

Qu'est-ce qu'une route durable ?

Comment appliquer les concepts du développement durable aux transports ?



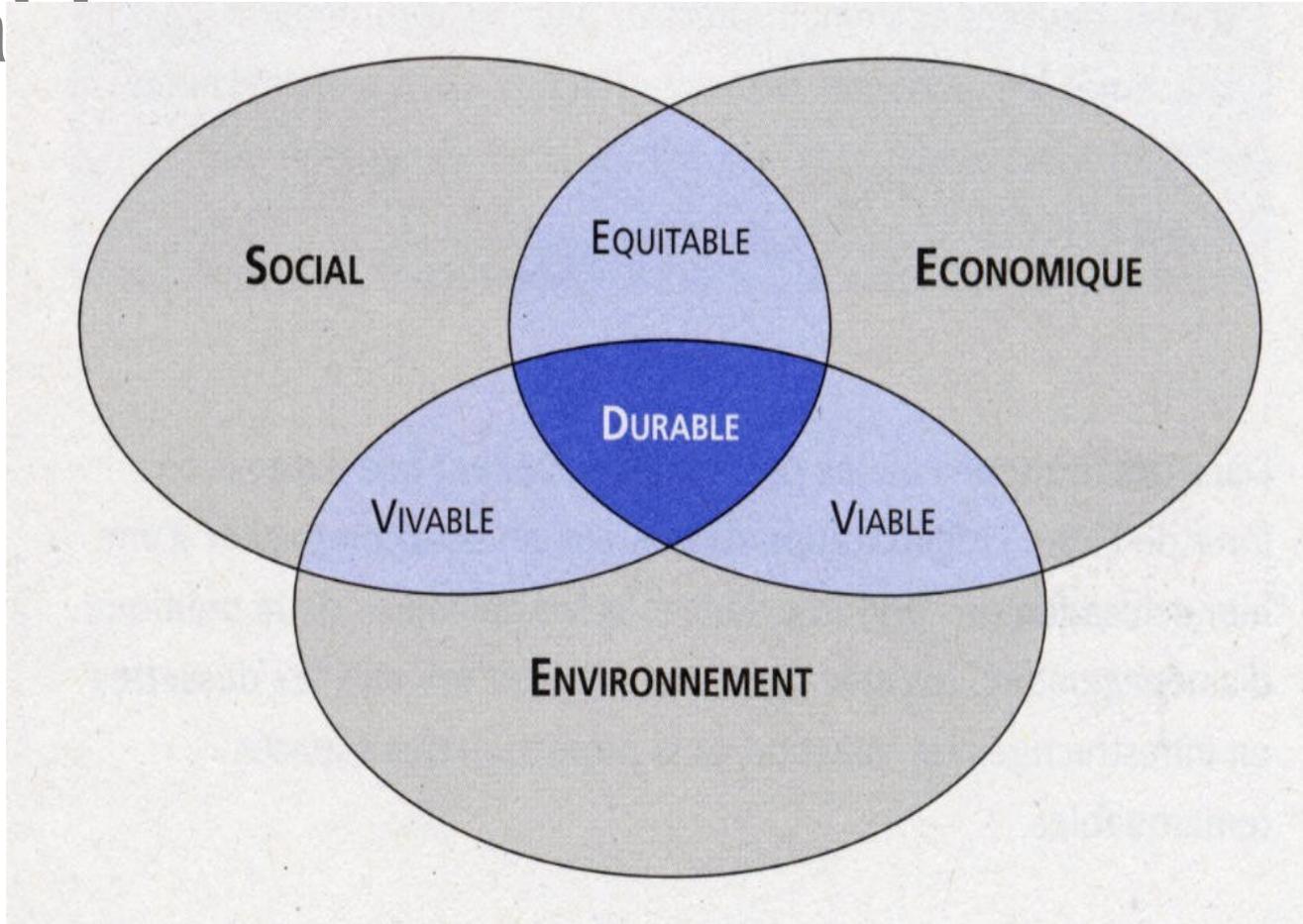
Carreteras Sustentables
Sustainable Roads
Monterrey, Mexico

Pierre Sكريابينة, Sétra, France



8 y 9 de Mayo
de 2006

Les fondements du développement durable



Comment appliquer les concepts du développement durable aux transports?

