

UNE STRATEGIE EQUILIBREE POUR DES EXPLOITATIONS DE RESEAU LE CAS DE L'AUSTRALIE OCCIDENTALE

Menno Henneveld
Commissioner of Main Roads Western Australia
Commissaire Délégué aux Routes Principales d'Australie Occidentale
Perth, WA Australie
Menno.henneveld@mainroads.wa.gov.au

RESUME

Le service des routes d'Australie Occidentale gère son réseau dans trois environnements d'exploitation distincts. Ceci crée des demandes qui exigent une Stratégie d'Exploitations complexe capable de répondre aux besoins de :

- Une ville à croissance rapide de 1.3 million d'habitants avec tous les problèmes de transport typiques d'une métropole florissante ;
- Une région agricole dotée d'un réseau routier vieillissant devant supporter des flux de trafic moyens comprenant poids lourds et voitures légères ; et
- Une région éloignée plus vaste produisant des milliards de dollars grâce à des exportations de minerais qui dépendent d'un transport routier fiable et peu coûteux.

Pour réussir, la stratégie doit répondre effectivement au large éventail des besoins et des demandes de ces trois environnements d'exploitation différents. Le service des routes, Main Roads Western Australia, a conçu une stratégie qui utilise des systèmes de transport intelligents ; qui est innovatrice et flexible pour la gestion des véhicules lourds ; qui utilise les meilleures techniques de gestion de trafic et de sécurité routière, ainsi que des programmes d'information et d'éducation. Elle a conçu cette stratégie dans le cadre d'une participation croissante des collectivités et des parties intéressées ; d'un besoin sans cesse croissant d'améliorations « ingénieuses » ; et de la conviction que l'opérateur du réseau doit répondre aux besoins de tous ses usagers. En bref, il s'agit d'une stratégie qui équilibre les besoins économiques, sociaux et environnementaux avec les circonstances propres à chacune des trois zones d'exploitation et contribue à assurer un réseau routier viable dans toute l'Australie Occidentale.

MOTS CLES :

STRATEGIE DES EXPLOITATIONS / RESEAU ROUTIER / AUSTRALIE
OCCIDENTALE

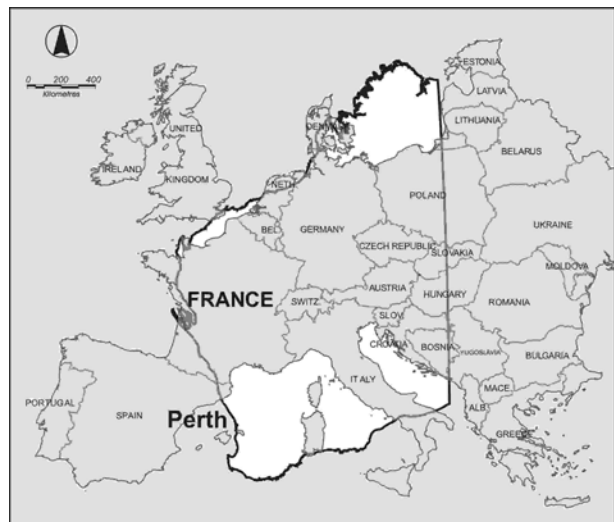
HISTORIQUE

Selon les critères internationaux, le réseau routier d'Australie Occidentale est relativement nouveau. Alors que dans de nombreuses régions du monde, l'histoire des réseaux routiers remonte à plusieurs milliers d'années, en Australie Occidentale (WA) les premières routes tracées n'ont pas été construites avant les implantations

européennes des années 1820. Mais il ne faut pas croire que les routes tracées n'avaient pas de précédents historiques. Il ne fait pas de doute que les pistes et chemins empruntés plus tôt par les communautés aborigènes ont aidé à déterminer les routes tracées par les colons. Et comme partout dans le monde, le réseau routier original a été conçu pour les voitures attelées. Ce n'est que durant les 100 dernières années que des progrès radicaux en techniques de transport ont exigé des réseaux pouvant acheminer des millions de personnes et des millions de tonnes de fret.

Aujourd'hui, les complexités liées au fonctionnement de ce réseau en constante évolution sont significatives. Des changements dans les valeurs collectives ont accru la complexité et introduit la nécessité de concevoir une stratégie d'exploitation qui équilibre et harmonise les impératifs de la croissance économique, les droits sociaux et l'environnement. Il s'agit clairement d'une tâche de longue haleine pour s'assurer qu'une telle stratégie demeure pertinente et produise un réseau routier viable, sûr et durable – un réseau qui réponde aux besoins continus de tous les usagers de la route.

