente del Consejo de Transportes de la Unión Europea, Ministro de trabajos públicos, transportes y comunicaciones de Portugal.

La séance des ministres du 23<sup>e</sup> Congrès mondial de la route a représenté une occasion unique d'échanges et de réflexions sur la tarification routière. En tant que président en exercice de l'Union européenne, je suis conscient de l'importance de cet outil pour faire face aux défis économiques et environnementaux de l'Europe. Les discussions auxquelles je viens d'assister ont montré que cette problématique est véritablement universelle.

Dans son allocution de bienvenue, le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, M. Jean-Louis Borloo, a rappelé l'importance de poursuivre la complémentarité entre modes de transport. Il a prôné pour que la route soit pensée autrement pour devenir un outil stratégique en faveur du développement durable.

Le débat au sein de la première table ronde a fait ressortir que la tarification peut contribuer de manière sensible aux objectifs environnementaux, que ce soit par le biais de la fiscalité ou des péages. Le recours au péage urbain a été aussi évoqué comme moyen efficace de réduction de la congestion et de la pollution.

La deuxième table ronde a mis en exergue que la tarification routière est confrontée à un problème d'acceptabilité économique et sociale dans tous les pays. Cependant, dans certaines régions du monde, elle a un impact significatif en termes d'équité et de lutte contre la pauvreté. Les échanges ont montré qu'une meilleure acceptation de la tarification pourrait être atteinte par l'implication des usagers et des opérateurs économiques dans la prise de décision ainsi que par une information transparente sur les objectifs poursuivis.

La troisième table ronde a permis de constater que si des expériences concrètes de tarification étendue existent et donnent des résultats appréciables, certains pays ont montré une approche plus réservée sur le bien fait d'une tarification à large échelle, notamment pour les conséquences néfastes que cette mesure peut avoir sur le tissu économique et social.

The Ministers' Session of the 23<sup>rd</sup> World Road Congress represented a unique opportunity for discussion and the examination of ideas concerning road charges. As the current President of the European Union, I am conscious of the importance of this tool in dealing with the economic and environmental challenges facing Europe. The discussions which I have just attended showed that this problem is truly universal.

In his welcoming remarks, the Ministre d'État, French Minister for Ecology, Sustainable Development and Spatial Planning, Mr Jean-Louis Borloo, reminded us of the importance of seeking complementarity between means of transport. He urged that the road be rethought in order for it to become a strategic tool in the promotion of sustainable development.

From the discussions of the first round table it emerged that road charges can contribute significantly to achieving environmental objectives, whether through taxation or tolls. The use of urban tolls was cited as an effective means of reducing congestion and pollution.

The second round table examined the fact that road charges are confronted with a problem of economic and social acceptability in all countries. However, in some regions of the world, they have a significant impact in terms of equity and combating poverty. Discussions showed that greater acceptance of road charges could be achieved through involving users and economic operators in decision-making and through a transparent provision of information concerning the objectives pursued.

The third round table revealed that whilst there have been real attempts at extended road charges which have produced appreciable results, some countries have shown a more reserved attitude to the benefits of large-scale road charges, in particular, due to the detrimental consequences that this measure may have on the country's economic and social fabric.

La sesión de ministros del 23<sup>o</sup> Congreso Mundial de la Carretera ha sido una ocasión única para reflexionar e intercambiar ideas sobre la tarificación de carreteras. Como presidente en ejercicio de la Unión Europea, soy consciente de la importancia que tiene esta herramienta para hacer frente a los retos económicos y medioambientales de Europa. Los debates a los que acabo de asistir han demostrado que esta problemática es verdaderamente universal.

En su discurso de bienvenida, el Ministro de Estado, Ministro francés de Ecología, Desarrollo y Ordenación del Territorio Sostenibles, el Sr. Jean-Louis Borloo ha recordado la importancia de seguir buscando la complementariedad entre las distintas modalidades de transporte. Ha propuesto que reflexionemos de una forma diferente sobre el concepto de carretera, para que ésta sea una herramienta estratégica a favor del desarrollo sostenible.

El debate central de la primera mesa redonda ha resaltado que la tarificación puede contribuir de forma perceptible a los objetivos medioambientales, bien sea por medio de la fiscalidad o de los peajes. El recurso al peaje urbano también se ha mencionado como un medio eficaz de reducción de la congestión y de la contaminación.

