

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
DURBAN 2003**

RAPPORT NATIONAL DE L'AUSTRALIE

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS5

*L'accès à la mobilité :
un service social de base*



Austroroads

Résumé

Le réseau routier fait partie intégrante de la fourniture d'accès aux services économiques et sociaux. Les questions d'accessibilité et de mobilité sont des aspects essentiels et connexes d'un réseau routier efficace et rationnel. L'accès à la mobilité est un droit que les gouvernements devraient garantir à leur population. Ce rapport propose un certain nombre d'exemples décrivant les mesures prises en Australie pour fournir des options efficaces en matière d'accessibilité et de mobilité.

L'Australie est un continent unique. C'est un vaste pays d'à peine 20 millions d'habitants disposant d'un réseau routier d'environ 900 000 km. Son mode de peuplement, qui comprend de grands centres urbains et des communautés régionales et isolées, signifie que la fourniture d'options en matière d'accessibilité et de mobilité est confrontée à de nombreux défis semblables à ceux rencontrés par les pays développés et en développement.

L'accessibilité est considérée comme un vaste concept ayant des dimensions économique, sociale et environnementale en plus de son aspect physique. L'accessibilité englobe, pour les personnes, l'accès aux communautés, aux services, au travail et aux loisirs et, pour les entreprises, l'accès aux points de production et de distribution. La mobilité concerne l'efficacité et la fiabilité des déplacements et la facilité avec laquelle le système de transport peut déplacer personnes et marchandises.

Les principaux défis en zones urbaines et métropolitaines concernent les personnes ayant des choix limités en matière de transport ainsi que le besoin d'offrir un accès équitable. Ce rapport attire l'attention sur les plans d'action découlant du Disability Discrimination Act 1992, entré en vigueur en Australie en mars 1993. Ainsi, pour satisfaire aux exigences de cette loi, l'État du Victoria s'est-il lancé dans un programme de vingt ans de modernisation de l'infrastructure des transports. Ce programme couvre toutes les formes de transport et propose une gamme de technologies innovatrices dont des dispositifs de détection des fauteuils roulants reliés aux feux de signalisation, des passages piétons dotés de capteurs infrarouges augmentant automatiquement les temps de traversée, des dispositifs audio-tactiles pour les passages piétons et des dispositifs podo-tactiles au sol. Les autres innovations comprennent les bus et tramways à plancher surbaissé et les arrêts de tramways inclinés.

Dans les zones régionales et isolées, besoin est de veiller à ce que les routes contribuent au développement économique et offrent un niveau approprié d'accès aux biens et services, aux possibilités d'emploi et aux activités de loisir. Le rapport est ponctué d'exemples choisis dont celui de la rivière Lockhart, qui illustre une solution d'intégration modale améliorant la connectivité de la population avec le monde extérieur. Le projet routier de Boigu Island est un autre exemple de travaux ayant fortement contribué à l'amélioration de la qualité de vie de la population locale. Ce projet a considérablement amélioré l'accessibilité pour les résidents locaux et a également eu des retombées positives au niveau de la santé.

Thème stratégique 5 – L'accès à la mobilité : un service social de base

Introduction

Le présent rapport national a été préparé en vue des sessions d'orientation stratégique du XXIIe Congrès mondial de la route qui se tiendra à Durban en 2003. Il décrit en détail les priorités, défis et mesures s'appliquant au Thème stratégique 5 (ST5).

Ce thème se propose d'explorer le rôle du réseau routier en termes d'accès aux services économiques et sociaux. Il précise notamment que l'accès à la mobilité est un droit que les gouvernements devraient garantir à leur peuple.

Le présent rapport national examine ces enjeux et les défis particuliers qu'ils présentent dans le contexte australien. Il utilise deux types d'exemples, concernant les zones urbaines et métropolitaines d'une part, et les zones rurales et régionales d'autre part, pour donner un aperçu des moyens utilisés par l'Australie pour répondre aux défis associés à ce thème stratégique. Ces exemples sont donnés à titre indicatif uniquement et ne prétendent pas résumer de manière détaillée les approches adoptées par chaque État.