En superficie, WA est le plus vaste des états d'Australie. Il couvre un tiers du continent et compte 174 000 km de routes – parmi lesquels 48 000 sont revêtus. L'Etat couvre une zone qui engloberait la plupart de l'Europe. Le service des routes de l'Etat est Main Roads, qui gère environ 17 000 km de routes principales. L'essentiel du reste est contrôlé par plus de 140 services gouvernementaux locaux. Le lien entre ceux-ci et Main Road est étroit, ce qui assure une approche intégrée de la gestion du réseau routier.



La population totale de WA est proche de 2 millions et le revenu annuel par individu est d'environ US \$ 23 000. Pendant quelques années, la croissance économique a montré un taux annuel de 5 % - un taux qui semble vouloir se confirmer. L'essentiel de la population (1.3 million) vit dans la zone métropolitaine de Perth. La plupart des autres habitants vivent soit dans les districts côtiers du sud-ouest, soit dans le district agricole. Relativement peu vivent dans les Zones Eloignées de l'Etat.

Les ressources minières assurent l'essentiel de l'économie et génèrent des revenus d'exportation avoisinant annuellement US \$ 17 milliards. La plupart de ces ressources, sous la forme de gaz naturel liquide, de minerai de fer, d'or, de diamants, de bauxite et de sables minéraux, se trouvent dans les Zones Eloignées.

La simple dimension du territoire de WA implique que l'Etat couvre plusieurs zones climatiques. On trouve au sud-ouest une forêt tempérée, mais vers le nord vous traverserez des déserts arides pour atteindre des savanes subtropicales sujettes aux moussons. Située dans le secteur sud-ouest, Perth est la capitale la plus isolée du

monde. Ses capitales voisines sont Adelaide, 2200 km à l'Est, et Jakarta, 3400 km au Nord.

Il existe des liens routiers ordinaires à travers le continent australien qui relient WA aux autres états mais l'essentiel du fret de WA pénètre ou quitte l'Etat par la mer ou par le rail. Il existe des ports importants au nord-ouest de WA qui acheminent des quantités énormes de minerai de fer vers l'étranger, du minerai qui est transporté par chemin de fer depuis les mines de fer situées à l'intérieur des terres. Le gaz naturel liquide extrait des forages côtiers est également expédié à l'étranger. Le réseau routier relie ces ports ainsi que la zone économique cruciale au reste de l'Etat. Dans la Zone Régionale, un réseau ferroviaire est utilisé pour acheminer l'essentiel de la récolte céréalière de l'Etat vers les ports.

Le nombre des véhicules et le tonnage de fret transporté sur les routes de WA est substantiel. Les véhicules enregistrent maintenant 20 000 millions de kilomètres/véhicule par an. Dans le même temps, le fret sur le réseau a atteint 19 000 millions de tonnes/kilomètre par an et devrait augmenter de 50% durant les dix prochaines années. Environ 60% du transport passager est acheminé par les routes métropolitaines et, contrairement, 70% du fret est acheminé sur les routes des zones Agricoles ou Eloignées.



LE CONTEXTE D'EXPLOITATION

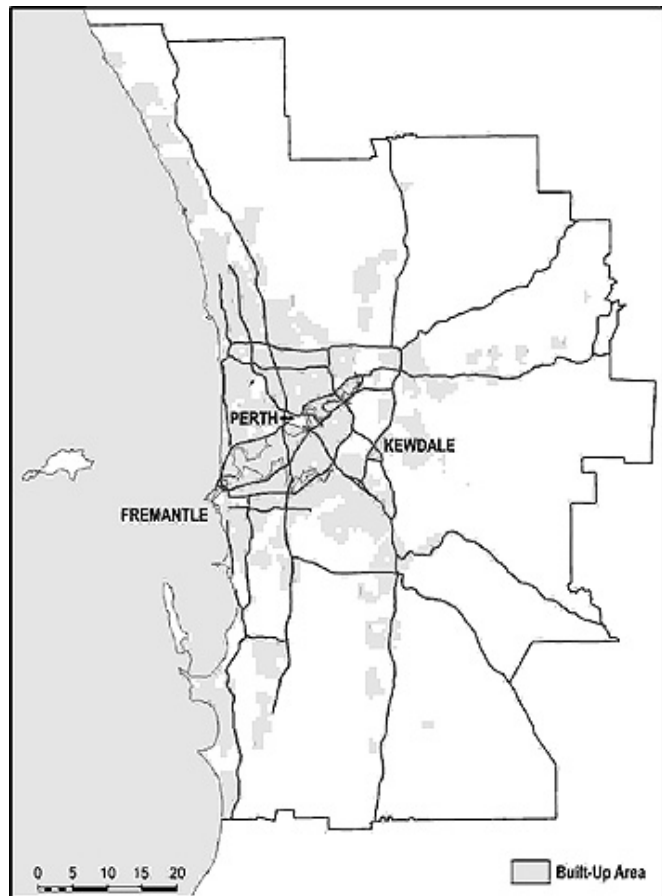
Le département de Main Roads est confronté à un ensemble unique de demandes pour gérer les besoins opératoires du réseau routier. La géographie, les attitudes sociales et les demandes économiques contribuent toutes aux enjeux spéciaux qui doivent être envisagés.

