

APPEL À
COMMUNICATIONS



17^e CONGRÈS MONDIAL DE LA VIABILITÉ HIVERNALE ET DE LA RÉSILIENCE ROUTIÈRE

Garantir l'excellence routière en toutes saisons

CHAMBÉRY - SAVOIEXPO - FRANCE
10-13 mars 2026 | FRANÇAIS

www.piarc-chambéry2026.com





APPEL À COMMUNICATIONS

INTRODUCTION

PIARC (l'Association mondiale de la Route) lance un appel à contributions individuelles sur les thèmes choisis pour le 17^e Congrès mondial de PIARC sur la Viabilité hivernale et la Résilience routière, qui se tiendra à Chambéry (France) du 10 au 13 mars 2026.

Le Congrès mondial de la Viabilité hivernale et de la Résilience routière est un événement de niveau mondial qui s'appuie sur des décennies d'expérience de PIARC. Il réunit des experts et des praticiens de la route du monde entier. Il s'agira de la 17^e édition du Congrès, que PIARC organise tous les quatre ans depuis 1969.

Le Congrès de 2026 s'articulera autour de trois thématiques : viabilité hivernale, résilience routière et décarbonation.

SOUSSION DES RÉSUMÉS ET DES ARTICLES COMPLETS

Les contributions ne sont sollicitées que sur les sujets décrits ci-dessous. Les articles qui ne relèvent pas de ce champ d'application ne seront pas pris en considération. Les auteurs sont invités à soumettre un résumé en utilisant la fonction en ligne du site web du Congrès à l'adresse suivante : <https://abstracts-chambery2026.piarc.org> avant le 31 janvier 2025.

Les résumés peuvent être soumis en anglais, espagnol et français, qui sont les langues officielles du Congrès. Notez que la version en anglais sera utilisée pour l'évaluation ; il est donc demandé de joindre cette version (éventuellement en vous aidant d'un outil automatisé). Les résumés ne doivent pas dépasser les 400 mots.

Toutes les communications doivent avoir un caractère original et être autorisées à la publication. Les propositions qui auraient déjà été publiées ne seront pas acceptées. Toute référence à caractère politique, commercial ou publicitaire est exclue des communications, de même que l'indication d'une marque dans le titre et le résumé.

Les articles doivent présenter des études de cas, des résultats de recherche et/ou des expériences pratiques en rapport avec les sujets de cet appel.

Les communications proposées seront examinées par les Comités techniques de PIARC. Les communications retenues seront publiées dans les actes du Congrès et contribueront aux séances du Congrès. Les auteurs des communications retenues présenteront leurs travaux et résultats lors des séances interactives d'affiches. Certaines contributions remarquables seront sélectionnées pour une présentation orale durant le Congrès. La publication des communications acceptées est soumise à l'inscription d'au moins un des co-auteurs au Congrès.

DATES CLÉS

Appel à communications	À partir de septembre 2024
Date limite de soumission des résumés par les auteurs	31 janvier 2025
Avis d'évaluation des résumés	15 avril 2025
Date limite de soumission du texte intégral des articles par les auteurs	15 juillet 2025
Avis d'évaluation des articles	31 octobre 2025
17 ^e Congrès mondial de la Viabilité hivernale et la Résilience routière Chambéry 2026	10 au 13 mars 2026

PRIX PIARC 2026

Des prix seront décernés aux meilleurs articles parmi les contributions individuelles résultant de l'appel à communications. De plus amples informations seront publiées ultérieurement sur le site web du Congrès.

INFORMATION DE CONTACT

 <https://abstracts-chambery2026.piarc.org>
 paperschambery2026@piarc.org
www.piarc.org

THÈME DE LA VIABILITÉ HIVERNALE



SUJET 1

Gestion des ressources humaines pour la viabilité hivernale

La viabilité hivernale nécessite des ressources humaines. Ce sujet traite de la manière de gérer un personnel motivé et de qualité, c'est-à-dire des personnes bien formées et expérimentées, y compris au sein des entreprises. Il est également très important d'attirer de nouvelles recrues pour le travail, en particulier des jeunes et des femmes, afin d'accroître le vivier d'opérateurs et leur niveau de qualification.