La prise en compte des principes du développement durable implique une démarche qui se situe à l'amont, qui nécessite une approche large où les transports ne sont pas dissociés des territoires qu'ils traversent, desservent et structurent, ni des populations qu'ils concernent, usagers comme riverains, ni des collectivités publiques qui les financent.

Le TC 2.1 de l'AIPCR s'est ainsi engagé dans l'analyse des démarches mises en œuvre dans différents pays et sélectionné quelques cas jugés à cet égard illustratifs, pertinents, voire exemplaires, susceptibles de montrer ce qui peut être réussi, comme ce qui peut conduire à des situations de blocage.

Nous présenterons ici certains d'entre eux qui concernent plus particulièrement les routes.

Trois cas exemplaires de démarches aboutissant à une prise en compte consensuelle des objectifs du développement durable à l'occasion de la conception d'une infrastructure routière

Le cas de l'autoroute du Rhône (A9) à Finges, dans le Valais (Suisse) : 40 ans pour un consensus : le développement durable comme langage commun.



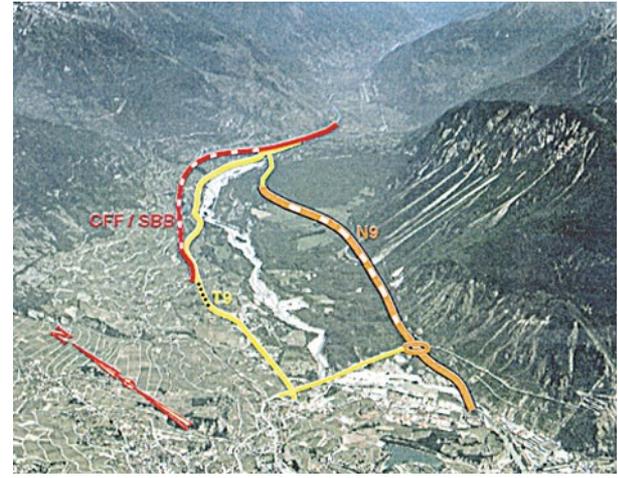
Finges, c'est :

- Une mosaïque de paysages
- Des habitats uniques
- Une arche de Noé
- Mais aussi un couloir de communications et un secteur actif