Le réseau routier est vital pour la continuité de la croissance économique de WA – ainsi que pour la mobilité de ses citoyens et leur rapports sociaux. Les routes ont toujours eu des parties prenantes mais aujourd'hui, des changements dans les valeurs sociales impliquent que des parties prenantes plus nombreuses sont prises en compte – qui sont à même d'influencer les décisions.

En Australie Occidentale, les parties prenantes du réseau – la collectivité, l'industrie et le gouvernement – montrent chacun à sa façon ses préoccupations pour l'avenir du réseau. Les parties prenantes s'intéressent aux coûts et aux bénéfices ; veulent une sécurité et une participation accrues ; et exigent des impacts minimes sur l'environnement. Ces demandes ont conduit Main Roads à faire face à un niveau

croissant de réglementation dans des secteurs tels que les consultations avec les collectivités, les critères de tracés et les études d'impact sur l'environnement.

La Zone Métropolitaine s'est développée le long du littoral – et continue à se développer. Les gens aiment vivre près de la mer. Le climat et le style de vie sont très proche de ceux de Los Angeles et, même si aujourd'hui Perth observe une augmentation de ses résidents intra-muros, l'attraction pour les quartiers côtiers ne semble pas vouloir diminuer. Pour ces raisons et bien d'autres, le recours à la voiture pour les transports urbains va probablement continuer – même si l'utilisation des transports publics est appelée à croître dans les secteurs les plus peuplés de la ville. En résultat, on peut s'attendre à un usage du réseau routier existant de plus en plus intense.



Les niveaux croissants de trafic vont également augmenter les effets sur l'environnement et des phénomènes d'encombrements et de pollution vont aggraver le problème. La pollution sonore due au trafic devient un souci public majeur et, dans le même temps, l'opposition du public à l'emploi de terrains pour la construction de routes va croissante. Ceci est particulièrement sensible dans des zones telles que les « wetlands » et les quartiers résidentiels. Le mouvement des « Verts » en Australie Occidentale a maintenant une voix puissante.

A Perth et dans quelques grandes villes, il existe une forte demande pour la création de pistes réservées aux cyclistes, aux piétons et aux autres usagers de la route dits vulnérables. Ces personnes ont besoin d'installations accessibles, sûres et de grande qualité. En raison du vieillissement de la population de l'Etat, il y a également un marché croissant pour ces installations. Elles exigent des voies sûres, régulières, bien revêtues et bien éclairées non seulement pour les piétons mais aussi pour les utilisateurs de planches à roulettes et de patinettes.

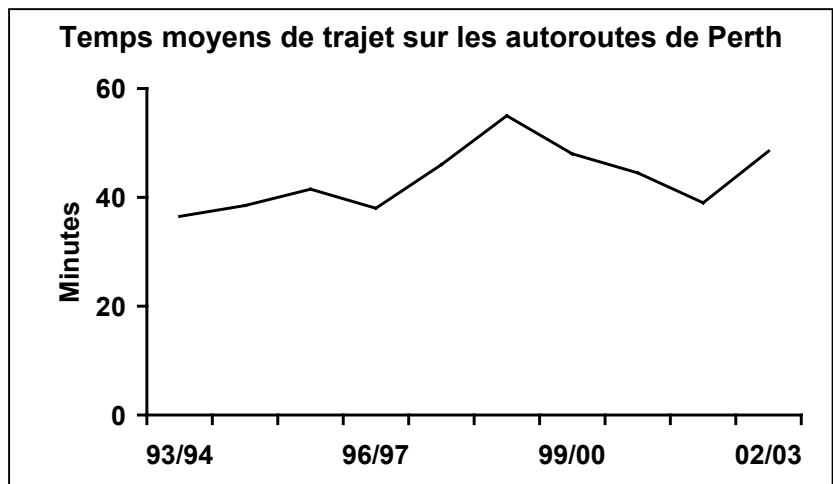
Dans les Zones Agricoles et Eloignées de l'Etat, il importe d'améliorer les liens inter-régionaux et les accès à la Zone Métropolitaine. Il existe également un besoin constant d'équiper les mines les plus reculées avec des routes d'accès de bonne qualité – faute de quoi elles ne peuvent opérer. De meilleurs accès aux communautés aborigènes et aux destinations touristiques éloignées sont d'autres préoccupations majeures. Les conditions de vie dans de nombreuses communautés aborigènes sont médiocres et un bon accès routier est indispensable à l'amélioration de ces conditions. Les densités de population sont si faibles en dehors des