Thèmes abordés :

- Mesures visant à attirer des personnes vers ce domaine d'activité
- Formation initiale et recyclage
- Formation en cours d'emploi
- Accès aux connaissances
- Motivation du personnel
- Sous-traitance en matière de viabilité hivernale
- Santé et sécurité du personnel
- Organisation des astreintes
- Promouvoir l'égalité de genre et la diversité



SUJET 2

Impact des changements climatiques et des conditions météorologiques extrêmes sur la viabilité hivernale (VH) ainsi que sur les aspects environnementaux de la VH et la décarbonation

La nature et l'environnement peuvent avoir une grande influence sur la viabilité hivernale. Il s'agit donc de se préparer à des situations extrêmes, et de réduire l'impact négatif de la viabilité hivernale sur l'environnement, en particulier par la décarbonation.

Thèmes abordés :

- Décarbonation en viabilité hivernale
- Aspects environnementaux de la viabilité hivernale
- Influence de la viabilité hivernale sur les infrastructures
- Mesures visant à réduire l'influence sur l'environnement et les infrastructures
- Les changements climatiques et ses effets sur la viabilité hivernale et son organisation
- Gestion des situations météorologiques extrêmes

THÈME DE LA VIABILITÉ HIVERNALE



SUJET 3

Informations et prévisions météorologiques routières pour la viabilité hivernale

Une viabilité hivernale efficace nécessite de bonnes informations météorologiques et de bonnes prévisions, leur analyse professionnelle et leur mise en œuvre dans le cadre de la gestion de la circulation routière. Ce sujet traite des connaissances, des techniques et des méthodes des systèmes d'informations météorologiques routières.

Thèmes abordés :

- Prévisions pour la viabilité hivernale
- Systèmes d'informations météorologiques routières
- Mise en œuvre des systèmes d'informations météorologiques routières dans la viabilité hivernale
- Systèmes d'aide à la décision en matière d'entretien



SUJET 4

Mise en œuvre de nouvelles technologies et méthodes dans la viabilité hivernale

La viabilité hivernale, sa gestion et son personnel sont confrontés à de nombreuses tâches et exigences, nouvelles et changeantes. Des technologies et des méthodes nouvelles ou perfectionnées peuvent répondre à ces exigences et contribuer à les résoudre.

Thèmes abordés :

- Systèmes d'aide à la conduite
- Systèmes d'épandage et de déneigement automatiques
- Technologies d'épandage et agents d'épandage
- Systèmes de déneigement et de déverglaçage
- Tous les domaines et toutes les tâches de la viabilité hivernale peuvent être abordés ici

THÈME DE LA VIABILITÉ HIVERNALE



SUJET 5

Gestion de la viabilité hivernale

La durée et l'intensité des opérations de viabilité hivernale ne peuvent être planifiées à long terme. Mais l'organisation doit être prête à tout moment pour réaliser des opérations rapides et efficaces. Ce sujet traite de toutes les mesures visant à organiser et à préparer les opérations de viabilité hivernale

Thèmes abordés :

- Lignes directrices pour la viabilité hivernale
- Planification des opérations, planification des itinéraires
- Stratégies d'utilisation des matériaux, réglementations relatives aux taux d'épandage
- Lien entre la viabilité hivernale, la sécurité routière et l'économie
- Gestion des opérations de surveillance
- Gestion des équipements de viabilité hivernale, gestion de flotte
- Gestion de la qualité
- Relations publiques et communication en matière de viabilité hivernale



SUJET 6

Communication et utilisation des données provenant des véhicules et des routes pour la viabilité hivernale

Grâce aux véhicules modernes dotés d'une connectivité accrue et de capteurs, comment pouvons-nous utiliser les informations reçues pour prendre de meilleures décisions en matière de viabilité hivernale ? Comment ces données peuvent-elles être combinées avec les données des routes, des exploitants et du réseau d'informations météorologiques ? En outre, comment pouvons-nous utiliser la connexion pour envoyer des mises à jour en direct aux véhicules qui circulent sur les routes ?

