



Des routes plus fiables, mieux intégrées dans le paysage.



Pose d'une grave-émulsion.

Route et mobilité durables



Jean-Pierre Christory

A l'heure du réchauffement climatique, de l'épuisement de certaines ressources non renouvelables et de l'enchérissement de l'énergie, les acteurs de la route et de la mobilité, Etat, collectivités, maîtres d'œuvre et entreprises, apprennent à relever le défi du développement durable. Un extraordinaire foisonnement d'idées, d'expérimentations et d'initiatives est en cours. Face à cette dynamique, l'USIRF¹ a confié au LROP² le pilotage d'une vaste étude auprès de maîtres d'ouvrage des collectivités et d'acteurs qualifiés de la communauté routière pour connaître leurs stratégies et leurs choix de solutions adaptées. Jean-Pierre Christory, Directeur adjoint du LROP, nous en commente les aspects essentiels.

bitume.info : Au cours de l'automne 2007, le LROP a mené, à la demande de l'Usirf, une enquête auprès des cent départements et de cent cinquante villes et communautés urbaines. Cette enquête portait sur la prise en compte par ces collectivités du développement durable dans le domaine des routes et de la mobilité. Pourquoi cette étude et comment a-t-elle été menée ?

Jean-Pierre Christory : Nous avons adressé un questionnaire aux responsables routes et mobilité de chacune de ces collectivités. Il s'agissait de savoir, au-delà des grands principes, comment, concrètement sur le terrain, les maîtres d'ouvrage, avec l'aide de l'ingénierie et des entreprises, contribuent au développement durable de par les options d'aménagement, les organisations et les choix techniques qu'ils considèrent comme les plus pertinents pour être dans la logique DD. Dès le départ de ce projet, imaginé en 2006 et lancé en 2007, l'objectif était de créer un observatoire permettant le partage d'expériences à l'usage des maîtres d'ouvrage et de l'ensemble de la communauté routière. Cette étude est pilotée par un comité où

figurent des représentants de toute la communauté des acteurs de la route : maîtres d'ouvrages des collectivités, avec l'association des maires de France (AMF), l'association des Ingénieurs Territoriaux de France (AITF), l'association des Départements de France (ADF), l'association des directeurs des services techniques départementaux (ADSTD), maîtres d'ouvrages des sociétés autoroutières, avec l'association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA), l'Etat, avec le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT), des professionnels des travaux

publics avec la FNTF, dont l'USIRF est la branche routière, le SPECBEA, l'ingénierie privée SYNTEC, le pôle de compétitivité PGCO...

Nous avons ainsi collecté une centaine de projets considérés comme des réussites, en provenance des départements et des collectivités urbaines. La part de ces dernières est de plus en plus importante, ce qui reflète la croissance urbaine, un phénomène qui touche non seulement la France mais toute l'Europe et le monde entier : en 2008, la population urbaine a franchi le cap des 50 % de la population mondiale...



Recyclage en place à froid.

bitume.info : A travers ces projets, les approches des départements et celles des communautés urbaines se révèlent-elles semblables, ou bien se dégage-t-il des différences, et lesquelles ?

J.-P. C. : Les priorités ne sont pas les mêmes pour les uns et pour les autres. Ce qui intéresse d'abord les départements, c'est d'avoir des routes plus fiables et plus vertes. Plus fiables au sens de plus sûres et plus durables.

Et, dans une moindre mesure, les départements souhaitent des routes plus intelligentes et plus humaines. Les villes, quant à elles, mettent l'accent sur des rues (en ville, on parle de rues et non de routes) plus humaines. L'aspect sécurité et fiabilité n'est pas négligé, mais il passe après la demande de convivialité, d'urbanité. L'attractivité de la ville, c'est avant tout la qualité de son espace public.

Cela dit, dans le foisonnement des actions répertoriées, on peut observer quelques thèmes dominants. Le premier concerne les déplacements alternatifs, avec un fort accent sur les transports collectifs et tout ce qui peut se substituer à l'automobile individuelle. Il s'agit d'une préoccupation commune aux villes et aux départements. Un deuxième axe de réponses a trait à la filière matériaux, en écho direct avec ce que les professions routières ont pu inventer ces derniers temps : enrobés à températures réduites, filières du recyclage, revêtements peu bruyants, chaussées dépolluantes...