principales zones urbaines de l'Etat qu'il est impossible d'y faire fonctionner des services de transport par train ou par bus. Si des habitants des zones éloignées doivent voyager, il leur faut recourir à la solution coûteuse du transport automobile ou aérien – ou le plus souvent, l'un et l'autre à la fois.

Encombrements.

A Perth, la plupart des usagers préfèrent se déplacer en voiture et, bien que Perth bénéficie d'un système de transport en commun de grande qualité qui se développe rapidement, le phénomène des embouteillages est en augmentation.

Durant l'essentiel des années 1990, la construction de routes dans la Zone Métropolitaine de Perth a été intense. Les routes ont été élargies ou de nouvelles ont été construites – parmi lesquelles une autoroute majeure équipée d'un tunnel pour éloigner le trafic est-ouest du centre-ville. Mais malgré tous les efforts les embouteillages posent toujours problème.

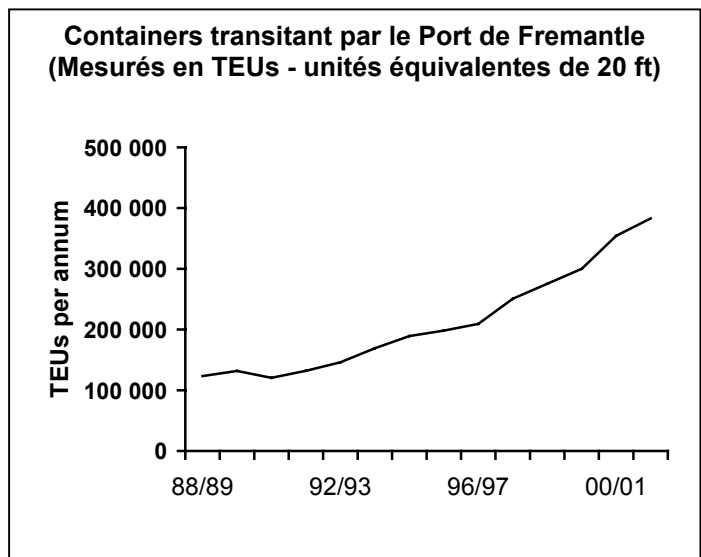


Comme le montre le graphique, le temps moyen de déplacement sur les autoroutes de Perth est à nouveau à la hausse après une période de déclin.

Le coût des délais de communication routiers en Métropole est déjà considérable et il est appelé à croître à l'avenir. Le principal coût des embouteillages sera les délais imposés aux passagers des voitures et des transports publics. Mais les embouteillages routiers auront également un impact sur l'efficacité de l'acheminement du fret.

Fret.

Le transport routier est bien adapté au déplacement du fret sur de courtes distances. Il fonctionne bien aussi sur de longues distances lorsque le volume de fret transporté est relativement faible. C'est le cas pour l'essentiel de l'Australie Occidentale. Il existe néanmoins une pression constante de la part des compagnies de camionnage pour réduire les coûts en utilisant des véhicules à meilleure « rentabilité de fret » - ce qui revient à ouvrir les routes à des camions plus lourds et plus longs.



Comme dans la plupart des villes, les camions transportent la plupart du fret intra-urbain. L'usage intense du réseau métropolitain pour déplacer les personnes et les marchandises contribue aux encombrements, à l'effet de serre et à d'autres dépenses sociales. Et, tout comme les habitants du monde entier, les résidents de Perth n'aiment pas partager les routes avec les poids lourds. Une des préoccupations clés à Perth est celle du transport du fret en containers, une tâche qui croît rapidement. Aujourd'hui, le Port de Fremantle traite la plupart du fret en containers d'Australie Occidentale et il y a un mouvement considérable de containers entre le Port et Kewdale, la principale zone industrielle de Perth. Le trafic des containers transitant par Fremantle a augmenté de 10% par an pendant les dix dernières années. Ceci est appelé à se poursuivre, une perspective qui est source de préoccupation publique.