Thèmes abordés :

- Moyens et systèmes de communication entre les voitures et les infrastructures pour la viabilité hivernale
- Analyse et utilisation des données pour la viabilité hivernale
- Diffusion des données aux usagers de la route
- Partage de données avec les partenaires (par exemple, les transports publics)
- Gestion de la qualité des données

THÈME DE LA VIABILITÉ HIVERNALE



SUJET 7

Viabilité hivernale en zone urbaine

La viabilité hivernale dans les zones urbaines requiert des tâches et des exigences spécifiques. Sur les routes principales, les volumes de trafic sont très élevés et les carrefours nombreux. Les piétons doivent faire l'objet d'attentions spéciales de viabilité hivernale et les transports publics sont prioritaires. Les plantes et les arbres des villes doivent être spécialement protégés. De grandes quantités de neige doivent être transportées.

Thèmes abordés :

- Lignes directrices pour la viabilité hivernale en zone urbaine
- Plans pour les zones prioritaires pour la viabilité hivernale (par exemple, hôpitaux, écoles ...)
- Attentes des citoyens
- Utilisation d'agents d'épandage en zone urbaine
- Viabilité hivernale pour les piétons
- Exigences pour les personnes handicapées en hiver
- Exigences des transports publics en matière de viabilité hivernale
- Protection de l'environnement en zone urbaine
- Déneigement et transport de la neige en zone urbaine
- Systèmes spéciaux d'information des usagers de la route en zone urbaine



SUJET 8

Viabilité hivernale et infrastructures cyclables

Le cyclisme hivernal devient de plus en plus populaire ; la viabilité hivernale sur l'infrastructure cyclable doit donc répondre à cette demande. Si la plupart des pistes cyclables se situent à l'intérieur des villes, il en existe également des infrastructures cyclables qui relient les villes entre elles.

Thèmes abordés :

- Lignes directrices pour la viabilité hivernale des infrastructures cyclables
- Équipement utilisé pour la viabilité hivernale des infrastructures cyclables
- Viabilité hivernale des pistes cyclables

THÈME DE LA **RÉSILIENCE**



SUJET 9

Amélioration de la planification de la résilience des réseaux routiers et des organisations routières

Les défis et les risques croissants liés aux aléas naturels exigent d'améliorer la gestion de la résilience des réseaux routiers ainsi que la résilience des structures qui possèdent et gèrent ces réseaux. En général, les initiatives de développement et d'entretien usuelles ont permis de développer une certaine résilience des réseaux routiers et les systèmes organisationnels. Cependant, la demande accélérée de gestion des risques due aux impacts du changement climatique nécessite d'améliorer les méthodologies de planification pour conserver cette résilience. Les nouvelles attentes en matière de développement durable, d'adaptation aux impacts climatiques, de réduction des émissions de carbone, de gestion des impacts environnementaux, de solutions positives pour la nature, etc. doivent également être prises en considération dans ces processus.

Dans le cadre d'une approche simplifiée et globale de la planification des risques, ceux liés au changement climatique peuvent être traités en même temps que d'autres risques naturels tels que les tremblements de terre, les éruptions volcaniques, les tsunamis, les mouvements de terrain, etc. En conséquence, les actions d'amélioration doivent être conçues pour obtenir des résultats ciblés en matière de résilience dans un contexte évolutif et avec une perspective à moyen/long terme.

Dans le cadre de cet appel à contribution, des articles basés sur des études techniques, des exemples de meilleures pratiques, des retours d'expérience, des rapports d'étude sur des méthodologies, des programmes ou des approches sont attendus. L'objectif de ces articles doit être d'améliorer les dispositifs de planification de la résilience des réseaux pour faire face à tous les risques, y compris le changement climatique, et / ou d'explorer les opportunités en matière de résilience organisationnelle pour assurer la résilience des réseaux.



SUJET 10

Gestion des catastrophes et renforcement de la résilience

Les phénomènes météorologiques extrêmes et leurs conséquences tels que les températures élevées, les fortes précipitations, les chutes de neige, les éboulements et glissements de terrain, les sécheresses et les incendies de forêt sont de plus en plus graves et fréquents à l'échelle mondiale, ce qui pose des défis importants en matière de gestion des routes. Dans les chaînes d'approvisionnement, une infrastructure logistique efficace, principalement les routes, est cruciale pour une livraison ininterrompue des produits. Les routes sont essentielles pour les interventions en cas de catastrophe, car elles permettent l'accès aux opérations de sauvetage et à l'approvisionnement d'urgence. Pour maintenir la connectivité en cas de catastrophe, les administrateurs des routes doivent améliorer la résilience des infrastructures routières et mettre en œuvre des systèmes de gestion agiles capables de réagir rapidement en cas de catastrophe.

