INSTITUT FRANÇAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT ET DES RÉSEAUX

AASHTO

American Association of State Highway and Transportation Officials



HEDHLI Abdelmename- IFSTTAR/DAEI

Septembre 2011

NOTE de synthèse

American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)

Présentation des missions et organisation

Table des matières

Glossaire 4

1. Introduction 5
2. Un peu d'histoire… 5
3. L'AASHTO en bref 7
4. Le fonctionnement général des comités 9
5. Illustration : Standing Committee on Highways 11
6. L'AASHTO et la recherche 15
7. L'œil de l'*IFSTTARien* 16

Glossaire

- AASHTO American Association of State Highway and Transportation Officials
- CTBSSP Commercial Truck and Bus Safety Synthesis Program
- DOT Departement Of Transportation de l'état fédéral
- State DOT Departement of Transportation des états fédérés
- ETG Expert Task Group
- FHWA Federal Highway Administration
- IDEA Innovation Deserving Exploratory Analysis
- IOM the Institute of Medicine
- NAE the National Academy of Engineering
- NAS the National Academy of Sciences
- NCHRP National Cooperative Highway Research Program
- NHTSA National Highway trafic Safety Administration
- NRC National Research Council
- OC Oversight Comitee
- SHRP 2 Strategic Highway Research Program
- TCC Technical Coordinating Comitee (comité de coordination technique)
- TCRP Transit Cooperative Research Program
- TETG Technical Expert Task Group (groupes des experts techniques)
- TRB Transportation Research Board
- BTS Bureau of Transportation Statistics
- FAA Federal Aviation Administration
- FMCSA Federal Motor Carrier Safety Administration
- FRA Federal Railroad Administration
- FTA Federal Transit Administration
- ITS Intelligent Transportation Systems
- MARAD Maritime Administration
- NASA National Aeronautics and Space Administration
- NDGPS Nationwide Differential Global Positioning System
- NHTSA National Highway Traffic Safety Administration
- NIST National Institute of Standards and Technology
- NSF National Science Foundation
- OST Office of the Secretary of Transportation
- PHMSA Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration
- R&T Research and Technology
- RD&T Research, Development, and Technology
- RFID Radiofrequency Identification
- RITA Research and Innovative Technology Administration
- TSA Transportation Security Administration
- UTC University Transportation Center

1. Introduction

AASHTO est l'acronyme de *The American Association of State Highway and Transportation Officials*. Association à but non lucratif, l'AASHTO est le représentant des 50 États (plus Washington-DC et Porto Rico) dans le domaine des transports auprès des institutions fédérales américaines du transport. Malgré son nom (Highway), l'AASHTO n'intervient pas seulement dans le domaine des transports routiers mais aussi dans ceux de l'aérien, du rail, du maritime et fluvial ainsi que sur les transports en commun. **Son principal objectif est de favoriser le développement, l'exploitation et la maintenance du système de transport national américain intégré** (selon les cinq modes cités précédemment). Seuls les State DOT peuvent adhérer à l'AASHTO, les entités privées ne sont pas admises. Par ailleurs, plusieurs organismes de transport local ou organismes étrangers sont membres de l'association au titre de membres associés (ils ne bénéficient pas du droit de vote). On notera ainsi la présence d'agences locales ou d'entités étrangères comme :

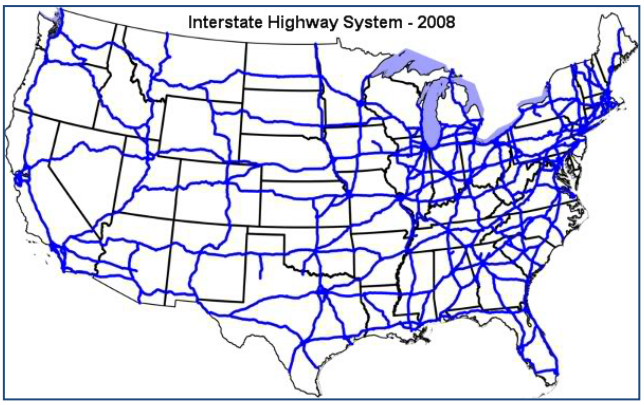
- ✓ City of Chicago Department of Transportation
- ✓ Los Angeles County Metropolitan Authority
- ✓ New York City Department of Transportation
- ✓ Canada : Alberta Transportation, British Colombia Ministry of Transportation, New Brunswick DOT…..
- ✓ Highways Department Honk Kong SAR Government
- ✓ Korea Expressway Corporation
- ✓ Republic of Turkey Ministry of Public works and Settlement
- ✓ Abu Dhabi DOT
- ✓ Etc….

