



NAISSANCE DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE PERMANENTE DES CONGRÈS DE LA ROUTE (AIPCR)

Jean-François CORTÉ, Secrétaire général de l'AIPCR

Le 27 avril 1909, les statuts de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR), établis selon les dispositions de la loi française de 1901 sur les associations à but non lucratif, étaient déposés à la préfecture de police de Paris, par les membres du bureau exécutif de la nouvelle association: Henry Lethier, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Abel Ballif, président du Touring Club de France, et Albert Mahieu, Ingénieur des Ponts et Chaussées, respectivement président, vice-président et secrétaire général de l'AIPCR.

La décision de constitution de l'AIPCR avait été prise, lors de la séance de clôture du 1^{er} Congrès international de la Route, à Paris, le 17 octobre 1908. Le bureau exécutif du congrès y présenta la proposition de M. de TIMONOFF (Russie), qui avait été préparée avec le soutien de MM. LEIBBRAND (Allemagne), PAGE (États-Unis) et TEDESCHI (Italie):

- de constituer une Association Internationale permanente des Congrès de la Route ayant pour but de favoriser les progrès dans la construction, l'entretien, la circulation et l'exploitation de la route, et aussi d'assurer, dans l'avenir, la continuité de l'œuvre du congrès de Paris. Cette association serait composée d'adhérents comprenant des gouvernements et collectivités de toutes les nations et des participants à titre personnel ;
- de placer à la tête de cette association une Commission internationale permanente (CIP) chargée de la rédaction des statuts de l'AIPCR ;
- de désigner un Comité exécutif, siégeant à Paris (dont les principaux responsables sont cités plus haut).

Lors des interventions de remerciement des délégations étrangères, L. Page, premier délégué des États-Unis, directeur du Bureau des routes publiques, alors dépendant du ministère de l'agriculture, s'exprimait ainsi, rejoignant le sentiment général : « (...) *en partant des États-Unis, mon principal espoir était que ce Congrès eût pour résultat la formation d'un Bureau International Permanent de la Route. Arrivé ici, j'ai trouvé que tel était aussi le désir de presque tous. Voici notre vœu réalisé. Ce congrès n'eût-il accompli rien de plus, que notre collaboration eût déjà été féconde.* »

La CIP provisoire fut convoquée à Paris le 29 mars 1909, pour mettre au point la proposition de texte de statuts préparée par le Comité exécutif. 14 pays avaient délégué des représentants à cette réunion.

La composition et le fonctionnement de l'AIPCR furent définis à l'image de ceux de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation dont le premier congrès fut tenu en 1885.

Pour comprendre pourquoi, l'AIPCR s'est formée à cette époque, il convient de replacer cette période en regard des progrès de l'automobile. C'est en effet au tournant du XX^e siècle que les performances des automobiles et tout particulièrement la vitesse, devenue durablement plus élevée que celle des véhicules à traction animale, révéleront avec une acuité croissante l'inadaptation, des caractéristiques géométriques et des revêtements des routes en macadam de l'époque à ce nouveau moyen de locomotion. Ce problème allait être nettement posé, pour la première fois, lors du 3^e Congrès international de l'automobilisme, à Milan en 1906, par Massimo Tedeschi, directeur de la revue Le Strade. Tedeschi souleva par la même occasion la question du financement public de ces nouvelles dépenses qui avaient laissé les administrations publiques surprises et non préparées. Il appela de ses vœux la

BIRTH OF THE PERMANENT INTERNATIONAL ASSOCIATION OF ROAD CONGRESSES (PIARC)

Jean-François CORTÉ, PIARC Secretary General

On April 27, 1909, the bylaws of the Permanent International Association of Road Congresses (PIARC), established in accordance with conditions of the 1901 French Law on nonprofit associations, were filed at Paris police headquarters by executive committee members of the fledgling association: Henry Lethier, Civil Engineering Works Inspector, Abel Ballif, President of the French Touring Club, and Albert Mahieu, Certified Civil Engineer, occupying the respective posts of PIARC President, Vice President and Secretary General.

The decision to found PIARC had actually been made during the closing session of the 1st International Roads Congress, held in Paris on October 17, 1908. The Executive Committee of this Congress presented attendees the proposal submitted by Mr. de TIMONOFF (Russia), prepared with the assistance of Messrs. LEIBBRAND (Germany), PAGE (United States) and TEDESCHI (Italy), which called for:

- composing a permanent International Association of Road Congresses in the aim of promoting advances in the areas of road building, maintenance, traffic and operations, in addition to continuing in the future the impetus behind the work of the Paris Congress. The association's membership would be composed of representatives from government agencies and local authorities of all participating nations plus individual members;
- assigning a Permanent International Commission (PIC) to head this association and assume responsibility for drafting the PIARC bylaws;
- designating an Executive Committee, with offices in Paris (whose members include the key associates named above).