La segunda mesa redonda ha puesto de relieve que la tarificación de carreteras se enfrenta a un problema de aceptabilidad económica y social en todos los países. Sin embargo, en ciertas regiones del mundo, tiene un efecto significativo en términos de equidad y de lucha contra la pobreza. Los intercambios de experiencias han demostrado que se podría conseguir una mejor aceptación de la tarificación por medio de la implicación de los usuarios y de los operadores económicos en la toma de decisiones, así como por medio de una información transparente sobre los objetivos que se desean lograr.

La tercera mesa redonda ha permitido constatar que, aún si existen experiencias concretas de tarificación extendida con resultados apreciables, algunos países muestran un enfoque más reservado con respecto a los beneficios de una tarificación a gran escala, particularmente debido a las consecuencias nefastas que esta medida puede tener sobre el tejido económico y social.

– **Estudiar las cuestiones que entraña la tarificación extendida o generalizada**, tanto respecto al tamaño de la red y la transferencia del tráfico a otras rutas, como en lo que concierne a la ordenación del territorio y el desarrollo económico.

Cuestiones de envergadura, que permitirán asegurar a medio plazo la movilidad razonada de bienes y personas, sin apagar los motores del desarrollo ni condenar nuestro planeta.

efecto invernadero, contaminación, ruidos, congestión...) y a la infraestructura. El objetivo sería, a través de un encarecimiento de los costes del transporte por carretera, incitar a los usuarios a hacer un uso más racional de la carretera y favorecer un reequilibrio hacia modalidades menos contaminantes.

– **Favorecer la aceptabilidad social y económica** de la tarificación, que a menudo tiene mala imagen entre los usuarios.

#### TRES CUESTIONES CENTRALES EN EL DEBATE

Las experiencias, los resultados y los intercambios sobre los principios y los objetivos de la tarificación han constituido el núcleo de las reflexiones de la sesión de Ministros.

Se han identificado tres objetivos: – **Restablecer la realidad de los costes** respecto a los daños causados al medioambiente (emisión de gases de

50 pays et 57 ministres participants.

50 countries or governments and 57 ministers participating.

50 países o gobiernos y 57 ministros participantes.