2. Un peu d'histoire….

Tout a commencé en Novembre 1914, lorsque 14 ingénieurs de différents State DOT se sont réunis à Atlanta pour discuter de la création d'une association qui répondrait aux préoccupations particulières des Etats souhaitant «sortir l'Amérique de la boue." L'idée fut de créer une association organisée sous forme de forum et destinée à étudier et à promouvoir au niveau de l'Etat fédéral les priorités en matière d'étude et de développement des infrastructures routières mises en évidence au niveau des States DOT. Ainsi, une première réunion importante organisée le 12 décembre 1914 au Capitole par ce qui s'appelait alors l'AASHO (American Association of State Highway Officials) a abouti à l'approbation d'une proposition législative autorisant la participation du gouvernement fédéral à la construction routière du pays. Cette proposition, présentée par la suite au Congrès américain, est à l'origine du Federal Aid Highway Act de 1916, fondement du financement fédéral américain pour le développement, l'exploitation et la maintenance du système de transport routier national américain.

Depuis, l'association a œuvré afin de soutenir le développement de l'infrastructure routière et des transports sur le sol américain. A noter la création en 1956 de l'Interstate Highway System Act, connu aussi sous le nom de *National Interstate and Defense Highways Act de 1956,* considéré par beaucoup d'Américains comme le plus grand projet de travaux publics dans l'histoire de ce pays. Signé en 1956 par le président Dwight D. Eisenhower et intégré au Federal-Aid Highway Act, l'interState Highway représente environ 75 000 km et relie toutes les villes les plus importantes du pays. La plupart des Interstate Highway passent par le centre des villes, ce qui a facilité l'émergence des banlieues

suburbaines et façonné la vie quotidienne des Américains, que ce soit en milieu urbain ou pour les longs voyages. Tout comme les historiens, le président Eisenhower considérait l'Interstate Highway System Act comme l'une des réalisations les plus importantes de ses deux mandats.







Le nom de l'association a alors été changé en American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) le 13 novembre 1973. Ce changement de nom reflète un élargissement du champ d'action de l'organisme pour couvrir tous les modes de transport, même si la plupart de ses activités sont toujours principalement consacrées aux autoroutes.

Depuis, l'AASHTO a élargi ses domaines d'intervention et a notamment œuvré avec comme faits marquants les éléments suivants :

- ✓ la production de normes et spécifications pour la conception des routes, la construction et de sécurité,
- ✓ la mise en place d'une symbolique uniforme pour les cartes routières,
- ✓ la coordination de ces efforts de recherche importants comme l'essai AASHO Road dans les années 1950 et le parrainage du programme de recherche NCHRP,
- ✓ l'élaboration d'un programme de matériels de laboratoire de référence,
- ✓ Le développement de logiciels pour faciliter la conception, la gestion de la construction et l'analyse des routes et ouvrages,

3. L'AASHTO en bref

Introduction

Présentée comme « la voix des transports » (*The voice of transportation*), l'AASHTO s'efforce de sensibiliser le public et les décideurs-clés sur le rôle crucial que jouent les transports dans la qualité de vie des habitants et dans l'économie du pays. Dans ce contexte, l'AASHTO est le lien entre les State DOT et le gouvernement fédéral. C'est par ailleurs un acteur international dans l'établissement de normes techniques pour toutes les phases de développement du réseau routier. A noter que les normes AASHTO sont reconnues et utilisées par de nombreux pays parmi lesquels les pays en voie de développement. Ci-joint un extrait d'une directive du Ministère Haïtien des Travaux Publics « *Pour les ouvrages d'art et les routes il est recommandé d'utiliser les normes AASHTO-Standard ou AASHTO-LFRD dans sa plus récente version.* ».