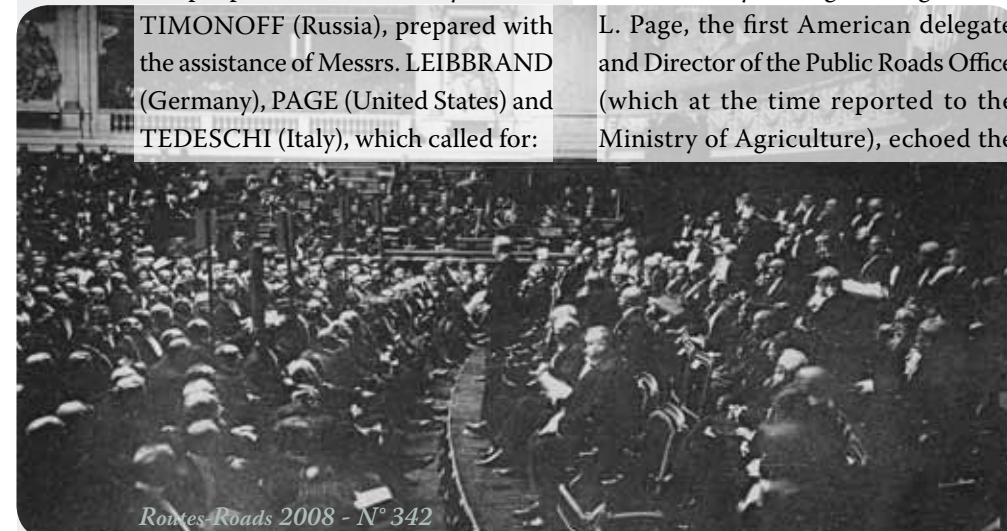
During the thank you speeches delivered by foreign delegations, L. Page, the first American delegate and Director of the Public Roads Office (which at the time reported to the Ministry of Agriculture), echoed the



general feelings through his remarks: "... *when leaving the United States, my main hope was that this Congress would lead to forming a Permanent International Roads Office. Upon my arrival, I realized that such was also the desire of almost all attendees. We now recognize that our wish has been granted; even if this Congress achieves nothing else, our collaboration has already been a fruitful one.*"

The temporary PIC was convened in Paris on March 29, 1909 to refine the proposed bylaw wording prepared by the Executive Committee. A total of 14 countries dispatched representatives to contribute to this meeting.

PIARC's composition and mode of operations were defined in accordance with those adopted by the Permanent International Association of Navigation Congresses, which holds its first congress in 1885.



création d'un « *Comité International permanent pour toutes les questions inhérentes à la construction des routes, à leur entretien et à la circulation des automobiles comprenant les Administrations publiques et les Touring-Clubs des différentes nations* ».

Cette initiative sera prise par le gouvernement français, avec la convocation, en octobre 1908, du 1^{er} Congrès international de la route, auquel les différents gouvernements furent invités, par la voie diplomatique, à y dépêcher des délégués. Les interventions inaugurales du ministre français des Travaux publics, Louis BARTHOU et du président du Congrès Henry

LETHIER éclairent sur les motivations de ce premier congrès.

Pour Barthou, le succès d'audience (plus de 2000 participants représentant 33

nationalités) atteste que « *ce congrès s'imposait avec une urgence particulière à l'heure où, après avoir été parfois délaissée et dédaignée (ndlr : référence implicite au chemin de fer), la route par l'effet imprévu de progrès nouveaux, suscite dans tous les pays, les plus graves préoccupations. Partout, le nombre, la vitesse et le poids des véhicules automobiles ont fait concevoir pour la conservation de la route des craintes que votre science ne tardera pas, j'en suis sûr, à dissiper. Tous les spécialistes, qui croyaient détenir des méthodes de construction et d'entretien infaillibles, ont été brusquement troublés dans leur quiétude traditionnelle et professionnelle.* »

Henry Lethier ajoutait : « *C'est de cette préoccupation qu'est né notre Congrès et c'est à vous, Messieurs, qu'il appartiendra de coordonner les efforts faits dans tous les sens par les techniciens de tous les pays et de dégager les principes qui doivent servir de base aux travaux à venir.* »

Le succès de ce premier congrès s'est affirmé par la richesse des discussions qui suivirent les nombreuses contributions écrites émanant de douze pays. Sans toujours dégager des solutions, ce

congrès avait cependant su mettre en avant plusieurs des défis auxquels la communauté routière allait se trouver confrontée : les exigences nées des nouveaux véhicules, le besoin de disposer de nouveaux revêtements de chaussée, le besoin de réglementer (vitesses, charges, signalisation, etc.), la coexistence de divers usagers et modes de transport sur la route.