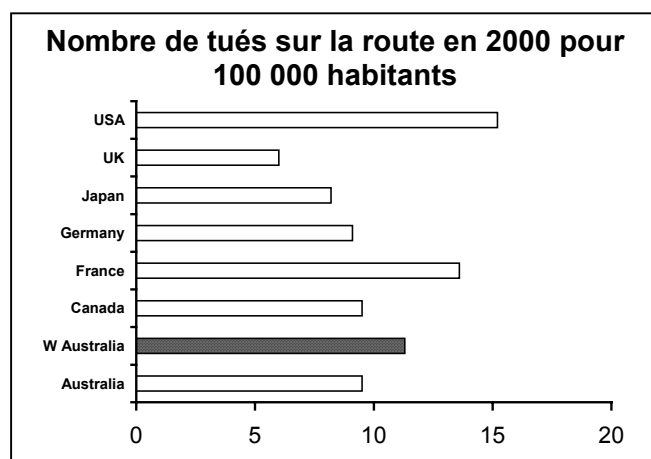
Même avec la prévision d'un emploi croissant des services logistiques tels que « just-in-time » (« juste-à-temps ») et le commerce électronique, il y aura des répercussions sur le mouvement efficace du fret dans la Zone Métropolitaine. Les encombrements menaceront la compétitivité économique et l'opérateur du réseau sera tenu de rendre la circulation la plus fluide possible sur les axes favorisés des camions.

Dans les Zones Régionales et Eloignées, la demande est pour des véhicules de transport de fret plus sûrs et plus productifs. Des camions à remorques de 80 tonnes circulent sur 97% des routes principales de l'Etat et des camions à remorques de 200 tonnes circulent sur quelques routes éloignées. Main Roads a le souci constant de fournir des routes et des réglementations qui résultent en un transport de fret routier plus sûr et plus productif.

Sécurité routière

La sécurité routière a longtemps été un sujet majeur de préoccupation publique en WA et, bien que de nombreuses campagnes de sécurité aient aidé à maintenir le nombre des victimes relativement bas selon les critères mondiaux, la communauté s'attache toujours à limiter les accidents.

Dans la Zone Métropolitaine, le nombre des accidents a chuté et le nombre des victimes s'est stabilisé mais dans le reste de l'Etat, le taux des accidents n'a pas diminué pendant 10 années. L'une des raisons est que de nombreuses routes de l'intérieur sont en mauvais état et que la plupart du réseau routier local n'est pas bitumé. L'étendue des Zones Agricoles et Eloignées est telle que la fatigue est un facteur d'accident majeur avec jusqu'à 4 accidents mortels sur 10 causés par la fatigue. Lorsque ces facteurs sont combinés avec une vitesse excessive sur des routes non bitumées, les désastres sont fréquents. A ce problème s'ajoute le risque constant de heurter un animal. Les collisions avec des kangourous sont fréquentes, mais n'occasionnent généralement que des dégâts matériels. Mais



les collisions avec des bovins, des chevaux ou des dromadaires peuvent être mortelles. Les volumes de trafic sur les routes non urbaines de l'Etat sont généralement trop faibles pour justifier la construction de routes à deux voies ou d'autres traitements coûteux qui apportent des progrès majeurs en matière de sécurité. Cependant, il y a de nombreux cas où les volumes de trafics sont suffisamment élevés pour causer des problèmes lors des dépassements. Ceci peut amener les conducteurs à s'impatienter et à effectuer des manœuvres de dépassement dangereuses. Sans séparation médiane, les dépassement dans ces conditions signifient également que les automobilistes sont constamment face au trafic venant en sens inverse et qui approche à une vitesse cumulée de 200 km/h. Une erreur et c'est la catastrophe.

L'accès en Zone Agricole et Régionale

Durant les 20 dernières années, l'Australie de l'Ouest a connu une croissance énorme en production de minerai et de pétrole et tout indique que les industries vont continuer à croître dans l'avenir. Dans le même temps, de nouvelles industries telles les exploitations forestières de la Région du Sud-Ouest vont générer une croissance nouvelle pour l'Etat. Ces développements vont à leur tour augmenter le volume de fret, la population et l'usage des routes de ces zones.



L'accès aux Zones Eloignées de l'Etat crée ses demandes particulières. Comme les distances considérées sont particulièrement longues et le trafic attendu est faible, les justifications économiques de routes coûteuses sont souvent insuffisantes. Pourtant, il existe une demande pour de bonnes routes desservant les provinces minières, les communautés aborigènes éloignées et les destinations touristiques. Mais il existe un problème supplémentaire. De nombreuses zones reculées sont sujettes à des pluies tropicales ou des moussons et maintenir ces routes carrossables toute l'année dans ces conditions peut s'avérer une entreprise difficile. La situation n'est pas facilitée par la géographie locale. Le terrain est souvent plat et le drainage se fait lentement. Pendant la saison humide, certaines routes peuvent être fermées pour une période prolongée – ce qui crée des problèmes majeurs pour ceux qui vivent dans le secteur ou essaient de faire fonctionner une entreprise locale.