Afrique du Sud / South Africa / Sudáfrica	M./Mr/Sr. Jeff RADEBE
Algérie / Algeria / Argelia	M./Mr/Sr. Amart GHOUL
Allemagne / Germany / Alemania	M./Mr/Sr. Jörg HENNERKES
Andorre / Andorra / Andorra	M./Mr/Sr. Xavier JORDANA
Angola	M./Mr/Sr. Francisco H.L. CARNEIRO
Arabie Saoudite / Saudi Arabia / Arabia Saudi	M./Mr/Sr. Abdullah AL MOGBEL
Australie - État de Victoria / Australia - Victoria / Australia - Estado de Victoria	M./Mr/Sr. Tim PALLAS
Australie - Territoire du Nord / Australia - The Northern Territory / Australia - Territorios del Norte	Mme/Ms/Sra. Delia Phoebe LAWRIE
Bénin / Benin / Benín	M./Mr/Sr. Armand ZINZINDOHOUE
Bulgarie / Bulgaria	M./Mr/Sr. Petar MOUTAFTCHIEV
Burkina Faso	M./Mr/Sr. Hippolyte LINGANI
Burundi	M./Mr/Sr. Joseph HASABAMAGARA
Cambodge / Cambodia / Camboya	M./Mr/Sr. SUN Chanthol
Cameroun / Cameroon / Camerún	M./Mr/Sr. Bernard MESSENGUE AVOM
Canada / Canada / Canadá	M./Mr/Sr. Brian JEAN
Canada-Alberta / Canadá-Alberta	M./Mr/Sr. Luke OUELLETTE
Canada - Colombie-Britannique / Canada - British Columbia / Canadá - Colombia-Británica	M./Mr/Sr. Kevin FALCON
Canada - Québec / Canada - Quebec / Canadá - Quebec	Mme/Ms/Sra. Julie BOULET
Canada - Manitoba / Canadá - Manitoba	M./Mr/Sr. Ron LEMIEUX
Canada - Nouveau Brunswick / Canada - New Brunswick / Canadá - Nuevo Brunswick	M./Mr/Sr. Denis LANDRY
Canada-Nouvelle-Écosse / Canada - Nova Scotia / Canadá-Nueva Escocia	M./Mr/Sr. Angus MACISAAC
Cap Vert / Cape Verde / Cabo Verde	M./Mr/Sr. Manuel Inocencio SOUSA
Chine / China	M./Mr/Sr. LI Shenglin
Costa Rica	Mme/Ms/Sra. Karla GONZÁLEZ CARVAJAL
Côte d'Ivoire / Costa de Marfil	M./Mr/Sr. Patrick ACHI
Espagne / Spain / España	Mme/Ms/Sra. Magdalena ALVAREZ ARZA
Gabon / Gabón	Général/General/General Idriss NGARI
Guatemala	M./Mr/Sr. Francisco UNDA TORIELLO
Guinée / Guinea	M./Mr/Sr. Thierno Oumar BAH
Haiti / Haiti / Haití	M./Mr/Sr. Frantz VERELLA
Japon / Japan / Japón	M./Mr/Sr. Hiroaki TANIGUCHI
Lettonie / Latvia / Letonia	M./Mr/Sr. Ainars SLETERS
Lituanie / Lithuania / Lituania	M./Mr/Sr. Algirdas BUTKEVICIUS
Luxembourg / Luxemburg / Luxemburgo	M./Mr/Sr. Claude WISELER
Macédoine (ARYM) / Macedoine (FYRM) / Macedonia (ARYM)	M./Mr/Sr. Mile JANAKIEVSKI
Malaisie / Malaysia / Malasia	M./Mr/Sr. Seri S. SAMY VELLU
Mali	M./Mr/Sr. Abdoulaye KOITA
Maroc / Morocco / Marruecos	M./Mr/Sr. Karim GHELLAB
Mauritanie / Mauritania	M./Mr/Sr. Ahmed OULD MOHAMEDEN
Mexique / Mexico / México	M./Mr/Sr. Luis TELLEZ KUENZLER
Niger / Niger	M./Mr/Sr. Lamido Moumouni SEM
Norvège / Norway / Noruega	Mme/Ms/Sra. Liv SIGNE NAVARSETE
Ouganda / Uganda	M./Mr/Sr. John NASASIRA
Panama / Panamá	M./Mr/Sr. Benjamin COLAMARCO
Papouasie Nouvelle Guinée / Papua New Guinea / Papúa Nueva Guinea	M./Mr/Sr. James MARABE
Pays-Bas / The Netherlands / Países-Bajos	M./Mr/Sr. Camiel EURLINGS
Pologne / Poland / Polonia	M./Mr/Sr. Piotr STOMMA
Portugal	M./Mr/Sr. Mário LINO SOARES CORREIA
République Dominicaine / The Dominican Republic / República Dominicana	M./Mr/Sr. Mayobanex ESCOTO VASQUEZ
République Tchèque / The Czech Republic / República Checa	M./Mr/Sr. Ales REBICEK
Royaume-Uni / The United Kingdom / Reino Unido	M./Mr/Sr. Tom HARRIS
Salvador	M./Mr/Sr. Sigifredo OCHOA GOMEZ
Slovaquie / Slovakia / Eslovaquia	M./Mr/Sr. Lubomir VAZNY
Slovénie / Slovenia / Eslovenia	Dr/Dr/Dr. Peter VERLIC
Suède / Sweden / Suecia	M./Mr/Sr. Leif ZETTERBERG
Togo	M./Mr/Sr. Kokouvi DOGBE
Tunisie / Tunisia / Túnez	Mme/Ms/Sra Samira KHAYECH-BELHAJ



# Exposition : un incomparable rendez-vous !

The exhibition - an incomparable meeting place!

Exposición: ¡una cita incomparable!

Avec plus de 200 organismes exposants, 16 pavillons nationaux, la présence du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, de l'Association mondiale de la route et des parrains du congrès, l'exposition du 23<sup>e</sup> Congrès mondial de la route vous présente sur 10 000 mètres carrés toutes les nouveautés et les innovations en matière de route et de transports.

800 experts, professionnels et donneurs d'ordres du monde entier vous donnent rendez-vous sur leurs stands de 8 h à 19 h jusqu'à jeudi. Vendredi, l'exposition fermera définitivement ses portes à 14 h pour laisser place à la cérémonie de clôture.

Pour en savoir plus, reportez-vous au catalogue des exposants qui vous a été diffusé dans votre mallette. Bonne visite !