Le contexte australien

Le système gouvernemental australien comprend trois niveaux : Commonwealth (ou fédéral), État et local. L'Australie est un vaste continent aux nombreuses zones climatiques. L'État du Queensland est à lui seul plus grand que la Grande-Bretagne et dispose d'un réseau routier de 177 000 km qui traverse des zones tropicales humides au nord, désertiques à l'ouest et tempérées et subtropicales ailleurs. La démographie est caractérisée par d'importants centres urbains et des communautés régionales et isolées séparées par de grandes distances comme le montre la Figure 1. Il en découle que les défis auxquels l'Australie est confrontée – satisfaire les besoins d'économies régionales et de communautés isolées – sont semblables à ceux rencontrés par les pays développés et en développement.

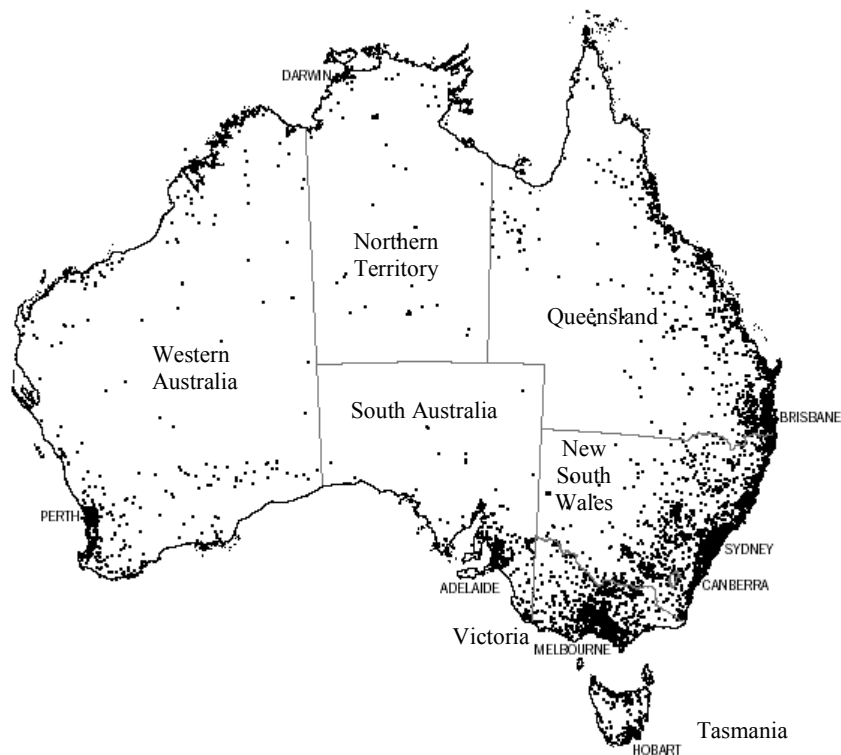


Figure 1. Répartition de la population australienne (source www.abs.gov.au)

Le réseau routier australien

En 2001, l'Australie comptait 19,6 millions d'habitants desservis par un réseau routier d'environ 900 000 km. À peine la moitié du réseau routier est revêtu. La longueur de routes par millier d'habitants (46 km) est près du double de celle des États-Unis et du quadruple de celle du Japon. Réciproquement, le nombre d'habitants par kilomètre de route (22) est nettement inférieur à celui d'autres pays comme le Canada (33), les États-Unis (42), le Japon (110) et le Royaume-Uni (154).

Cette situation est illustrée par la Figure 1, qui montre des zones de fort développement (le long des côtes sud et est) ainsi que des poches de développement (autour d'autres zones métropolitaines telles que Adélaïde et Perth) séparées par de vastes zones faiblement peuplées. La densité de population est de 2,5 habitants par kilomètre carré, comparée à 3 habitants par km² pour le Canada et 29 habitants par km² pour les États-Unis.

En juillet 1999, le parc automobile australien s'élevait à environ 9,5 millions de véhicules, soit un taux de motorisation d'une voiture pour deux habitants. Ce taux est proche de ceux des États-Unis (2,04) et du Canada (2,3).