LA STRATEGIE D'EXPLOITATION

Comme le montrent les points évoqués, Main Roads et les services gouvernementaux locaux qui gèrent les routes de l'Etat font maintenant face à des enjeux majeurs dans leurs efforts pour optimiser l'utilisation future du réseau routier. La stratégie d'exploitation présente un certain nombre de domaines clés.

Sécurité Routière

La question de la sécurité routière est traitée et coordonnée par plusieurs agences gouvernementales parmi lesquelles l'Education, la Police, la Santé et Main Roads. La communauté s'attend à voir la sécurité routière aller en s'améliorant et Main Roads, en tant qu'opérateur du réseau, sera toujours à la recherche de nouveaux moyens pour réduire le nombre des victimes de la route. D'énormes efforts ont été faits pour mieux contrôler les excès de vitesse, et des investissements considérables ont été faits pour décourager la conduite en état d'ivresse et mettre en évidence les zones dangereuses par le biais des « Programmes Points Noirs ». Les programmes rappellent constamment aux conducteurs la nécessité d'être particulièrement conscients des questions de sécurité et, en tant que tels, ceux-ci ainsi que de nouveaux programmes de sécurité devront être diffusés constamment pour améliorer les conditions de sécurité.

Il y a plusieurs moyens d'améliorer la sécurité sur le réseau routier et Main Roads a adopté une approche pro-active pour limiter les risques. Le programme d'amélioration routière est destiné à minimiser la faculté de certains tronçons à devenir dangereux. Hors des zones urbaines, Main Roads construit davantage d'aires de repos, élimine les dangers en bord de route comme les arbres, et installe des bandes de roulement sonores pour alerter les conducteurs qui dévient de leur trajectoire. Dans le même temps, un effort considérable est fait pour s'assurer que les revêtements routiers sont lisses et non glissants. De telles mesures réduisent la fatigue et l'énervement du conducteur – et procurent un environnement routier plus sûr. D'autres initiatives comprennent des campagnes d'éducation destinées à montrer aux automobilistes le moyen le plus sûr de partager la route avec des poids lourds.

Des initiatives telles que le Programme Point Noir de l'Etat se poursuivront. Pour qu'un tronçon de route ou une intersection soit traité, soit le nombre d'accidents, soit le risque d'accident doit être élevé. Des « audits de sécurité routière » sont entrepris pour identifier les sites à haut risque qui ne donnent pas les garanties de taux d'accidents moyens. Mais ce programme n'est pas sans difficultés. Le coût élevé du traitement de certains Points Noirs fait que certains projets Point Noir proposés présentent moins de « bénéfice » que de coûts. A moins que les « bénéfices » en vies sauvées ou en blessures évitées ne soient accrus, ou que les coûts du projet soient réduits, certains projets ne seront pas entrepris. La communauté affirme-t-elle que la valeur de la vie humaine en matière de sécurité routière est supérieure à celle qui lui est actuellement attribuée ?

Gestion du Trafic

La gestion du trafic est un outil clé dans la bataille contre les encombrements. Des progrès significatifs sont réalisés grâce au Centre d'Exploitation du Trafic de Main Roads, un centre ultramoderne qui utilise les



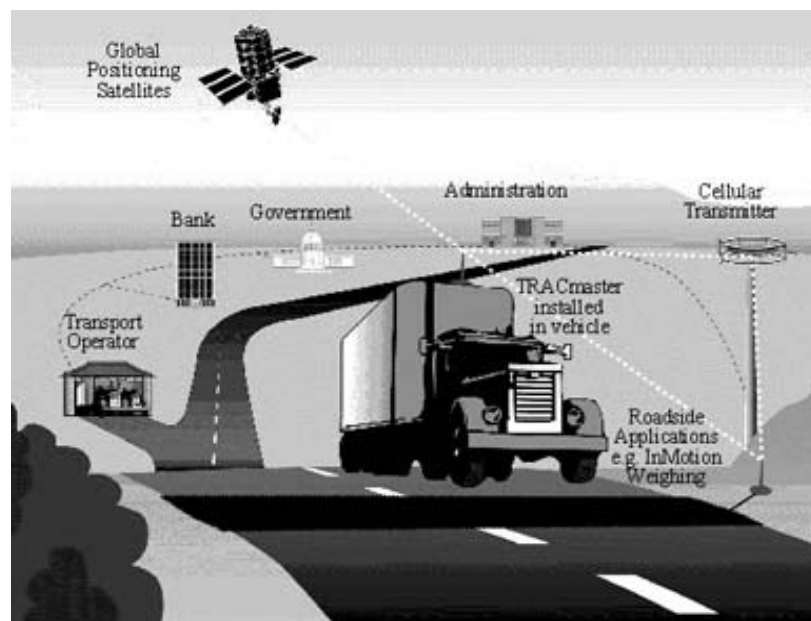
principes technologiques de l'intelligence artificielle. La circulation sur les principales routes métropolitaines de Perth est actuellement surveillée 24 heures sur 24, et des ajustements de contrôle sont faits continuellement pour assurer la fluidité du trafic. Il ne fait pas de doute que la technologie de l'intelligence artificielle peut apporter des progrès encore plus grands pour améliorer la sécurité et réduire les encombrements et Main Roads continue à chercher de nouveaux moyens d'exploiter les atouts de l'intelligence artificielle.