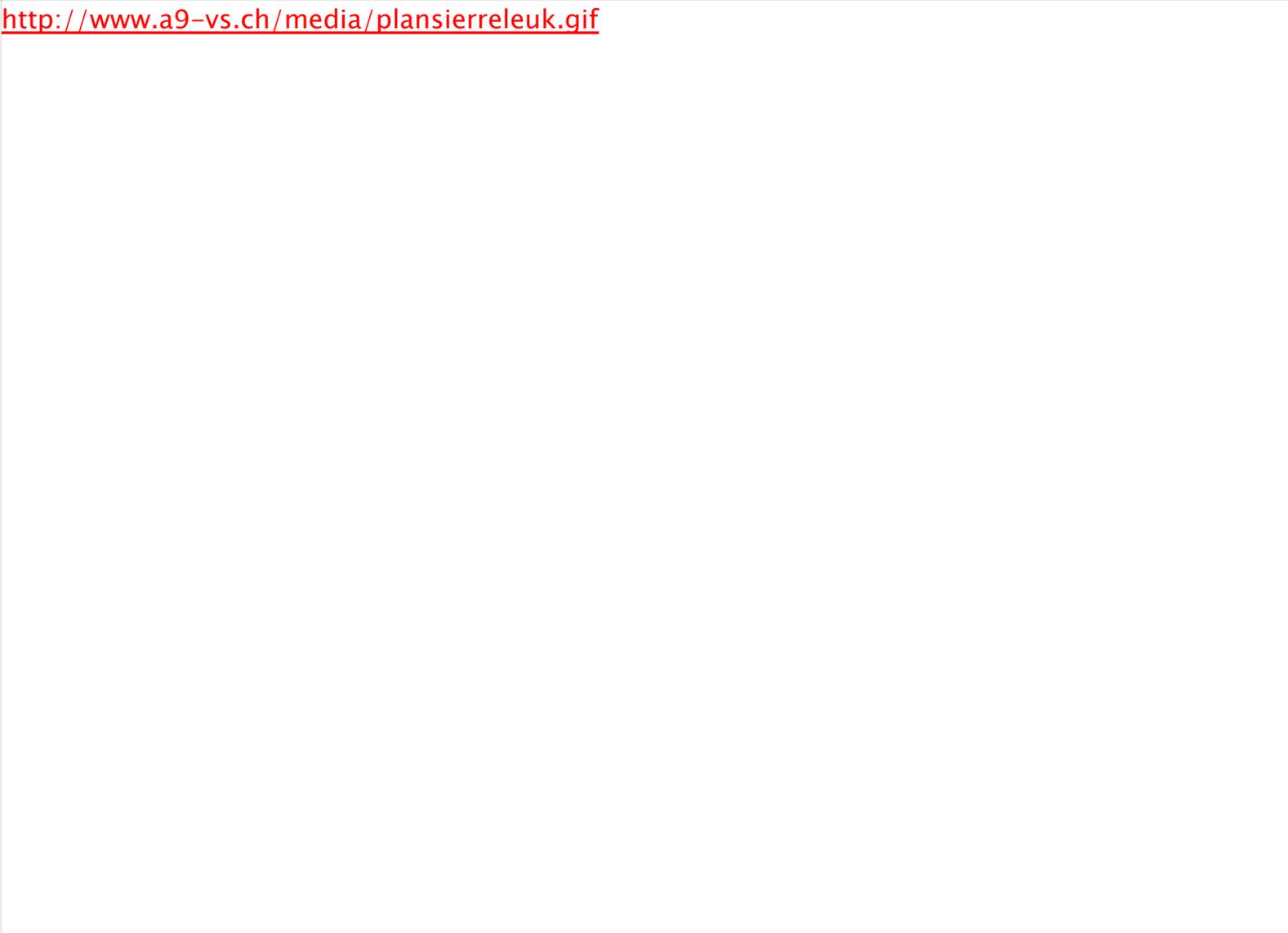
L'historique du projet routier:

- en 1960, un premier projet sur le lit du rhône sauvage. Rejet.
- en 1980, autoroute et route actuelle sont regroupés, et en tunnel sous le bois de Finges. Refus des élus et de la population
- fin des années 80: nouveau projet intégrant le doublement de la voie ferrée du Simplon, déplacement de la route, tunnel ou couverture de l'autoroute. Ce projet très coûteux est approuvé par les autorités fédérales
- années 90 : opposition locale, qui conduit à réduire le tunnel au profit de mesures de compensation ambitieuses visant à restaurer l'ensemble du site de Finges. Le quatrième projet qui en découle est approuvé de façon consensuelle fin 1999.



Le projet définitif

<http://www.a9-vs.ch/media/plansierreleuk.gif>



Finges : l'autoroute, origine d'un projet de développement durable du site.

- **Les communes concernées créent une association interrégionale de promotion et de développement raisonné du site de Finges et de ses potentialités, tout en protégeant son patrimoine naturel.**
- **Un parc naturel de 100km², débordant les limites du site, est en passe d'être créé.**
- **Les travaux des infrastructures avancent, la partie ferrée est en voie d'achèvement, l'autoroute devrait être en service en 2010**

EN CONCLUSION : Ni l'ingénieur, ni l'écologue n'avaient la solution. Elle n'est apparue qu'à travers le débat public, quand tous les partenaires ont réussi à se parler.

Un processus de planification et de conception d'un projet routier basé sur la participation de la population au Japon : le cas de la route n°8 à Kaga

Nango Expansion et Kaga Expansion

http://210.131.8.12/~kanazawa/mb2_jigyo/ir/hyouduka/kaga/img/kg02.gif

L'historique du projet de la Route n°8 à Kaga

- Il s'agit de l'élargissement à 2x2 voies d'un tronçon de 6,4 km de route à la sortie de la ville de Kaga, lancé en 1987. A la suite d'un conflit avec les commerçants riverains opposés à la réalisation d'un séparateur, le projet reste dans les tiroirs pendant plus de 10 ans.
- En 1999, face à l'urgence liée à la croissance des trafics, à la congestion qui en résulte et au développement local, le projet est relancé, cette fois avec le souci de la participation des citoyens.