Les normes sont élaborées pour la conception et la construction de routes et de ponts, les matériaux et de nombreux autres domaines techniques.

Missions

L'AASHTO est une organisation qui est force de propositions et de conseils auprès de l'Etat fédéral dans le domaine des politiques liées aux transports. L'AASHTO fournit également des services techniques de haut niveau pour aider les états fédérés dans leurs efforts pour favoriser le déplacement des biens et des personnes de façon sûre et efficace.

Objectifs

Objectif 1. Rétablir le transport comme une priorité nationale.
Objectif 2. Plaider et communiquer pour atteindre les objectifs de l'AASHTO.
Objectif 3. Fournir des services techniques de classe mondiale.
Objectif 4. Aider les States DOT avec efficacité et performance.

Conseil d'administration

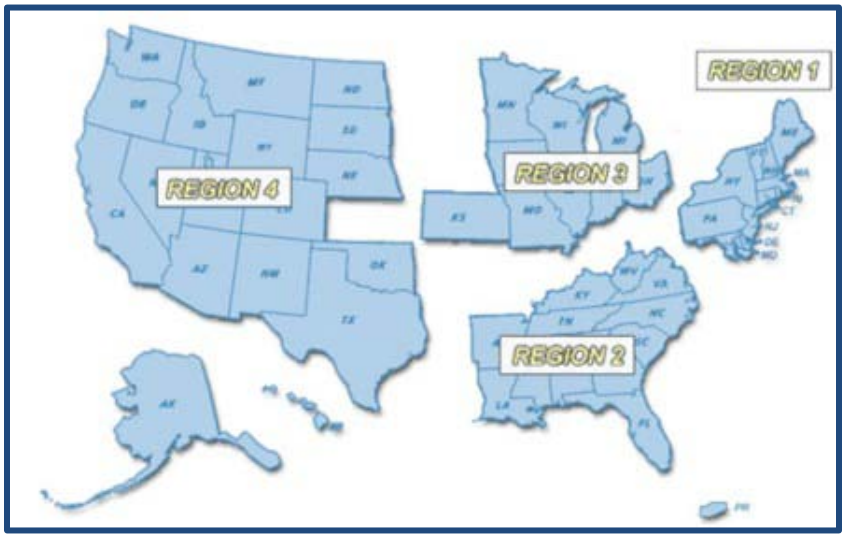
L'AASHTO est gouvernée par un conseil d'administration composé des directeurs de DOT (Department of Transportation) des 50 États, plus les District de Columbia et Porto Rico.

Comité exécutif

Le Comité exécutif est composé de 12 membres qui doivent nécessairement occuper la fonction de directeur de DOT (CEO-Chief Executive Officer); ils sont assistés par le directeur exécutif de l'AASHTO qui est salarié permanent de l'association.

Représentation régionale
Il y a deux représentants par région au comité exécutif de l'AASHTO. Chaque représentant régional doit occuper la fonction de directeur de DOT (CEO- Chief Executive Officer) et est élu pour un mandat de deux ans par ses confrères issus des States DOT de sa région. Ci-dessous, le découpage en régions :

- **Region I -** Connecticut, Delaware, Maine, Maryland, Massachusetts, New Hampshire, New Jersey, New York, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont, and the District of Columbia.
- **Region II -** Alabama, Arkansas, Florida, Georgia, Kentucky, Louisiana, Mississippi, North Carolina, Puerto Rico, South Carolina, Tennessee, Virginia, and West Virginia.
- **Region III** - Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Ohio, and Wisconsin.
- **Region IV** - Composed of Alaska, Arizona, California, Colorado, Hawaii, Idaho, Montana, Nebraska, Nevada, New Mexico, North Dakota, Oklahoma, Oregon, South Dakota, Texas, Utah, Washington, and Wyoming.



Salariés de l'AASHTO
L'AASHTO compte environ 125 salariés répartis entre le siège à Washington DC (70 personnes), le laboratoire de référencement des matériaux (AMLR) à Gaithersburg dans le Maryland (45 personnes) et quelques consultants (10) curieusement payés sur les deniers de l'US DOT (FHWA, RITA et NHTSA principalement)[1]. Les salariés de l'AASHTO sont rémunérés principalement sur les cotisations versées par les états membres.