Certains signes indiquent qu'il devient de plus en plus acceptable d'utiliser le système du péage pour contrôler les besoins du trafic dans les zones encombrées. En fait, de nombreuses parties prenantes en Australie Occidentale en acceptent maintenant le principe. Pendant de nombreuses années, la situation était que les véhicules de transport de marchandises payaient des frais supplémentaires lorsqu'ils transportaient des charges particulièrement lourdes. Main Roads cherche actuellement comment utiliser le système du péage pour générer des fonds permettant d'améliorer les routes pour les véhicules lourds. Un tel concept devrait montrer de clairs avantages pour l'opérateur du réseau ainsi que pour l'industrie du transport routier.

Dans un proche avenir, les routes en dehors de la Zone Métropolitaine continueront à être exploitées principalement à l'aide d'outils tels que les panneaux statiques de signalisation, le marquage des routes, les aires de repos, l'éclairage public et les règles de la route, plutôt qu'avec la technologie de l'intelligence artificielle telle qu'elle est utilisée par le Centre d'Exploitation du Trafic. Mais il y aura quelques changements. En dehors des zones urbaines, on verra se multiplier les zones de dépassement. Ces dernières s'avèrent très appréciées par les usagers et beaucoup plus économiques que la construction de routes multi-voies.

Transport de fret

Le Gouvernement de l'Etat a récemment adopté un plan destiné à améliorer le transport du fret à Perth. Le plan a six éléments dont trois incombent à l'opérateur du réseau : convoyer davantage de fret par rail ; mieux utiliser les routes ; et améliorer les routes existantes. Ces mesures ainsi que les recommandations du Sommet Road Train 2001 forment la base de la part de la stratégie consacrée au transport de fret.



Les opérateurs des véhicules lourds les plus gros sont maintenant sujets à une forme de « Licence d'Opérateur » appelée accréditation de véhicule lourd. Si cela rapporte les bénéfices prévus, le Gouvernement de l'Etat décidera peut-être d'améliorer et d'étendre son usage. Le respect des règles et les pratiques de mise en vigueur suivront les principes de la « Chaîne de Responsabilité » pour assurer que tous les intervenants de l'industrie du transport de fret assument leurs responsabilités.

Des réseaux de routes seront désignés pour être empruntés par les grands camions. Comme il serait trop coûteux de construire toutes les routes et tous les ponts pour résister aux plus gros camions, Main Roads continuera à identifier et améliorer les « routes de fret » - ainsi que les « routes pour charges de grande hauteur et de grande largeur ».

Main Roads aura la charge constante de répondre aux demandes croissantes de l'industrie du transport de fret sans désavantager les autres usagers de la route. L'intelligence artificielle jouera une part importante dans le contrôle du trafic des camions. La technologie du repérage de véhicule basée sur le Projet Austroad Intelligent Access (Voir illustration) sera poursuivie et un contrôle des véhicules lourds basé sur la performance sera introduit pour améliorer encore la sécurité et la productivité des véhicules de fret et des voies d'accès plus simples seront offertes aux véhicules de fret à capacité d'accès restreinte.

Transport Public, Cyclisme et Usagers Vulnérables

La viabilité future des villes est désormais un sujet de préoccupation majeur dans le monde entier et la viabilité de Perth doit être examinée de près. Le Gouvernement de l'Etat a lancé un projet majeur pour étudier la forme future de la ville et il pourrait en résulter des efforts destinés à s'assurer que l'accroissement prévu de



la population de Perth sera contenu dans les limites métropolitaines existantes. Si cela s'avère être le cas, les modes de transports autres que la voiture seront plus viables. Le transport public et les améliorations inter-modes sont déjà une priorité du Gouvernement de l'Etat mais avec un contrôle de l'étalement, ceci va sans doute encore augmenter. Il est à espérer qu'une partie de l'accroissement des déplacements en voiture particulière peut être endiguée par la construction d'un nouveau lien ferroviaire pour les passagers entre Perth et Mandurah, une ville en rapide expansion au sud.