Nous lançons un appel à communications sur les thèmes suivants :

- Faire face aux conditions météorologiques extrêmes

Nous vous invitons à partager vos études de cas mondiales afin d'identifier des stratégies d'amélioration pour répondre et faire face aux catastrophes climatiques extrêmes et renforcer la résilience des réseaux routiers.

- Résilience sociale au sein des collectivités et des autorités publiques

Partagez votre expérience sur la résilience sociale dans l'administration des routes, en mettant l'accent sur la collaboration entre les gestionnaires des routes, les usagers, les collectivités et les autorités, en particulier sur la préparation par l'éducation, la formation et l'implication de la communauté dans les activités de réponse.

- Résilience des infrastructures pour maintenir la chaîne d'approvisionnement

Partagez vos pratiques liées aux mesures de préparation, d'atténuation, de réponse et de récupération pour assurer la résilience des réseaux routiers afin de maintenir la continuité de la chaîne d'approvisionnement, telles que les pratiques dans les domaines de la formation, des technologies, des outils et des stratégies/actions de gestion.

THÈME DE LA **RÉSILIENCE**



SUJET 11

Résilience des routes rurales au changement climatique

Au travers des différents pays membres de PIARC, les routes rurales ont des conceptions diverses, des méthodes de construction différentes, ainsi que des fonctions également différentes.

Pour la majorité des pays à revenu faible ou intermédiaire, les routes rurales jouent un rôle important dans le développement économique en ce sens que ces routes permettent non seulement la mobilité des personnes pour rallier les localités entre elles, mais aussi le transport des produits agricoles vers les grands centres urbains pour la commercialisation.

Étant donné ces fonctions essentielles, il est préoccupant de constater que le changement climatique affecte considérablement la durabilité des routes rurales, les empêchant de remplir efficacement leurs rôles. Les auteurs sont invités à faire un état des lieux des routes rurales, des techniques et procédures de construction utilisées et enfin faire ressortir l'impact du changement climatique sur la durabilité de ces routes rurales et des solutions envisagées.

Nous encourageons les articles qui abordent les sujets suivants :

- Techniques de construction et maintenance des routes rurales
 - Revêtement à base de matériaux localement disponibles
 - Revêtement bitumineux des routes à faible trafic
 - Entretien courant et périodique
 - Entretien d'urgence
- Analyse des impacts du changement climatique sur la durabilité des routes rurales
 - Érosion et mesures de protection des pentes
 - Problèmes de sécurité des routes rurales dus aux phénomènes météorologiques induits par le changement climatique
 - Renforcement de la résilience des routes
 - Amélioration de la conception des routes rurales pour correspondre aux normes des routes nationales revêtues
 - Solutions basées sur la nature pour améliorer la durabilité des routes et la viabilité environnementale

THÈME DE LA **RÉSILIENCE**



SUJET 12

Résilience du trafic routier de marchandises aux perturbations : anticipation, modélisation, réaction et enseignements tirés

Les catastrophes naturelles, notamment les phénomènes météorologiques, mais aussi les événements majeurs tels que l'effondrement d'un pont ou encore des grèves, des manifestations ou des conflits géopolitiques peuvent perturber le réseau de fret multimodal et les chaînes d'approvisionnement de l'industrie.

Ces perturbations ont un impact sur les populations, les entreprises et l'économie en général. Lorsque des événements de grande ampleur perturbent les systèmes de transport de marchandises, les chaînes d'approvisionnement peuvent être rompues et les populations risquent de ne plus avoir accès aux produits de première nécessité et aux fournitures essentielles à leur survie. Les interventions d'urgence et les activités de rétablissement dépendent de la rapidité de déplacement des véhicules de service public et des camions transportant des fournitures d'urgence, des médicaments, de la nourriture, du carburant et des moyens de réparation des infrastructures vers la zone touchée.