Les comités

L'élaboration des politiques de l'AASHTO, l'établissement de normes et les activités techniques sont le produit de personnels bénévoles issus des State DOT qui œuvrent au sein des comités ASSHTO. Les comités collaborent tout au long de l'année et se réunissent généralement une fois par an. Ces comités, qui représentent un haut niveau d'expertise, traitent de pratiquement tous les aspects des transports : l'aménagement, conception, construction et maintenance.

[1] Voir le glossaire des sigles page 4.

4. Le fonctionnement général des comités

Comités permanents (Standing Committees)

Les comités permanents sont les principaux comités de l'association. Chaque State DOT a un siège dans chaque comité permanent. Les politiques techniques et les stratégies de l'association sont préparées par le comité permanent compétent ou l'un de ses sous-comités puis soumis au Conseil d'administration pour examen. Dans son domaine de compétence, chaque comité permanent examine les problèmes nationaux, les politiques existantes, lois fédérales, directives et réglementations. Si nécessaire, le comité permanent fera un rapport sur ces questions au conseil d'administration avec des recommandations pour des actions politiques.

Si un comité permanent propose la création ou la modification d'une politique technique, d'une norme ou d'un guide, la décision est confiée à ce comité permanent après vote auquel tous les membres du comité permanent participent à l'exclusion du membre de l'US Department of Transportation. Il existe 11 comités permanents au sein de l'AASHTO :

11 Standing Committees	
Topic oriented committees	**Modal committees**
Administration	Aviation
Planning	Highways
Environment	Public Transportation
Quality	Railroads
Research	
Safety	
Quality	

Sous-comités (subcomittees) et Task Forces

Sous la responsabilité des comités permanents, les sous-comités ont en charge une thématique technique spécifique (exemple le sous comite *Bridge and structure* dépend du *Standing Committee on Highways),* pour lequel les membres sont responsables du développement et du maintien du corpus méthodologique, de la normalisation, mais également de la rédaction de guides et de la conduite d'études.

Lorsque le sous-comité couvre un domaine très large ou lorsqu'il doit conduire des études spécifiques sur des domaines particuliers, le é va s'appuyer sur des 'Task Forces' composées d'experts du dit domaine. Les 'Task Forces' sont, soit permanentes, soit temporaires et dépendent à leur tour du sous-comité. C'est la cheville ouvrière des sous-comités permanents.

Pour mettre en œuvre un projet, la 'Task Force' a plusieurs solutions :

1. Piloter des consultants sélectionnés à l'issue d'appels d'offres pour mener la mise en œuvre. La gestion du projet sera assurée par la 'Task force'.
2. Proposer au Standing committee dont elle dépend un sujet de recherche NCHRP. Dans ce cas, le TRB prendra en charge la gestion du projet et la mise en œuvre sera assurée par un tiers (consultant, université, bureau d'études…), celui-ci ayant été sélectionné à l'issue d'un appel d'offre (RFP-Request For Proposal) : cf paragraphe « *AASHTO et la recherche ».*
3. Si la tâche ne représente pas un gros investissement en temps, les membres de la 'Task force' prendront en charge la mise en œuvre.