With more than 200 exhibitors, sixteen national pavilions and the presence of the Ministry of Ecology, Sustainable Development and Planning, PIARC and the Congress sponsors, the exhibition of the 23<sup>rd</sup> World Road Congress over 10,000 square metres presents you with all the new products and innovations in the area of the road and road transport.

Eight hundred experts, road professionals and contractors from around the world are waiting to meet you at their stands from 8.00 am until 7.00 pm until Thursday. On Friday, the exhibition will close its doors for the last time at 2.00 pm, prior to the holding of the Closing Ceremony.

To find out more, please refer to the exhibitor catalogue which was given to you inside your Congress bag. Have a good visit!

Con más de 200 organismos exposadores, 16 pabellones nacionales, la presencia del Ministerio de la Ecología, del Desarrollo y de la Ordenación Sostenibles, de la Asociación mundial carretera y de los padrinos del congreso, la exposición del 23<sup>o</sup> Congreso mundial de la carretera le presenta en 10.000 metros cuadrados todas las innovaciones y las novedades en materia de carretera y de transportes.

800 expertos, profesionales y dadores de órdenes del mundo entero le dan cita en sus stands de 8h00 a 19h00 hasta el jueves. El viernes, la exposición cerrará definitivamente sus puertas a las 14h00 para dar plaza a la ceremonia de clausura.

Para saber más, infórmese en el catálogo de expositores que le ha sido difundido en su maleta. ¡Le deseamos una buena visita!



## PAVILLONS / PAVILIONS / PABELLONES

Découvrez les 16 pavillons nationaux.

Discover the 16 national pavilions.

Descubra los 16 pabellones nacionales

Au niveau 1	On Level 1	A nivel 1
Algérie	Algeria	Argelia
Corée	Korea	Corea
États-Unis	United States	Estados Unidos
Italie	Italy	Italia
Japon	Japan	Japón
Malaisie	Malaysia	Malasia
Mexique	Mexico	México
Pays Nordiques	Nordic Countries	Países nórdic

Au niveau 2	On Level 2	A nivel 2
Afrique du Sud	South Africa	África del Sur
Allemagne	Germany	Alemania
Autriche	Austria	Austria
Belgique	Belgium	Bélgica
Canada	Canada	Canadá
Espagne	Spain	España
Maroc	Morocco	Marruecos
Québec	Quebec	Quebec

## Espace MEDAD\*

Espace MEDAD\*. Espacio MEDAD\*.

→ France : découvrez comment l'administration routière française s'inscrit dans le développement durable.

Chercheurs, ingénieurs, techniciens, experts et spécialistes... Au total, près de 100 acteurs, issus de plusieurs dizaines de services représentés sur l'espace du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables vous attendent chaque jour.

Situé dans le Hall Maillot, au niveau 2, le stand déploie cinq pôles sur ses 350 m<sup>2</sup> :

- politique routière,
- services opérationnels,
- recherche,
- compétences et métiers,
- méthodes et outils.

Il accueille également une bibliothèque ainsi qu'un espace de convivialité et de discussion.

### UN JOUR, UN THÈME, UNE MINI-CONFÉRENCE

Chaque jour, de nombreux experts viennent présenter leurs sujets et débattre autour d'un thème spécifique, tandis qu'à 16 h est organisée, sauf le mardi, une mini-conférence de 45 minutes, en lien avec les enjeux présentés. Notez le programme!

Après «l'environnement au quotidien», traité le lundi après-midi, et la conférence de Cécile Arnaud, Egis Scetauroute, vous pourrez découvrir :

- mardi : les métiers de la route,

- mercredi : les services aux usagers.

Conférence de Fabien Roger, responsable du développement, Via Michelin,

- jeudi : la sécurité routière. Conférence de Cécile Petit, déléguée interministérielle à la sécurité routière,

- vendredi : travaux neufs et développement durable. Conférence de Jean-Pierre Tiffon, expert en concertation auprès de la Commission Nationale du Débat Public

Et n'oubliez pas de venir y retirer le catalogue de l'exposition historique «Chroniques routières - L'âge du pétrole»!

→ Discover how France's road administration is working towards sustainable development

Researchers, engineers, technicians, experts and specialists, nearly 100 actors in all drawn from tens of services represented within the space of the Ministry of Ecology, Sustainable Development and Planning, are at your service each day. Located in the Hall Maillot on Level 2, the stand has five hubs over 350m<sup>2</sup>:

- Road policy
- Operational services
- Research
- Skills and occupations
- Methods and tools

It also contains a library and a relaxation and discussion area.