La résilience du système de transport de marchandises, c'est-à-dire la capacité du système à résister aux perturbations et à s'en remettre, est essentielle pour garantir la fiabilité des chaînes d'approvisionnement importantes sur le plan économique et la distribution en temps voulu des ressources et des services essentiels. La résilience du système de transport multimodal de marchandises dépend de la collaboration entre les propriétaires et les exploitants d'infrastructures du secteur public et les modes de transport privés, les transporteurs et les chargeurs.

Les articles doivent aborder des exemples de telles perturbations, soit à partir d'études de cas réels (retours d'expérience), soit à partir d'études prospectives. Ils doivent mettre en évidence la manière d'intégrer la résilience dans la planification, la conception, la gestion et l'exploitation des infrastructures de transport multimodal, ouvrages d'art, tunnels, afin d'atténuer l'impact d'événements perturbateurs majeurs et de maintenir ou de rétablir les services pendant et après ces événements.

Parmi les sujets à prendre en compte figurent les données et leur analyse pour faciliter l'identification des menaces et des facteurs de risque qui perturbent les opérations du système de transport multimodal de marchandises, les paramètres pour mesurer la résilience du système de transport de marchandises, les investissements pour renforcer la résilience du système de transport de marchandises, la définition de plan de réaction pour la réparation des dommages causés à l'infrastructure, la restauration efficace des services, les stratégies pour améliorer la résilience du réseau de transport de marchandises, les stratégies pour atténuer les perturbations de la chaîne d'approvisionnement, les meilleures pratiques en matière de résilience du transport de marchandises et de la chaîne d'approvisionnement, et le rôle des autorités routières.

THÈME DE LA **RÉSILIENCE**



SUJET 13

Renforcer la résilience en matière de sécurité routière grâce aux pratiques du « système sûr »

La route reste l'une des principales causes de décès et de blessures graves dans le monde. Les accidents de la route ont également des répercussions importantes sur l'organisation des transports, entraînant des encombrements imprévus et une perte d'efficacité, ce qui nuit à la résilience du système pour tous les usagers de la route. Les politiques de sécurité routière visant à réduire le nombre d'accidents sont autant d'investissements qui permettent d'améliorer la résilience du système en éliminant les embouteillages inattendus et les accidents qui en découlent. La sécurité de tous les usagers de la route est une composante nécessaire d'un système de transport résilient, dans la mesure où tous n'ont pas accès de façon équivalente aux différents moyens de transport, comme le soulignent les statistiques sur les usagers de la route vulnérables dans les pays à revenu faible et intermédiaire.

Les communications traitant des thèmes suivants sont attendues :

- Assurer des options de transport résilientes en garantissant la sécurité routière des usagers de la route vulnérables
- Améliorer la résilience des transports par une approche proactive pour des améliorations de la sécurité routière
- Gérer la vitesse pour un système de transport plus résilient et plus sûr
- Diagnostiquer les problèmes et les opportunités en matière de sécurité routière



SUJET 14

Mesures de réduction des risques et d'amélioration de la résilience des réseaux dans la gestion du patrimoine routier

Cet appel à contributions contribuera à enrichir le corpus de connaissances sur la manière de gérer le patrimoine des infrastructures de transports en vue d'accroître la résilience des réseaux routiers face au changement climatique et à d'autres sollicitations.

Il est important d'élargir les approches actuelles de prise de décision en matière de gestion du patrimoine routier afin d'intégrer des approches basées sur les risques et la résilience, face aux diverses menaces qui pèsent sur les infrastructures de transport. Des approches éprouvées peuvent aider les gestionnaires de patrimoines routiers à mieux cibler les aspects de risque et de résilience afin d'améliorer les décisions de préservation et de renouvellement des routes.

Nous recherchons des études de cas avec les meilleures pratiques et approches de gestion du patrimoine pour améliorer la résilience des infrastructures routières.

Les expériences des pays à faibles, moyens et hauts revenus sont toutes les bienvenues.

THÈME DE LA **RÉSILIENCE**



SUJET 15

Comment améliorer la résilience des ponts vieillissants dans le contexte du changement climatique ?