Une méthode de participation du public

- Une procédure de participation du public a été conçue et formalisée entre temps, au niveau national, par un guide,
- Elle est axée sur les enjeux environnement, trafic, urbanisme et socio-économie.
- Elle implique très spécialement les habitants et les commerçants riverains au travers de quatre instances, (groupe d'étude, assemblée de district et comité exploratoire, qui élaborent et étudient avec l'appui d'universitaires experts des variantes, les comparent et proposent celles qu'il ont retenues au choix de l'assemblée générale qui a un pouvoir de décision.)
- L'assemblée générale a un pouvoir de décision.

Une méthode de participation du public

- **Trois étapes :**
 - **se forger une perception commune**
 - **travailler au niveau technique sur le projet et ses variantes**
 - **construire un consensus**

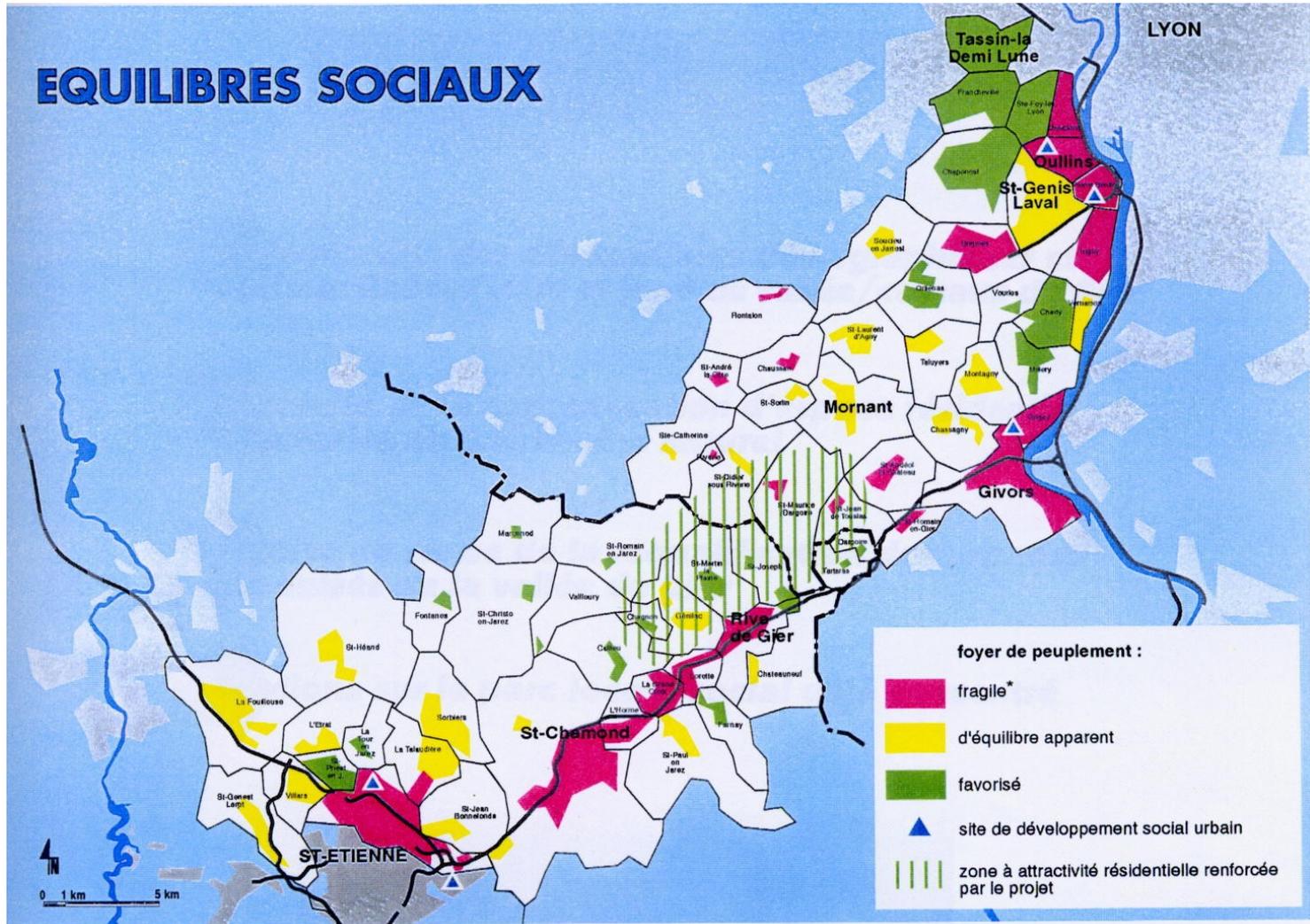
- **Dans le cas de la route n°8 à Kaga, l'ensemble du processus a duré 2 ans et huit mois, cinq variantes ont été élaborées et comparées, un consensus s'est réalisé sur l'une de ces variantes qui a été inscrite dans un plan d'aménagement urbain.**
- **Une relation de confiance s'est instaurée entre citoyens et administration.**

