

## C2.2 ROUTES INTERURBAINES ET TRANSPORT INTERURBAIN INTÉGRÉ

Les routes jouent un rôle fondamental pour la société et leur développement nécessite une bonne coordination et une bonne coopération transversale entre les différents secteurs.

L'objectif de la planification des transports est de soutenir le développement durable de la société et le système de transport afin que les personnes et les marchandises puissent circuler selon les besoins dans le respect des critères de sécurité et d'économie. La planification des transports orientée clients permet d'intégrer les divers besoins des clients et de la société dans différents contextes de déplacement. Le but de ce type d'approche est de garantir que tous les aspects essentiels sont pris en compte, que leurs liens et leurs contradictions sont identifiés et que l'analyse des besoins quotidiens des personnes en termes de mobilité et de transport est privilégiée par rapport au réflexe de construction de routes.

Un processus en plusieurs étapes est suggéré comme approche globale pour développer le système de transport.

Dans la première étape, des mesures sont recherchées visant à influencer l'aménagement de l'espace ainsi que le trafic, la demande de transport et le choix du mode de déplacement, afin de contrôler l'augmentation du trafic et ses conséquences. Il est nécessaire de se concentrer sur des méthodes créatives qui concilient le niveau technique rationnel et le niveau stratégique et politique.

Les terminaux intermodaux jouent un rôle crucial en permettant l'utilisation du mode de transport le plus approprié, en combinant la flexibilité de l'exploitation routière à l'efficacité d'un transport ferroviaire régulier. L'intégration des modes de transport est un élément important à cette étape.

La deuxième étape consiste à rechercher les mesures qui améliorent l'usage du réseau routier existant afin de maintenir une capacité routière aussi élevée que possible. A cette étape, la gestion opérationnelle et la gestion des accès sont des paramètres importants :

- la gestion opérationnelle consiste à exploiter l'infrastructure existante de manière aussi efficace que possible ; actuellement, cela est surtout assuré par l'installation d'équipements sur les routes (tels que des feux et des panneaux de signalisation ainsi que d'autres dispositifs de contrôle) qui supposent une réaction appropriée des automobilistes ; le prolongement naturel de cette tendance sera de recueillir directement des informations à partir du véhicule et à terme de contrôler le véhicule indépendamment du conducteur ;
- la gestion des accès est "le contrôle systématique de la localisation, de l'espacement, de la conception des voies d'accès, des traversées médianes, des échangeurs et des connections des rues à la route" ; la gestion des accès vise à gérer les activités riveraines et à réduire leur impact sur le fonctionnement de la route par le contrôle, la conception et la localisation des points d'échanges.

A la troisième étape, les mesures mineures d'amélioration routière susceptibles de résoudre le problème sont étudiées. Cette étape comprend les investissements sur le réseau routier existant visant à améliorer la sécurité, augmenter la portance de la chaussée ou offrir une légère augmentation de la capacité.

Les options ressortant de ces premières étapes doivent avoir été explorées avant que ne soient envisagées des améliorations de l'infrastructure, *a fortiori* celles nécessitant des investissements substantiels.

Ce n'est qu'à la quatrième étape que de nouveaux investissements et des réhabilitations majeures sont examinés. Cette étape comprend des projets d'extension du réseau routier de transport.

La participation du public, la coordination de la planification des transports et de la planification territoriale, ainsi que la coopération entre les besoins du secteur public et les intérêts privés, sont essentiels au regard d'un objectif visant à influencer la demande de transport par la route.

Les administrations routières doivent reconnaître l'élargissement de leur rôle opérationnel en planifiant soigneusement leur stratégie de ressources et de compétences.

## **Recommandations**

L'interaction entre le développement de la route, le transport intégré, la planification régionale et l'utilisation de l'espace demande davantage d'attention pour le futur. Il y a peu d'intérêt à fournir davantage de capacité si celle-ci est rapidement consommée par davantage de circulation et si la congestion retombe à son niveau initial. L'approche conventionnelle sectorielle n'est pas suffisante, des méthodes plus fines de planification des transports sont nécessaires.

Il faut investir davantage dans les méthodes créatives, des méthodes qui intègrent et créent le lien entre les préoccupations techniques et économiques et les dimensions politico-stratégiques. Il y a un champ à explorer par l'AIPCR, celui de l'émergence des méthodes de management des affaires, de la négociation, du processus de décision, de la planification et la conception. Ce sont des compléments nécessaires à l'analyse sectorielle.