Un troisième axe concerne les pratiques de mise en œuvre, avec les chantiers discrets et furtifs, et les pratiques d'exploitation visant à consommer moins de matériaux et d'énergie et à mieux maîtriser les impacts dans l'environnement, comme le fauchage raisonné de la végétation sur les emprises vertes ou le salage contrôlé de la chaussée. Le respect des paysages et des milieux naturels, la préservation des écosystèmes et la réduction des pollutions constituent un autre axe, très

“ Avec ce site, il sera possible de découvrir les stratégies de développement durable et les solutions adoptées par les maîtres d'ouvrage, en connaître les aspects positifs et négatifs et faire des comparaisons entre elles. ”

présent dans les projets. On relève aussi une préoccupation de modernisation des organisations et des procédures, ainsi qu'une volonté d'enrichir les services, notamment la communication, à destination des usagers et des riverains.

bitume.info : Comment prévoyez-vous d'exploiter ces informations et pour quel usage ?

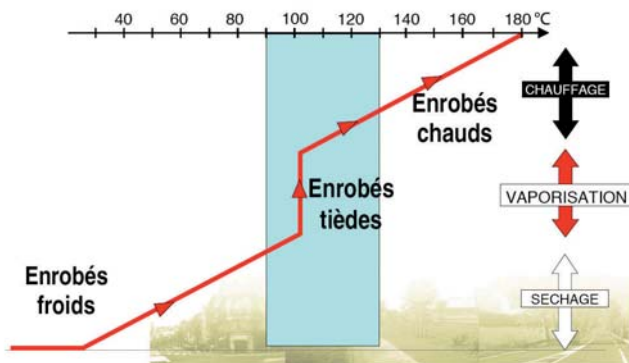
J.-P. C. : L'objectif est aujourd'hui, après l'analyse de cette centaine de projets phares selon une série de paramètres sur lesquels nous sommes en train de travailler, de les faire entrer dans une base de données informatique. Cette base, qui a vocation à s'enrichir en permanence, constituera un observatoire de l'état des lieux et un outil de veille de l'évolution des pratiques. Elle devrait être accessible sous la forme d'un site Internet qui pourra être consulté de manière simple et intuitive, en entrant un certain nombre de mots-clés, comme, par exemple, fiabilité hivernale, covoiturage, voies vertes, recyclage en place, chantiers furtifs, etc. Avec ce site, il sera



possible de découvrir les stratégies de développement durable et les solutions adoptées par les maîtres d'ouvrage, en connaître les aspects positifs et négatifs et faire des comparaisons entre elles.

La richesse de cet outil est qu'il ne répondra pas seulement en termes de "catalogue" de techniques routières, il fera une large place à toutes les dimensions du développement durable : environnementales mais aussi économiques et sociales. Nous souhaitons qu'il contribue aussi à porter et communiquer autour du rôle positif de la route et de la rue sous toutes leurs formes y compris les plus novatrices et complémentaires à tous les types des infrastructures de déplacement à la mobilité durable pour le développement, l'éducation, le lien social et la culture. ■

Enjeux énergétiques et environnementaux



1- L'Union des syndicats de l'industrie routière française (USIRF), qui fédère les vingt syndicats professionnels régionaux (SPRIR), représente les constructeurs de routes. Elle a pour objectif de constituer une force de proposition pour défendre, promouvoir, valoriser, la profession auprès des différents acteurs économiques et politiques.

2- Le Laboratoire régional de l'ouest parisien (LROP) appartient au réseau scientifique et technique de l'Etat et relève du pôle scientifique et technique de la Direction régionale de l'équipement de l'Ile-de-France (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire). Il réalise des études générales et recherches et des missions opérationnelles afin de faire évoluer les concepts et techniques en proposant des méthodes innovantes dans le domaine routier de l'aménagement durable et du génie civil.