Un objectif : un diagnostic partagé

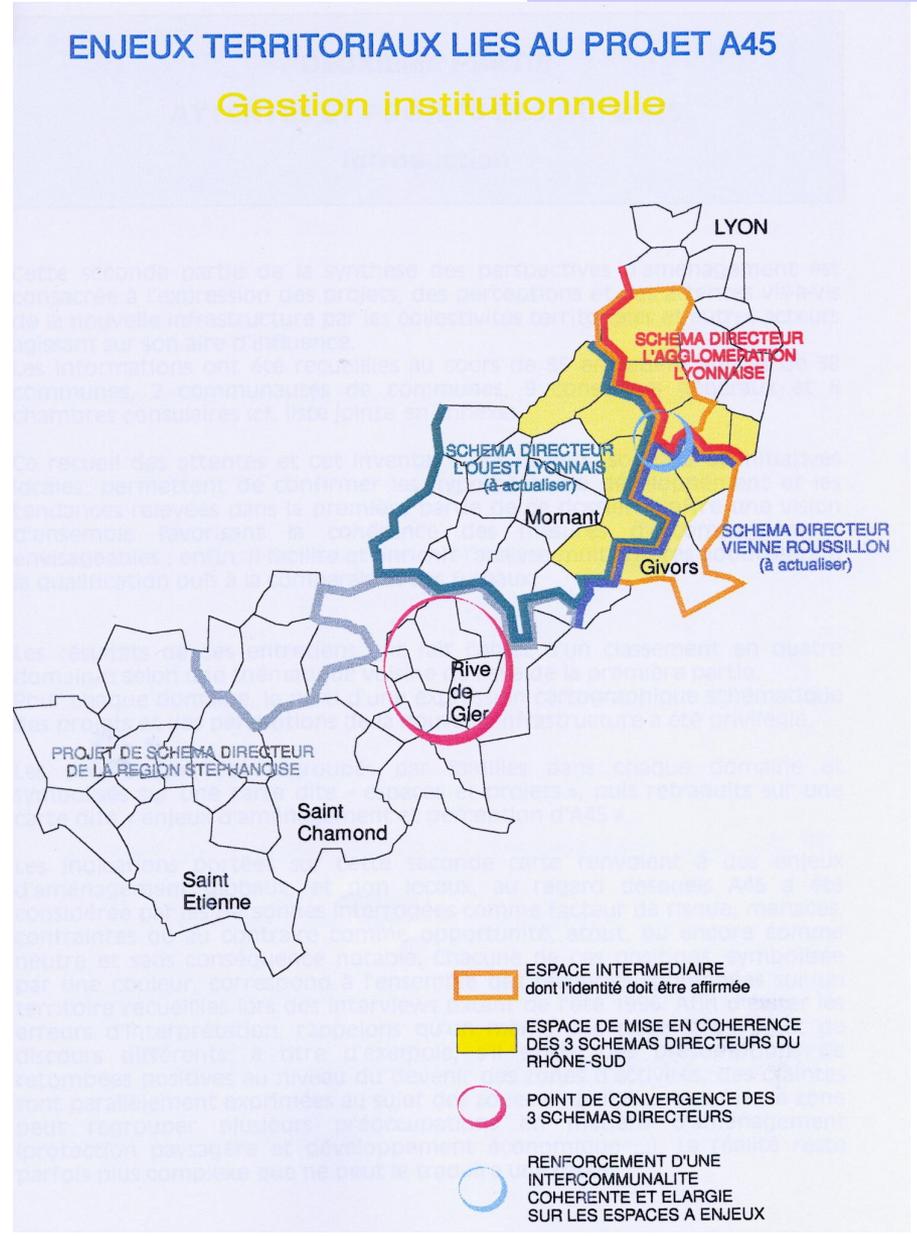
- **Un objectif : avant de réfléchir au choix d'un fuseau de tracé, a été d'élaborer un diagnostic partagé par l'ensemble des partenaires sur les territoires concernés par le projet routier**
 - **en identifiant et en anticipant les transformations économiques, sociales, urbaines et spatiales engendrées sur le territoire par la future liaison autoroutière**
 - et
 - **en recensant les perspectives d'aménagement pour ce territoire dont sont porteurs les différents acteurs politiques et économiques.**