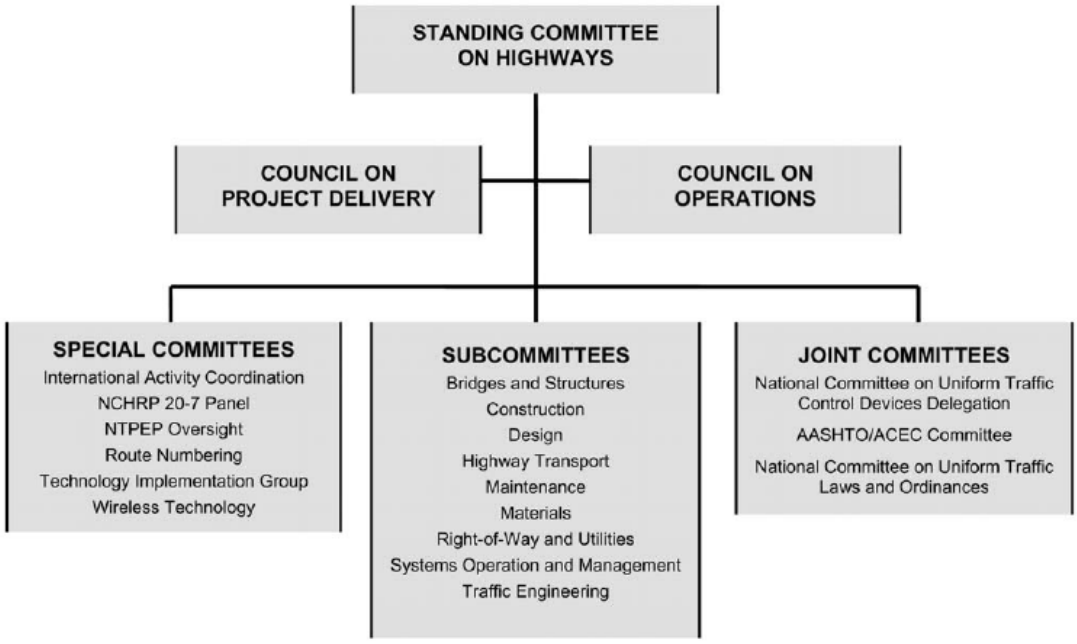
5. Illustration : Standing Committee on Highways

Constitution du SCOH

Le Standing Committee on Highways (SCOH) est le plus important et le plus large des comités permanents de l'AASHTO. Il est constitué des ingénieurs en chefs de chacun des State DOT soit 52 membres. Dans un State DOT, l'ingénieur en chef a en charge la supervision de toute la partie technique des projets. Il gère ainsi les projets liés aux infrastructures mais aussi ceux liés à l'exploitation. A noter toutefois que, dans certains State DOT, cette responsabilité est partagée entre deux ingénieurs en chef : l'un pour la partie infrastructure et l'autre pour la partie exploitation.

Ci-dessous un organigramme simplifié du Standing Committee on Highway avec la présence des sous comités dont le rôle est présenté dans les paragraphes suivants.

Exhibit 2. Standing Committee on Highways Organizational Chart



Missions du SCOH (Standing Committee on Highways)

- Développer la normalisation, les guides et les politiques pour le programme routier.
- Étudier, étudier et rapporter sur toute l'activité d'ingénierie en rapport avec :
  - ✓ la conception des routes et des ponts,
  - ✓ la construction,
  - ✓ l'entretien,
  - ✓ le trafic,
  - ✓ l'esthétique,
  - ✓ les essais et enquêtes sur des matériaux,
  - ✓ la protection de l'environnement.
- Promouvoir et encourager le transfert de technologie (à travers de son sous-comité TIG : Technology Implementation Group - *voir page suivante*).
- Fournir une gamme complète de publications en génie routier.
- Collaborer avec les institutions fédérales sur la réglementation de portée nationale dans le domaine routier .
- Faire des recommandations concernant les besoin en recherche.

Les sous-comités du SCOH (Standing Committee on Highways)

La plupart des **sous comités du SCOH** fonctionnent sous l'égide et la coordination d'un des deux conseils, le Conseil sur la production et le Conseil sur les opérations. Voir tableau joint. Les principaux sous-comités du SCOH sont :

1. Highway Subcommittee on Bridges and Structures
2. Highway Subcommittee on Construction
3. Highway Subcommittee on Design
4. Highway Subcommittee on Highway Transport
5. Highway Subcommittee on Maintenance
6. Highway Subcommittee on Materials
7. Highway Subcommittee on Traffic Engineering
8. Highway Subcommittee on Right-Of-Way and Utilities
9. Subcommittee on Transportation Systems Operations and Management