### ONE DAY, ONE TOPIC, ONE MINI-PRESENTATION

Every day, many experts will come to present their subjects and take part in discussions on a specific topic in addition to a mini-presentation related to these issues to be held at 4.00 pm daily except Tuesday. Take note of the programme!

After "The environment at an everyday level", discussed on Monday afternoon, and the presentation by Cécile Arnaud, Egis Scetauroute, you will be able to discover:

- Tuesday: The Occupations of the Road
- Wednesday: Services to Users. Presentation by Fabien Roger, Development Manager, Via Michelin
- Thursday: Road Safety. Presentation by Cécile Petit, Interministerial Road Safety Delegate
- Friday: New Construction and Sustainable Development. Presentation by Jean-Pierre Tiffon, expert in concerted action with the National Commission for Public Debate

And don't forget to come and collect your copy of the catalogue of the historical exhibition, "Road Chronicles - The Oil Age".

→ Francia, descubra cómo la administración de carreteras francesa se inscribe en el desarrollo sostenible.

Investigadores, ingenieros, técnicos, expertos y especialistas... En total,



cerca de 100 actores, procedentes de varias decenas de servicios representados en el espacio del Ministerio de la Ecología, del Desarrollo y de la Ordenación Sostenibles le esperan cada día. Situado en el Hall Maillot, en el nivel 2, el stand despliega cinco polos sobre sus 350 m<sup>2</sup>:

- Política de carreteras
- Servicios operacionales
- Investigación
- Competencias y oficios
- Métodos y herramientas

También acoge una biblioteca, así como un espacio de convivencia y de discusión.

### UN DÍA, UN TEMA, UNA MINICONFERENCIA

Cada día, numerosos expertos vienen a presentar sus asuntos y debatir alrededor de un tema específico, mientras que a las 16h00 se organiza, salvo el martes, una miniconferencia de 45 minutos relacionada con los retos presentados. ¡Anoté el programa!

Después de "el medioambiente a diario", tratado el lunes por la tarde y la conferencia de Cécile Arnaud, Egis Scetauroute, podrán descubrir:

- martes: los oficios de la carretera
  - miércoles: los servicios a los usuarios. Conferencia de Fabien Roger, responsable del desarrollo, Via Michelin
  - jueves: la seguridad vial. Conferencia de Cécile Petit, delegada interministerial a la seguridad vial
  - viernes: trabajos nuevos y desarrollo sostenible. Conferencia de Jean-Pierre Tiffon, experto en concertación ante la Comisión Nacional del Debate Público
- ¡Y no olvide venir a retirar el catálogo de la exposición histórica "Crónicas de la carretera - La edad del petróleo"!



\* Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. \* French Ministry for Ecology, Sustainable Development and Spatial Planning. \* Ministerio francés de Ecología, Desarrollo y Ordenación del Territorio Sostenibles.

