

COMITÉ TECHNIQUE 2.2 - ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ EN MILIEU RURAL

2.2.1. Accessibilité et mobilité en milieu rural

Stratégies / Objectifs

- Analyser l'importance des routes rurales pour l'accessibilité et le niveau de mobilité adéquat en milieu rural (accès aux emplois, aux marchandises, aux hôpitaux, aux écoles...).
- Prêter attention aux utilisateurs vulnérables.
- Impliquer les communautés locales dans la planification, la construction et l'entretien des réseaux routiers ruraux, en particulier dans les PRFI.
- Identifier des stratégies et des mesures pour améliorer les transports publics.
- Encourager la coordination avec d'autres CT et GE, comme le *CT 1.1 - Rendement de l'administration des transports*, le *CT 1.2. - Planification de la route et du transport routier pour le développement économique et social*, le *CT 2.4 - Exploitation du réseau routier/STI*, le *CT 3.1 - Sécurité routière* et *GE 3.1 - Infrastructures routières et sûreté des transports* et *GE 4.1 - Normes de conception des routes*

Une très grande partie de la population mondiale vit dans les zones rurales. Il s'agit aussi bien de pays à faible revenu que de pays à revenu intermédiaire dont le niveau de développement fait qu'une grande partie de la population est rurale, ainsi que de pays à revenu élevé où l'on trouve des zones rurales de montagne difficiles d'accès, ou de petites villes qui ont subi un dépeuplement dû à l'exode vers les grandes villes.

Les réseaux routiers doivent garantir l'accessibilité et la mobilité dans toutes ces secteurs, mais ils sont confrontés à divers problèmes, tels que l'existence de tracés géométriquement contraints ; la circulation de différents types de véhicules (voitures mais aussi véhicules agricoles ou miniers lourds qui circulent à très faible vitesse, ...) ; et l'utilisation de ces routes par différents types d'usagers (voitures, vélos, piétons, ...). Mais sans aucun doute, le plus grand défi auquel ils sont confrontés est le manque de ressources économiques pour la construction et l'entretien de ces routes rurales, qui parfois ne permettent pas une circulation adéquate et sûre, notamment en cas de conditions météorologiques défavorables, dans la mesure où beaucoup de ces réseaux routiers sont sous la responsabilité des collectivités locales.

Ce comité technique se concentrera sur les besoins des habitants des zones rurales, y compris les déplacements en relation avec les zones urbaines (accès à l'emploi, à l'éducation, aux services de santé...) et comment les réseaux routiers pourraient y répondre.

Le *CT 2.2* devrait tenir compte des travaux réalisés par le *CT 2.5* (cycle 2012-2015) "*Systèmes de routes rurales et accessibilité aux zones rurales*".

Il est demandé au *CT 2.2* de prendre en considération l'accessibilité aux services situés dans les villes (éducation, soins, emplois, ...) ainsi que les bonnes pratiques concernant les services de transport. Il s'agit d'une question d'inclusion sociale.

Dans le cadre de ce cycle, une note d'information basée sur la collecte d'études de cas devrait être rédigée.

Production attendue	Délais prévus
<ul style="list-style-type: none">• Recueil d'études de cas.	<ul style="list-style-type: none">• Juin 2021
<ul style="list-style-type: none">• Note d'information.	<ul style="list-style-type: none">• Septembre 2021

2.2.2. Améliorer la sécurité routière en milieu rural

Stratégies / Objectifs

- Fournir des conclusions et des recommandations concernant les stratégies et les mesures visant à améliorer la sécurité routière en milieu rural.
- Porter une attention particulière aux utilisateurs vulnérables.
- Analyser la contribution des STI à la sécurité routière en milieu rural.
- Encourager la coordination avec d'autres CT et GE, tels que le *CT 3.1 - Sécurité routière*, le *GE 3.1 - Infrastructures routières et sûreté des transports* et le *GE 4.1 - Normes de conception des routes*.

Les routes rurales ont tendance à avoir des caractéristiques géométriques strictes, beaucoup d'entre elles ne sont pas revêtues et sont donc plus vulnérables aux actions des agents atmosphériques. De plus, les administrations routières et les collectivités locales ne disposent pas de beaucoup de moyens pour les conserver en bon état.

De plus, comme ces routes rurales sont les seules voies d'accès, y coexistent des véhicules très divers (marchandises, agricoles, automobiles, cyclistes, ...) et même des piétons. Une autre caractéristique de nombreuses régions est le vieillissement de la population rurale.

Tout ceci conduit à la nécessité d'étudier des mesures pour améliorer la sécurité routière sur les routes de campagne, en accordant une attention particulière aux usagers vulnérables, qui peuvent se développer avec des budgets réduits.

Dans le cadre de ce cycle, un rapport complet basé sur la collecte d'études de cas devrait être rédigée.

Production attendue	Délais prévus
<ul style="list-style-type: none">• Recueil d'études de cas.	<ul style="list-style-type: none">• Décembre 2021
<ul style="list-style-type: none">• Rapport complet.	<ul style="list-style-type: none">• Juin 2022

2.2.3. Solutions techniques pour les routes non revêtues

Stratégies / Objectifs

- Définir les matériaux appropriés et identifier les bonnes techniques de construction et d'entretien.
- Encourager la coordination avec les autres CT et GE, tels que le *CT 4.3 – Terrassements*, le *GE 4.1 - Normes de conception des routes* et le *GE 3.1 - Infrastructures routières et sûreté des transports*

Les matériaux et les techniques utilisés pour construire les routes non revêtues sont essentiels pour les conserver en bon état et minimiser les coûts d'entretien. Ceci est grandement influencé par les traitements de surface qui protègent le matériau composant la route des agents atmosphériques et du transit des véhicules, souvent en surcharge.

Certains pays d'Amérique latine et d'Afrique ont une longue tradition et une grande expérience de l'utilisation des matériaux locaux, bien que des problèmes supplémentaires se posent, comme la rareté de ces derniers ou la restriction de leur utilisation pour des raisons environnementales, mais aussi des possibilités motivées par les progrès techniques.

Une autre question très importante à garder à l'esprit afin de maintenir les routes rurales en bon état est de résoudre adéquatement le problème du drainage.

Enfin, l'approche doit tenir compte du cycle de vie complet de l'infrastructure et, par conséquent, considérer les matériaux et les techniques de construction nécessaires pour assurer une plus grande durabilité, ainsi que les techniques d'entretien à utiliser et le meilleur moment pour les réaliser.

Dans ce cycle, un rapport complet basé sur la collecte d'études de cas devrait être achevé.

Production attendue	Délais prévus
<ul style="list-style-type: none">• Recueil d'études de cas.	<ul style="list-style-type: none">• Juin 2022
<ul style="list-style-type: none">• Rapport complet.	<ul style="list-style-type: none">• Décembre 2022