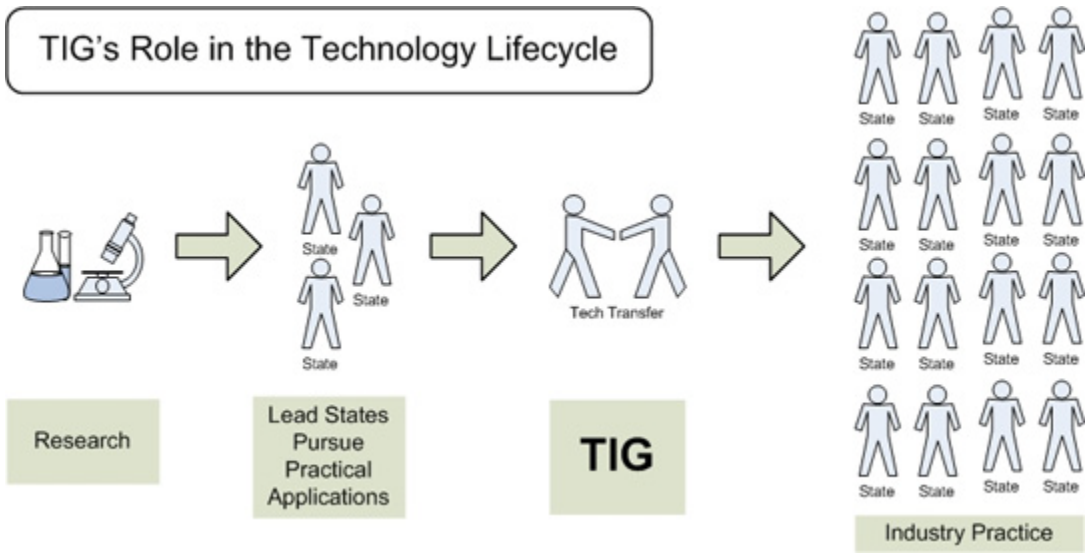
De façon générale, pour chacune des spécialités ou domaines d'activité (bridge, design….), les sous-comités élaborent et tiennent à jour toutes les normes, spécifications, méthodes et procédures pour la conception, la fabrication, la mise en œuvre, l'évaluation et la maintenance. Ils établissent également des recommandations pour les essais et les enquêtes des matériaux de construction existants et nouveaux. Par ailleurs, les sous-comités sont forces de proposition pour la recherche. Enfin, ils identifient et rapportent au SCOH les problématiques en matière de réglementation fédérale dans leur spécialité ou domaine d'activité.

Exemple : Highway Subcommittee on Bridges and Structures

Ce sous-comité élabore et met à jour toutes les grandes normes, spécifications, méthodes et procédures concernant les ponts (conception, fabrication, mise en œuvre, évaluation, maintenance), y compris les normes sur les aspects géométriques et esthétiques. Il établit également des recommandations pour les essais sur des matériaux existants et nouveaux pour la construction des ouvrages et est force de propositions pour la recherche. Il identifie et rapporte au SCOH les problématiques en matière de réglementation fédérale.

Une entité particulière du SCOH (Standing Committee on Highways) **: le TIG (Technology Implementation Group)**

Le TIG (**TIG (Technology Implementation Group)** est un groupe qui fait partie des comités spéciaux du SCOH (Standing Committee on Highways). Son rôle est d'identifier et de recenser les innovations remarquables dans le champ d'activité du SCOH qui sont prêtes pour un déploiement et, par ailleurs, d'investir du temps et des fonds pour aider à déployer ces innovations à plus grande échelle a travers le pays dans les States DOT. Pour ce faire, chaque année, le TIG sélectionne plusieurs innovations (méthodologies, logiciels, outils…) qui ont été déployées par au moins un State DOT et le déploie à plus grande échelle.



AASHTO Materials Reference Laboratory (AMLR)

Pour qu'un laboratoire privé puisse réaliser des essais pour le compte d'un State DOT, il devra préalablement être accrédité par l'AASHTO. Pour cela, il existe une structure spécifique au sein de l'AASHTO qui dépend du sous-comité sur les matériaux et qui accrédite les laboratoires : c'est le Laboratoire de référencement des matériaux (AASHTO Materials Reference Laboratory). Par ailleurs, les laboratoires accrédités forment une communauté qui aident à l'évolution des normes en proposant des évolutions ou modifications au sous-comité sur les matériaux de l'AASHTO qui fait partie du SCOH (Standing Committee on Highways).