Dans son rapport conclusif, le bureau du congrès indiquait : « *(...) il est certain que les résultats acquis ne pourront être réalisés et pratiquement contrôlés que dans un certain temps et qu'un nouveau Congrès s'impose pour la confirmation et la vérification des principes acquis dans le premier. De plus, les essais sur routes étant forcément très longs, il est à croire que la solution complète du problème ne pourra être trouvée qu'après la tenue d'un certain nombre de Congrès. Il ressort de ces considérations que l'on peut apercevoir d'ores et déjà les avantages que présenterait une Association permanente qui centraliserait les résultats des études et expériences faites dans le monde entier et préparerait les réunions plénières nécessaires. L'utilité d'une Fédération entre les techniciens et tous ceux qui usent de la route à un titre quelconque et avec n'importe quel moyen de locomotion ne nous semble pas douteuse.* »

L'adoption de la motion de création de l'AIPCR allait suivre. La proposition de la Belgique, d'accueillir le 2^e Congrès international de la Route en 1910 à l'occasion de l'exposition universelle de Bruxelles fut accueillie par acclamations.

L'AIPCR était née.#



In order to determine the reason behind PIARC's founding at this particular time, it would be necessary to place this period within the context of the advent of the automobile. At the outset of the 20th century, automobile performance and especially speed, which had become more durably improved in comparison with animal-powered vehicles, would increasingly reveal how inappropriate the association had become between this new means of locomotion and the geometric characteristics and surfacing of the day's macadam roads. This problem would be raised in precise language for the first time, at the occasion of the Third International Congress on Automobile Use (which took place in Milan in 1906), by Massimo Tedeschi, Director of the Le Strade review. During this same event, Tedeschi broached the issue of public financing for such new expenditures, which had left public agencies surprised and ill-prepared. He moved the audience with his appeal to create a "*Permanent International Committee for all issues relevant to road construction, maintenance and automobile traffic, encompassing the public bodies and Touring Clubs of the various participating nations.*"

This initiative would be adopted by the French government, which in October 1908 called for the 1st International Roads Congress, to which the various governments were invited, by diplomatic channels, to send delegates. The inaugural speeches by France's Public Works Minister Louis BARTHOU and Congress President Henry LETHIER shed

light on the motivations behind this initial gathering. For Mr. Barthou, the successful turnout (i.e. over 2,000 participants from 33 different nations) was a clear indication that: "*This Congress urgently needed to be held at a time when, after being somewhat overlooked and maligned (editor's note: implicit reference to the railroad), the road has generated due to the unforeseen effect of new progress the most serious of concerns in countries across the world. Everywhere, the number, speed and weight of automobiles have raised, in the name of road preservation, fears that I'm confident your science will be able to allay very quickly. All the specialists, convinced they possess surefire methods of construction and maintenance, have suddenly been woken from their traditional and professional slumber.*"

Henry Lethier went on to add: "*This concern has spurred the founding of our Congress and it is incumbent upon you, dear Gentlemen, to coordinate the efforts underway in all directions by technical experts from all countries and to determine the principles that will provide the basis for future work.*"

The success of this first congress was underpinned by the record of stimulating discussions held subsequent to the many papers delivered by a dozen countries. Without necessarily leading to the adoption of solutions, this initial gathering had nonetheless been able to highlight several of the challenges the roads community would find itself facing: constraints triggered by new vehicle designs, the need for

new pavement surfacing materials, regulatory requirements (speeds, rolling loads, signaling, etc.), and the coexistence of a range of users and modes of transport on the same road.

In its concluding report, the Congress committee noted: "*... it goes without saying that the outcome can only be achieved and monitored in practical terms over a certain period of time and that a new Congress will be necessary to confirm and verify the set of principles derived from this first event. Moreover, since actual road testing is naturally very long to conduct, it can be anticipated that identifying the comprehensive solution to a given problem is a process that requires holding a number of such Congresses. These considerations clearly reinforce the perception taking form of the advantages offered by forming a Permanent Association that would centralize results from studies and experimental campaigns throughout the world and prepare the requisite plenary meetings. The utility of a Federation among technical experts and all those professions relying on the road for any purpose and using any means of locomotion is of no doubt to us.*"

Adoption of the motion to create PIARC was the Congress's next order of business. The Belgian delegation's proposal to host the Second International Roads Congress in 1910 at the time of the Brussels World's Fair was greeted with acclaim by the audience.

And so it went that PIARC was born...#