La résilience des ponts consiste en la capacité de ces infrastructures à résister, absorber, s'adapter et récupérer des effets d'un événement ou d'un danger de manière rapide et efficace, tout en préservant ou en restaurant son niveau de service et sa fonction essentielle. La résilience est devenue toujours plus nécessaire au fil des décennies, les ponts étant plus fréquemment et plus sévèrement touchés par des événements liés au climat, tels que les inondations, les raz-de-marée, les tempêtes et les incendies. Dans le même temps, les ponts vieillissent et subissent une augmentation de la charge et de l'intensité du trafic. De surcroît, la majorité des ponts existants n'ont pas été conçus pour s'adapter à ces changements et continuent de vieillir et de se détériorer avec le temps.

La redondance structurelle est une caractéristique importante à comprendre et à intégrer lorsque l'on considère la résilience et la continuité de service attendue par les communautés et les économies qui utilisent les ponts routiers. Par conséquent, cette session invitera les participants à discuter de la résilience des ponts face au changement climatique, au vieillissement et à l'augmentation du trafic, en mettant l'accent sur la redondance structurelle et la robustesse.

Nous recherchons des articles abordant les sujets suivants :

- Exemples de réponses aux situations d'urgence, y compris le rétablissement des ponts après la survenue d'événements ou de dangers soudains
- Atténuation des effets dus à des événements soudains ou à des dangers pour les ponts routiers
- Mesures et considérations pour augmenter la résilience
- Effets de la résilience, de la redondance et de la robustesse sur le design et l'entretien des ponts.

THÈME DE LA **RÉSILIENCE** ET DE LA **DÉCARBONATION**



SUJET 16

Comment utiliser des technologies STI innovantes pour assurer une exploitation des réseaux décarbonée et résiliente au changement climatique

Tous les gouvernements élaborent des stratégies et des plans d'action « Net Zéro » pour décarboner nos transports et nos infrastructures. Les responsables des gouvernements et des industries repensent le réseau et les systèmes de transport pour contribuer à la décarbonation et à la durabilité. Il existe des capacités considérables de réduction des émissions dans le secteur des transports en promouvant une meilleure planification de l'exploitation du réseau, en passant à des modes de déplacement des marchandises et des personnes plus durables ou à faibles émissions, et en utilisant davantage de technologies STI (systèmes de transport intelligents) innovantes telles que communication numérique, modèles Big Data, gestion optimisée des réseaux, atténuation des embouteillages, gestion des incidents et contrôle du trafic, etc.

De même, la résilience climatique de l'exploitation de nos réseaux routiers est essentielle alors que les impacts du changement climatique et des conditions météorologiques extrêmes continuent de s'aggraver (par exemple inondations, canicules, tempêtes, incendies, etc.). Les technologies et boîtes à outils STI sont souvent utilisées pour fournir des prévisions, des mesures de prévention, des interventions et des alertes agiles, efficaces et économiques.

Nous recherchons des travaux innovants, des bonnes pratiques et des évaluations d'impact portant sur :

- L'adoption des technologies émergentes des STI et de numérisation pour détecter, suivre, mesurer, gérer et améliorer la décarbonation des réseaux
- Le développement et applications d'outils liés aux STI pour des opérations de transport résilientes au changement climatique



SUJET 17

Terrassements et ouvrages en terre face au changement climatique

Les ouvrages en terre sont les plus sensibles au changement climatique, ce qui pose de réels défis en termes de stabilité pour les ouvrages existants mais également pour la conception des ouvrages neufs. Les ouvrages en terre, de par les matériaux qui les constituent, sont en effet particulièrement sensibles aux variations de pluviométrie, de sécheresse ou d'autres facteurs météorologiques qui peuvent accélérer les dégradations, le vieillissement et les instabilités. Les référentiels actuels doivent donc être complètement revus. S'adapter aux changements et réduire nos impacts sur le climat s'impose aux acteurs du domaine des terrassements, avec de nouvelles pratiques de gestion des ouvrages en terre, de nouvelles méthodes comme la résilience et des besoins de décarbonation des travaux.