6. L'AASHTO et la recherche

Le comité permanent de la recherche (Standing Comitee On Research -SCOR)

Le comité permanent de la recherche (Standing Comitee On Research-SCOR) est le comité de l'AASHTO dédié à la recherche. Sa mission est de soutenir l'AASHTO et la communauté du monde des transports aux Etats Unis dans la définition et la mise en œuvre de la recherche. Il est composé d'un ou deux membres de chaque région (cf. paragraphe *AASHTO en bref*) plus un membre du TRB qui fait partie du comite exécutif ainsi que des membres affiliés issus des principales divisions de l'US Department of Transportation : FHWA (Federal Highway Administration), FMCSA (Federal Motor Carrier Safety Administration), FRA (Federal Railroad Administration), NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), RITA (Research and Innovative Technology Administration) et le MARAD (Maritime Administration). Il a pour missions :

- Encourager et aider les autres comités et sous-comités de l'AASHTO à identifier les besoins en recherche, définir les domaines prioritaires pour la recherche (réflexion stratégique) et pour la mise œuvre de ses résultats (« implementation »)
- Organiser la définition des besoins en recherche à partir d'éléments recueillis auprès des States DOT, des présidents des comités et sous-comités AASHTO et de la FHWA. A partir des éléments recueillis, une hiérarchisation est faite et un programme annuel provisoire est établi pour examen par le conseil d'administration de l'AASHTO.
- Surveiller le Transportation Research Board (TRB) qui a en charge la gestion du programme NCHRP.
- Examiner, observer et encourager l'utilisation efficace des fonds dédiés à la recherche et donner des recommandations des niveaux de financement appropriés.
  Rappel : tous les états fédérés contribuent au financement du NCHRP en versant 5,5% du SPR (State and Planning Research Fund).

Le comité consultatif de la recherche (The Research Advisory Committee - RAC)

Le comité consultatif de la recherche (Research Advisory Committee) est un sous comité du SCOR (Standing Comitee On Research) dans lequel chaque état fédéré a un représentant qui est en général le responsable de la recherche du State DOT. Il tient deux réunions par année, une première à l'occasion du congrès annuel du TRB et l'autre pendant l'été, en marge de conférences et d'ateliers sur la recherche en transport. Le comité a notamment en charge les missions suivantes :

- Assister les State DOT dans la définition des besoins en recherche à intégrer par le SCOR (Standing Comitee On Research) dans le programme NCHRP.
- Assister le SCOR dans le processus de priorisation des sujets de recherche à intégrer par le SCOR dans le programme NCHRP (National Cooperative Highway Research Program).
- Identifier et recenser les recherches en cours et futures menées au sein des States DOT.
- Conseiller les States DOT dans la recherche : conduite de projets, valorisation, transfert technologique.

7. L'œil de l' *IFSTTARien*

Le pouvoir de l'AASHTO

Alors que l'AASHTO n'est pas un organisme fédéral, il possède des pouvoirs quasi-gouvernementaux en ce sens que les membres (States DOT pour la majorité) appliquent la plupart des décisions prises par l'AASHTO. Par ailleurs, en tant que représentant des 50 États (plus Washington-DC et Porto Rico) dans le domaine des transports auprès des institutions fédérales américaines du transport et à l'heure où la nouvelle loi de finance pour les transports de surface aura été votée pour succéder à l'actuelle SAFTEA-LU, l'AAHSTO joue pleinement son rôle **de lobby** auprès des institutions (chambre et congrès) avec pour objectif le vote d'une loi favorable aux State DOT et pour notamment augmenter les crédits du budget fédéral alloués aux routes. A noter également que l'USDOT a pour habitude de s'aligner sur le projet de l'AASHTO pour la loi de financement.

AASHTO, l'interface incontournable et nécessaire entre l'Etat fédéral et les State DOT