## Mardi 18 septembre 2007

Tuesday 18 September 2007. Martes 18 de septiembre de 2007

9:00 > 12:30	<b>Amphi Bleu</b> →SP16 Nouveaux concepts, nouvelles idées pour faire face aux défis du développement durable	<b>Amphi bleu</b> →SP16 New ideas and new concepts to face the challenges of sustainable development	<b>Salón Bleu</b> →SP16 Nuevos conceptos y nuevas ideas para hacer frente al desafío del desarrollo sostenible
	<b>Amphi Bordeaux</b> →SP14 Catastrophes : pour les autorités routières comment se préparer et faire face.	<b>Amphi Bordeaux</b> →SP14 Disaster mitigation: road authorities preparation and response to emergencies.	<b>Salón Bordeaux</b> →SP14 Catástrofes: preparación y respuesta de las autoridades de carreteras frente a las emergencias.
	<b>Amphi Havane</b> →TS1 Défis pour un développement durable du système de transport routier.	<b>Amphi Havane</b> →TS1 Challenges for the sustainable development of road systems.	<b>Salón Havane</b> →TS1 Desafíos para un desarrollo sostenible del sistema de transporte por carretera.
	<b>Salle 252</b> →C4.2 Interaction route / véhicule.	<b>Room 252</b> →C4.2 Vehicle / Road Interaction.	<b>Sala 252</b> →C4.2 Interacción carretera / vehículo.
	<b>Salle 342</b> →SP10 Transport combiné pour les marchandises.	<b>Room 342</b> →SP10 Combined freight transport modes.	<b>Sala 342</b> →SP10 Modos de transporte combinado para las mercancías.
	<b>Salle 352</b> →C3.4 Viabilité hivernale.	<b>Room 352</b> →C3.4 Winter Maintenance.	<b>Sala 352</b> →C3.4 Vialidad invernal.
10:30 > 12:00	<b>Espace Arlequin Terminologie</b> →Français, Anglais, Allemand.	<b>Espace Arlequin Terminology</b> →French, English, German.	<b>Espace Arlequin Terminología</b> →Francés, Inglés, Alemán.
14:00 > 17:30	<b>Amphi Bleu</b> →SP6 Intermodalité urbaine	<b>Amphi Bleu</b> →SP6 Urban intermodality	<b>Salón Bleu</b> →SP6 Intermodalidad urbana
	<b>Amphi Bordeaux</b> →SP1 Évolution des administrations routières.	<b>Amphi Bordeaux</b> →SP1 Evolution of road administrations.	<b>Salón Bordeaux</b> →SP1 Evolución de las administraciones de carreteras.
	<b>Amphi Havane</b> →TS3 Gestion des risques : une nouvelle approche pour améliorer la sécurité.	<b>Amphi Havane</b> →TS3 Risk Management: New Approaches to Improving Safety.	<b>Salón Havane</b> →TS3 Gestión de riesgos : un nuevo enfoque para mejorar la seguridad.
	<b>Salle 252</b> →SP3 Comment répondre aux enjeux de ressources humaines dans le secteur routier.	<b>Room 252</b> →SP3 Responding to Human Resources Challenges in the Road Sector.	<b>Sala 252</b> →SP3 Formación de los profesionales de la carretera.
	<b>Salle 342</b> →C1.4 Gestion de l'exploitation des réseaux.	<b>Room 342</b> →C1.4 Management of Network Operations.	<b>Sala 342</b> →C1.4 Gestión de la explotación de redes.
	<b>Salle 352</b> →C2.1 Développement durable et transport routier.	<b>Salle 352</b> →C2.1 Sustainable Development and Road Transport.	<b>Salle 352</b> →C2.1 Desarrollo sostenible y transporte por carretera.
	<b>Couloir Bordeaux Niveau 3 Séance d'affiche</b> →Intégrité institutionnelle Innovation pour minimiser l'impact des travaux routiers Gestion des ponts historiques	<b>Couloir Bordeaux Niveau 3 Poster session</b> →Institutional Integrity Innovation in Minimizing Impacts at Road Works Management of Historical Bridges	<b>Couloir Bordeaux Niveau 3 Sesión de posters</b> →Intégrité institutionnelle Innovación en la minimización de los impactos de las obras de carreteras Gestión de los puentes históricos.
15:30 > 17:00	<b>Espace Arlequin Terminologie</b> →Français, Anglais, Espagnol.	<b>Espace Arlequin Terminology</b> →French, English, Spanish.	<b>Espace Arlequin Terminología</b> →Francés, Inglés, Español.

## Visites techniques du 18 septembre

Technical visits on 18 September. Visitas técnicas del 18 de septiembre

**V1. Une 4<sup>e</sup> passerelle pour piétons à Paris / A fourth pedestrian footbridge in Paris / Un 4<sup>o</sup> puente peatonal in Paris**  
Rendez-vous / Meeting / Cita : 7:45.  
Retour / Return / Vuelta: 12:00

**V2. Ville de Paris : un tramway remplace deux voies pour voitures / City of Paris: a tramway to replace two car lanes / Ciudad de París: un tranvía reemplaza dos carriles de coches**  
Rendez-vous / Meeting / Cita : 7:45.  
Retour / Return / Vuelta: 12:45

**V3. L'exploitation dynamique des voies rapides urbaines / The dynamic use of urban motorways / La explotación dinámica de las vías rápidas urbanas**  
Rendez-vous / Meeting / Cita : 7:45.  
Retour / Return / Vuelta: 12:45

**V4. Tunnel de l'A86 : le plus long tunnel à deux niveaux superposés du monde / The A86 Tunnel: the longest two-level superimposed tunnel in the world / Túnel de la A86: el túnel de dos niveles superpuestos más largo del mundo**  
Rendez-vous / Meetings / Citas : 13:45 / 14:15 / 14:45.  
Retours / Returns / Vueltas: 17:00 / 17:30 / 18:00.