On recherche des communications des différents acteurs du terrassement (entreprises, maîtres d'ouvrages, gestionnaires, bureaux d'études) présentant cas pratiques, références, exemples et meilleures pratiques **sur les trois thématiques suivantes :**

- La gestion des ouvrages en terre
- La résilience ou
- La décarbonation des travaux

THÈME DE LA DÉCARBONATION



SUJET 18

Investissements routiers stratégiques : contributions et impacts sur le plan national de décarbonation

Les routes font partie intégrante des infrastructures nationales. Cet appel à contributions vise à explorer la manière dont les routes peuvent contribuer aux objectifs de réduction des émissions de carbone et promouvoir la durabilité environnementale. Ce sujet vise à promouvoir une compréhension approfondie de la façon dont les investissements routiers et les politiques de planification des routes et des autoroutes peuvent être alignés sur les politiques nationales de décarbonation en fournissant une plate-forme pour le partage des connaissances et des meilleures pratiques entre les chercheurs, les praticiens et les décideurs politiques.

Les sujets d'intérêt sont les suivants :

- Modèles d'investissement : Analyse des stratégies d'investissement routier dans les plans nationaux de décarbonation, et rôle des investissements routiers spécifiquement ciblés pour atteindre les objectifs de réduction des GES (type de routes, voies pour les transports publics, systèmes informatiques, centres intermodaux, ...)
- Politiques de décarbonation : intégration des politiques routières dans les objectifs nationaux de décarbonation
- Politiques de décarbonation : utilisation de systèmes de tarification à appliquer aux routes sur la base de critères "pollueur-payeur" et visant généralement à réduire, par le biais d'outils économiques et financiers, les émissions de gaz à effet de serre engendrées par l'utilisation des routes
- Impacts socio-économiques : évaluation des effets économiques et sociaux des investissements routiers durables causés par l'économie numérique, économie post-pandémie et outils d'estimation pour en mesurer les impacts socio-économiques, ainsi que les impacts économiques et sociaux au sens large. Cela peut également inclure des impacts économiques et sociaux plus larges tels que les effets de la construction et de l'exploitation des routes sur l'équité, les systèmes économiques et l'inclusion et la diversité de genre
- Impacts socio-économiques : Évaluation des effets de l'augmentation prévue des émissions de CO₂ dans les scénarios de "statu quo" et comparaison de différents scénarios avec analyse des conséquences sociales et économiques
- Impacts socio-économiques : Analyse des questions d'équité liées à la migration prévue vers les véhicules électriques : opportunités et contraintes
- Études de cas : Expériences réussies et enseignements tirés de différents pays

THÈME DE LA DÉCARBONATION



SUJET 19

Solutions pour la décarbonation des routes dans les zones urbaines et périurbaines

Ce thème traite de planification dans cette période d'incertitude où différents types de crise déclenchent des changements significatifs dans les villes. Une crise peut entraîner d'autres conséquences à long terme et accroître l'impact d'autres tendances majeures, comme le changement climatique. La gestion de ces processus de changement fondamental est un défi majeur pour les gestionnaires routiers et les acteurs de la mobilité urbaine, qui doivent l'intégrer dans leurs projets en zones urbaines et métropolitaines.

Les communications porteront sur les sujets suivants :

- Meilleure coopération entre modes de déplacements dans les zones urbaines et périurbaines, promotion de la multimodalité pour rendre le système de mobilité flexible, inclusif et avec des émissions nulles ou faibles
- Réglementation des accès routiers aux villes pour réduire les gaz à effet de serre provenant du secteur routier et répondre à la demande accrue de résilience et de durabilité des villes et métropoles
- Nouvelles solutions routières et nouvelles lignes directrices pour améliorer la sécurité et la sûreté de la mobilité pour tous les usagers vulnérables de la route (y compris les nouvelles mobilités) en vue de la décarbonation des villes



SUJET 20

Les systèmes de routes électriques : la prochaine étape pour la recharge des véhicules électriques ?