Il a été montré qu'en encourageant le cyclisme et en augmentant le nombre des pistes cyclables, davantage de personnes utiliseront la bicyclette – limitant ainsi les

besoins en espace routier. Le cyclisme a rapidement crû en popularité depuis le milieu des années 1990 – malgré une baisse, plus tôt, après que le port du casque soit devenu obligatoire pour les cyclistes.

Engagement Communautaire et Service Clientèle

Il appartient à la Stratégie d'Exploitation de s'assurer que Main Roads continue à construire de meilleures relations avec les parties-prenantes. Ceci est fait par le recours actif à des Groupes Consultatifs pour fournir un meilleur service à la communauté. Des Groupes Consultatifs tels que ceux des secteurs *Piétons*, *Prise en Compte des Handicaps* et *Véhicules Lourds* travaillent maintenant en relation étroite avec Main Roads. Le but est maintenant de travailler à améliorer le processus de consultation communautaire pour s'assurer que la consultation est inclusive, transparente et responsabilisée. Main Roads s'efforcera également d'encourager une conduite responsable de la part de tous les usagers de la route. Un exemple en est la *Campagne de Vigilance Collective pour la Sécurité Routière des Véhicules Lourds*.

Main Roads continuera également à communiquer avec les usagers de la route par une multitude de moyens parmi lesquels l'Internet, les services téléphoniques gratuits, la radio, les journaux, les cartes routières, les associations d'automobilistes et de motocyclistes, la télévision, les magazines, les prospectus, les Municipalités et les offices régionaux.

Accès aux Zones Régionales et Eloignées

Main Roads a pour obligation de préserver l'accès routier à travers l'Etat. Ceci signifie qu'en cas de crues, les fermetures de routes sont limitées au minimum et l'évolution des conditions des routes est bien signalée. La notion d' « Obligations de Service Communautaire » est bien acceptée dans le cadre de l'approvisionnement en eau ou de la fourniture d'électricité et la fourniture d'un réseau routier viable devrait être perçue de la même façon.

Le problème de l'accès aux communautés aborigènes reculées fait maintenant l'objet d'une attention accrue et il en est de même pour l'accès des touristes vers le littoral nord éloigné de l'Australie Occidentale. Partout où cela est possible, des panneaux touristiques indiquant les dangers potentiels, les sites touristiques, l'évolution des conditions de la route et des aires d'information seront installés. Dans le même temps, différents moyens médiatiques seront utilisés pour avertir les touristes des dangers et des conditions du moment.

CONCLUSIONS

L'exploitation d'un réseau routier en Australie Occidentale implique des extrêmes opposés. D'un côté de la balance se trouve l'enjeu consistant à gérer les opérations du trafic dans une ville où les routes peuvent attirer 160 000 mouvements de véhicules par jour. De l'autre côté se trouvent les routes reculées utilisées par quelques véhicules chaque jour. Certaines sont dans le désert. D'autres serpentent à travers des forêts. Davantage encore doivent résister aux moussons tropicales. L'opérateur du réseau gère ceci avec des outils allant des dispositifs complexes

d'intelligence artificielle à guère plus que des panneaux de signalisation rudimentaires.

Main Roads Western Australia est confronté à de nombreux problèmes : la sécurité routière, le transport routier, les encombrements, la gestion du trafic, les usagers vulnérables et bien d'autres. Les encombrements posent un problème dans la Zone Métropolitaine et la sécurité routière dans tout l'Etat. Bien que les véhicules lourds soient facilement acceptés dans la Zone Eloignée, ils posent des problèmes d'accès ailleurs. La Stratégie des Exploitations a pour but de traiter ces problèmes.

La stratégie de l'Australie Occidentale s'applique à exploiter au mieux de nombreux outils, mais à l'avenir fera un encore plus grand usage de :

- l'intelligence artificielle, le transport public, le cyclisme et les péages sur les voies urbaines encombrées ;
- la gestion traditionnelle du trafic sur toutes les routes ;
- des initiatives de sécurité routière telles que le Programme Point Noir ;
- une réglementation basée sur la performance pour les véhicules lourds ;
- la participation communautaire, le service clientèle et la communication extensive.

Le rôle du service des routes change. La tâche traditionnelle était de construire et d'entretenir les routes. Ceci a évolué en un rôle plus responsable de gérant du réseau routier. Ce rôle de gérant du réseau routier, à son tour, donne une importance renouvelée à celui d'opérateur de réseau.