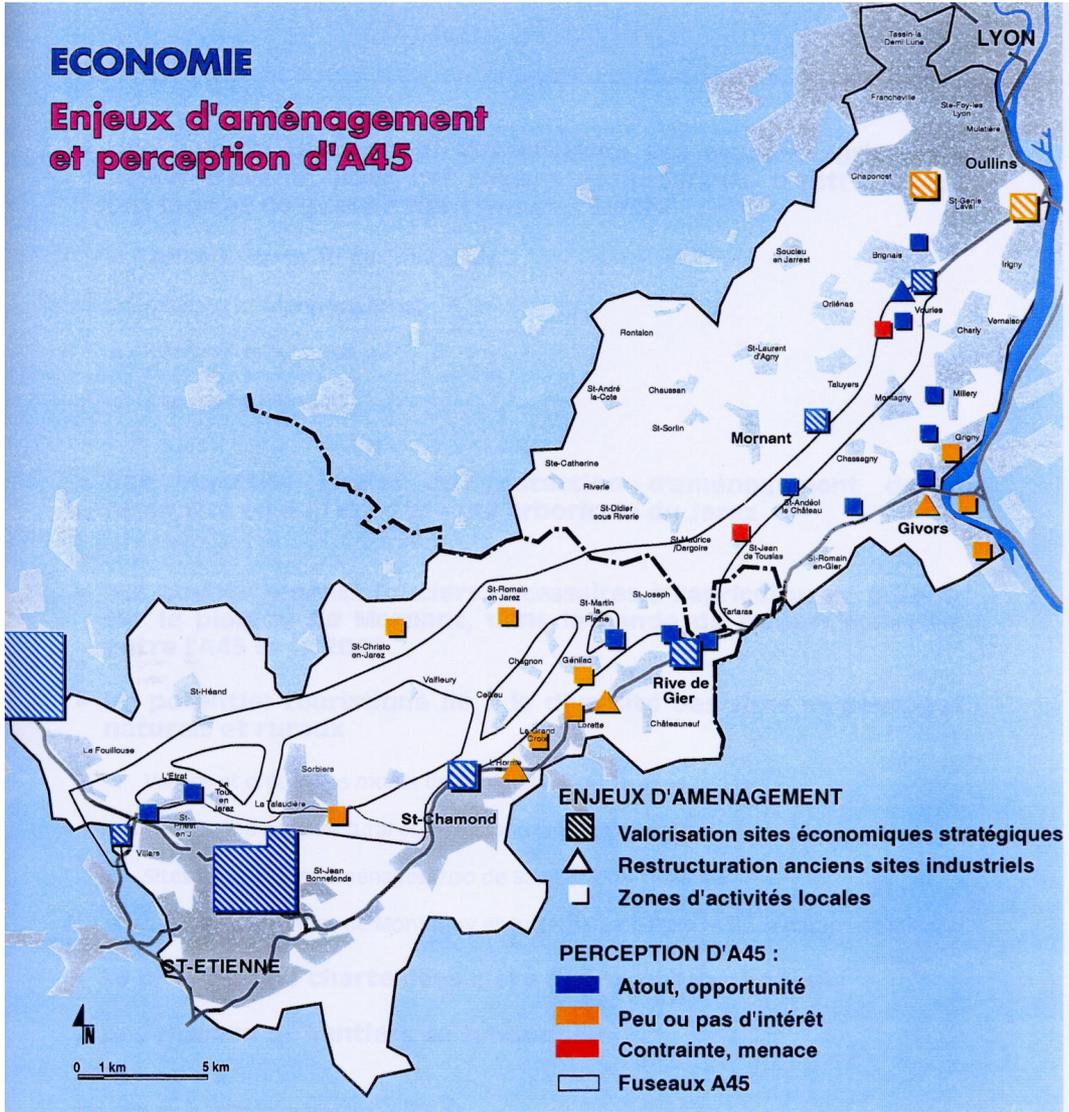
Une méthode de travail interpartenariale