La réduction des émissions de CO₂ provenant du secteur des transports routiers est une étape cruciale pour atteindre l'objectif d'émission zéro au niveau mondial. Les biocarburants, l'hydrogène, les carburants de synthèse ou électro-carburants, et l'électricité joueront tous un rôle dans la transition énergétique, mais c'est l'électrification qui devrait être la plus largement employée. La recharge continue sur route, ou les systèmes de routes électriques (ERS), peuvent éliminer les obstacles à l'intégration des véhicules électriques (VE) dans le secteur du transport routier. Les systèmes de routes électriques peuvent également modifier la conception des routes et des VE (par exemple, en réduisant la taille des batteries) afin de réduire davantage l'impact des transports sur l'environnement.

L'appel à communications porte sur les dernières avancées en matière de méthodologies de conception des ERS, de stratégies d'optimisation et de techniques d'intégration afin d'améliorer l'efficacité énergétique et la durabilité. Les résultats de recherches, les études de cas et les exemples de mise en œuvre sont encouragés pour partager les opportunités et les défis liés aux ERS.



SUJET 21

Mesures visant à réduire l'empreinte carbone des chaussées

Une chaussée produit de nombreuses émissions de gaz à effet de serre au cours des différentes étapes de son cycle de vie : pendant la production des matériaux de construction, pendant la construction de la chaussée elle-même, ou pendant son utilisation, y compris l'entretien. Les articles traitant de cette question peuvent présenter des études de cas ou des recherches sur les méthodes de calcul de l'empreinte carbone d'un projet, sur la manière d'introduire l'empreinte carbone dans la phase d'appel d'offres d'un projet, sur la manière de réduire l'empreinte carbone au cours du cycle de vie de la chaussée, etc.

THÈME DE LA DÉCARBONATION



SUJET 22

Décarbonation de la construction et de l'entretien des routes

La décarbonation de la construction et de l'entretien des routes est l'un des plus grands défis de l'industrie routière. Les articles doivent se concentrer sur les stratégies, programmes, outils et tendances actuels en matière de décarbonation de la construction et de l'entretien des routes. L'objectif des efforts de décarbonation devrait être de réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre.

Thèmes abordés :

- Stratégies, indicateurs et méthodes pour la décarbonation dans la conception, la construction et l'entretien des routes
- Planification, coordination et supervision des activités liées à la livraison des matériaux, de l'équipement et de la main-d'œuvre nécessaires au projet de construction routière en termes d'émissions de dioxyde de carbone
- Sélection du type d'équipement (conventionnel et spécial) et des catégories de travail connexes dans la décarbonation de la construction et de l'entretien des routes
- Travaux routiers de décarbonation du point de vue des contrats, du financement et des incitations du projet
- Suivi, indicateurs et calculateurs pour la décarbonation de la construction et de l'entretien des routes



SUJET 23

Analyse comparative des statistiques routières

Le monde des infrastructures routières se compose de plusieurs éléments clés qui ont évolué au fil du temps.

Nous sollicitons des articles qui examinent certains des indicateurs liés à l'évolution d'un ou de plusieurs éléments du réseau routier. Les indicateurs proposés seront présentés et comparés aux échelles nationale et internationale.

Ainsi, les indicateurs proposés peuvent porter sur l'infrastructure d'un pays dans son ensemble (évolution des statistiques globales sur l'infrastructure routière existante), des études sur les tendances du trafic au niveau du réseau routier national (passagers ou marchandises), l'évolution des impacts environnementaux du trafic d'un pays sur la qualité de l'air (en fonction des différentes composantes), l'évolution des statistiques de sécurité sur les accidents à l'échelle d'un pays, ou une combinaison de plusieurs types d'indicateurs. Les indicateurs peuvent être quantitatifs ou qualitatifs, comme les politiques routières.

Les indicateurs proposés peuvent être croisés avec des facteurs sociodémographiques, économiques et environnementaux. L'étude inclura les sources de données et les définitions des indicateurs, ainsi que la qualité et la fiabilité de la collecte des données. Il est possible d'intégrer des indicateurs provenant de plusieurs sources de données, de présenter des outils d'enquête qui mesurent l'évolution des indicateurs dans le temps et des typologies innovantes de collecte de données.

CONTACT

17^e Congrès mondial de la Viabilité hivernale
et de la Résilience routière 2026

Site web appel à communications

<https://abstracts-chambery2026.piarc.org>

paperschambery2026@piarc.org

SUIVEZ NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX



www.piarc-chambery2026.com