**V5. L'A14 : les systèmes de transports intelligents au service de la décongestion urbaine / The A14: intelligent transport systems working for urban decongestion / La A14: los sistemas de transportes inteligentes al servicio de la descongestión urbana**  
Rendez-vous / Meeting / Cita : 7:45.  
Retour / Return / Vuelta: 11:30

**V6. L'A5 : une gestion optimisée offrant sécurité et haut niveau de service / The A5: optimized management offering safety and high-level service / La A5: una gestión optimizada que ofrece seguridad y un alto nivel de servicio**  
Rendez-vous / Meeting / Cita : 7:30.  
Retour / Return / Vuelta: 12:45

**V7. Structures mobiles : le plus haut pont levant d'Europe et des chaussées démontables / Mobile structures: the highest lift bridge in Europe and demountable roadways / Estructuras móviles: el puente ascensor más alto de Europa y calzadas desmontables**  
Rendez-vous / Meeting / Cita : 7:15.  
Retour / Return / Vuelta: 18:30

**V9. Un chantier d'autoroute concédée : l'A19 / A motorway concession construction site: the A19 / Concesión de una obra de autopista: la A19**  
Rendez-vous / Meeting / Cita : 6:45.  
Retour / Return / Vuelta: 16:30

**V13. Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, unité de Nantes / Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, Nantes Center / Laboratorio Central de Obras Públicas, Centro de Nantes**  
Rendez-vous / Meeting / Cita : 6:30.  
Retour / Return / Vuelta: 20:00

**V15. Campus scientifique et technique du groupe Colas / The Colas Group scientific and technical campus / Campus científico y técnico del grupo Colas**  
Rendez-vous / Meeting / Cita : 7:45.  
Retour / Return / Vuelta: 13:45

**V18. Enrobés recyclés à 50 % sur autoroute / 50% RAP on Highways / Agglomerados reciclados al 50% en autopista**  
Rendez-vous / Meeting / Cita : 8:00.  
Retour / Return / Vuelta: 18:00





1



2

1. → Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports, souhaite la bienvenue aux participants au 23<sup>e</sup> Congrès mondial de la route.
2. → Le Président de l'Association mondiale de la route, Colin Jordan, présente les enjeux du Congrès.
3. → La ville de Paris est honorée d'accueillir le centenaire du Congrès mondial de la route.
4. → Félicitations aux lauréats des cinq prix AIPCR.
5. → Dominique Bussereau, Colin Jordan et Patrice Parisé, directeur général des routes, inaugurent l'exposition.



3

1. → Dominique Bussereau, State Secretary for Transport, welcomes the participants to the 23<sup>rd</sup> World Road Congress.
2. → The President of the World Road Association, Colin Jordan, presents the issues of the Congress.
3. → The city of Paris has the honour to host the centenary of the World Road Congress.
4. → Congratulations to the winners of the five PIARC prizes.
5. → Dominique Bussereau, Colin Jordan and Patrice Parisé, Director General for Highways, inaugurate the exhibition.



4

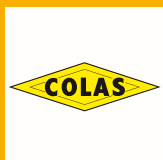
1. → Dominique Bussereau, Secretario de Estado encargado de Transportes, da la bienvenida a los participantes en el 23<sup>o</sup> Congreso mundial de la carretera.
2. → El Presidente de la Asociación mundial de la carretera, Colin Jordan, presenta los puntos claves del Congreso.
3. → La ciudad de París se honra en ser la anfitriona de la edición del centenario del Congreso mundial de la carretera.
4. → Felicidades a los galardonados de los cinco premios AIPCR.
5. → Dominique Bussereau, Colin Jordan y Patrice Parisé, Director General de las carreteras, inauguran la exposición.



5

ORGANISMES PARRAINANT LE CONGRÈS  
ORGANISATIONS SPONSORING THE CONGRESS  
ORGANISMOS PATROCINADORES DEL CONGRESO

Parrains privilège / Privileged sponsors / Patrocinadores Privilegiados



Parrains partenaires / Partner sponsors / Patrocinadores Asociados  
• EIFFAGE TRAVAUX PUBLICS  
• EGIS

ORGANISATEURS DU CONGRÈS  
CONGRESS ORGANISERS  
ORGANIZADORES DEL CONGRESO