Dans le cadre de mon activité au sein du TRB/SHRP2, l'activité d'« implementation » prend son envol et met en lumière les relations difficiles que la FHWA entretient avec les States DOT. Il faut savoir que les States DOT sont méfiants, voire réfractaires à toute initiative venant de l'Etat fédéral : c'est une constante que l'on retrouve, quel que soit le State DOT. Il est facile de mesurer cette impopularité de la FHWA en discutant avec des agents des State DOT ou en participant à une réunion à laquelle participent à la fois des agents de la FHWA et de States DOT. Un cas de figure rencontré récemment illustre bien cette : la mise en œuvre d'une solution technique financée par la FHWA sur un site pilote situé dans un State DOT ne pouvait se faire sans l'aval de l'AASHTO. En effet, l'AASHTO, connaissant parfaitement les States DOT, a défini elle-même lequel état était le plus à même d'accueillir le déploiement en fonction de son organisation, de ses moyens etc…. **D'une manière générale, la FHWA ne peut aller vers un State DOT sans avoir préalablement impliqué l'AASHTO qui joue un rôle de facilitateur.**

Faible réactivité et satisfaire le plus grand nombre

Etre le représentant des 50 États dans le domaine des transports auprès des institutions fédérales américaines du transport conduit l'AASHTO à avoir un processus décisionnel compliqué et par conséquent une faible réactivité. C'est ce que je constate au quotidien dans le cadre du processus d' « implementation » de SHRP2. En effet, la mise en œuvre des recherches conduites dans le cadre du SHRP2 qui doit être menée conjointement avec la FHWA, l'AASHTO et TRB/SHRP2 rencontrent des difficultés dues à un déséquilibre dans l'engagement entre la FHWA et l'AASHTO. Ainsi, comme il est plus simple de rencontrer et d'acter des décisions avec la FHWA qu'avec l'AASHTO, l'engagement de la FHWA dans la mise en œuvre de SHRP2 est à un stade bien plus avancé qu'avec l'AASHTO.

A titre d'exemple, dans le cadre de la mise en œuvre de SHRP2, ce dernier a avec la FHWA,

(1) identifié les produits issus de SHRP2 qui s'intègrent dans leur 'Strategic Plan',
(2) identifié, pour chacun d'entre eux, les ressources FHWA concernés et
(3 mis en place un plan d'action (RFP, Budget…) associé.

Avec l'AASHTO, les choses n'en sont pas à ce stade d'avancement et sont plus compliquées parce que la décision de s'investir dans tel ou tel projet requiert plus de temps et de concertation puisque le processus décisionnel intègre plus d'acteurs. Au grand dam de la direction du SHRP car la mise en œuvre des produits issus de SHRP2 vise avant tout les State DOT et donc concerne plus particulièrement l'AASHTO.

Par ailleurs, il est arrivé que l'AASHTO soit réticente à se positionner sur des sujets très à la pointe qui ne concerneraient que les State DOT les plus importants (Caltrans, Florida DOT, Texas DOT…); l'ASSHTO représentant des 50 états, l'association souhaite favoriser le plus grand nombre d'états et a tendance à préférer se concentrer sur des sujets plus traditionnels ou classiques.

Une réorganisation nécessaire

En regardant de près l'organigramme de l'AASHTO, on s'aperçoit que la taille des comités est hétérogène : certains comités sont beaucoup plus imposants que d'autres. Par exemple, le SCOH (Standing Comittee on Highways) est de loin le comité le plus important en termes de sous-comités placés sous sa responsabilité. A l'origine très orienté *Ponts et Chaussées*, il a peu à peu intégré des thématiques telles que l'exploitation, la gestion du trafic ou la maintenance. Ces thématiques à l'origine marginales, se sont développées et ont pris de l'importance au sein du SCOH. Ce phénomène apparait dans plusieurs autres Standing Comités mais c'est au SCOH qu'il est le plus remarquable. Cela fait plusieurs années maintenant que l'AASHTO pense à réorganiser ses comités sans avoir franchi le pas.

Quel intérêt pour IFSTTAR à être membre associé de l'AASHTO

Etre membre de l'AASHTO permet de recevoir une copie de toutes les nouvelles publications et de participer aux comités permanents et sous-comités de l'AASHTO. En contrepartie, le membre associé doit verser une cotisation annuelle d'environ 2000 USD. Y a-t-il un intérêt pour IFSTTAR à devenir membre associé de l'AASHTO ? Cela permettrait certainement de développer plus efficacement des partenariats avec les States DOT sur les différentes thématiques qui intéresseraient IFSTTAR; à noter que les Coréens du Sud ont poussé un peu plus loin leur partenariat avec l'AASHTO en plaçant un agent détaché à Washington.