- **Une méthode**
 - **une analyse des territoires et de leurs forces et fragilités**
 - **une synthèse avec des recommandations sur les enjeux territoriaux et les actions d'aménagement envisageables**
 - **des entretiens avec de très nombreux acteurs du territoire pour connaître leurs attentes et leurs projets**



*Indicateur de fragilité socio-démographique obtenu par croisement :
 - des évolutions de la population et de la construction
 - de la proportion de logements sociaux
 - du taux de chômage
 - du taux d'étrangers
 (données 1990)





Une approche territoriale réussie

Ce diagnostic partagé et la vision synthétique commune du territoire et de ses dynamiques qu'il a apportée ont été la base sur laquelle les grand choix amont ont été faits dans une approche consensuelle, et en particulier le choix du fuseau (>1km) (décidé début 1999), à l'intérieur duquel ont été étudiées les variantes de l'avant projet (approuvé en 2006).

Au delà, ce diagnostic a vocation à demeurer un document de référence pour toute action d'aménagement, qu'il s'agisse des projets de l'Etat ou des collectivités locales, particulièrement au niveau de la définition des mesures d'accompagnement de la future infrastructure. C'est une garantie de cohérence, fondée sur le conjugaison des efforts des partenaires concernés, qui pourra assurer un développement harmonieux du territoire.

Pour conclure

Cet extrait du recueil de cas illustratifs de l'application des principes du développement durable aux transports est très partiel, mais des lignes de force s'en dégagent :

- 3. Les objectifs du développement durable ne peuvent être atteints qu'à travers une série de compromis qui permettent une intégration et une synthèse des dimensions environnementales, économiques et sociales.**
- 4. Cette intégration ne peut être obtenue qu'à travers un débat, qui permet une synthèse, soulignant le rôle essentiel de la gouvernance et de la démocratie locale**
- 5. la participation du public, ou tout au moins de l'ensemble de ses représentants, est garante de l'expression et de la prise en compte de tous les enjeux et, qu'elle aboutisse ou non à un consensus, elle apparaît comme la clef de l'acceptation sociale du projet.**

Pour conclure

- 4. Ce débat est d'autant plus efficace qu'il se déroule le plus en amont possible et se poursuit aux différentes étapes de la conception et de la mise en œuvre d'un projet d'infrastructure ou d'un système de transports.**
- 5. Une démarche privilégiant un seul objectif (environnemental ou économique en général) génère inéluctablement des conflits qui conduisent au blocage et qui vont finalement à l'encontre de l'intérêt collectif et de la préservation du futur.**
- 6. L'existence d'une législation explicite inscrivant dans le droit, et au-delà, dans les méthodologies, les principes du développement durable est toujours un atout.**
- 7. Les pays en voie de développement, avec des projets parfois modestes, parviennent souvent à intégrer remarquablement les enjeux sociaux et à promouvoir une authentique démarche de développement durable.**