La distance moyenne parcourue par chaque véhicule est d'environ 14 000 kilomètres par an. L'intensité du transport routier de marchandises (exprimé en tonnes-kilomètres par dollar de produit national brut) est d'environ 0,35 en Australie, comparée à 0,2 aux États-Unis et 0,15 au Canada.¹

Les trois niveaux de gouvernement interviennent dans la gestion et l'exploitation du réseau routier australien. Le gouvernement fédéral est responsable du réseau de routes nationales, dont le budget pour 1997/98 dépassait 1,6 million de dollars australiens. Celui-ci se répartissait comme suit : 50 pour cent pour le réseau national, 24 pour cent pour le réseau secondaire (essentiellement géré par les États et Territoires) et 23 pour cent pour les routes locales (gérées par les communautés locales). Le budget routier des États et des communautés locales s'élevait à environ 3,4 et 2 millions de dollars australiens respectivement.

Défis

Les principaux défis en zone urbaine et métropolitaine concernent les personnes ayant des choix limités en matière de transport. Ces personnes sont défavorisées. Il est également important de veiller à ce que les personnes handicapées – c'est-à-dire souffrant d'un handicap physique, intellectuel, sensoriel ou mental – bénéficient d'un accès équitable.

Le manque de choix en matière de mobilité peut limiter l'accès aux services de base, aux services sociaux et aux activités économiques, en particulier pour les populations régionales et rurales. Il s'agit d'une question particulièrement importante pour les communautés isolées où la viabilité économique dépend des transports routiers.

L'équité, dans le contexte du développement écologiquement durable, concerne la fourniture de transports équitables et accessibles, la participation aux phases de planification et de mise en œuvre des plans de transport, le niveau de service offert, et le coût des déplacements. L'équité concerne donc des questions d'ordre social, économique et environnemental.

L'un des grands défis est d'améliorer l'accès au transport non motorisé et aux personnes handicapées. On estime qu'environ 18 pour cent de la population australienne souffre d'un handicap (au moins) et que 73 pour cent d'entre elles sont confrontées à des problèmes de mobilité. Le groupe des personnes handicapées comprennent les personnes âgées et les personnes ayant un handicap physique, intellectuel, sensoriel ou moteur.

Mais, s'il est nécessaire de fournir des transports accessibles aux personnes handicapées, il est tout aussi nécessaire d'améliorer la qualité des services de transport pour l'ensemble de la population. Les personnes n'ayant pas accès à un véhicule motorisé (délibérément ou non) constituent un important secteur de la société. Le vieillissement de la population – on prévoit un doublement de la proportion des plus de 65 ans, soit de 12 à 23 pour cent, d'ici 2038ⁱⁱ – entraînera la croissance de la demande de services de transport accessibles. Cela signifie que la planification des transports doit dès aujourd'hui tenir compte des besoins des générations futures si elle ne veut pas engendrer de surcoûts dus à l'adaptation et à la modification de l'infrastructure des transports de demain.

Comprendre l'accessibilité et la mobilité

Il existe plusieurs interprétations de l'accessibilité et de la mobilité. Dans le contexte de cet article, l'accessibilité est considérée comme un vaste concept ayant des dimensions économique (accessibilité financière), sociale (équité en matière d'accès) et environnementale (qualité de la vie) en plus de son aspect physique.

Les termes « accessibilité » et « mobilité » prêtent souvent à confusion et sont parfois utilisés comme synonymes. La Stratégie sur les transports métropolitains de Perthⁱⁱⁱ définit par exemple l'accessibilité comme la facilité de se procurer des biens ou de prendre part à une activité (travail, loisirs, éducation, achats, visites médicales, etc.). La mobilité, la proximité et l'utilisation des communications électroniques contribuent à l'accessibilité. Une bonne mobilité peut contribuer à l'accessibilité en permettant aux gens de se déplacer d'un endroit à un autre, de se faire livrer des biens ou de se procurer des services.

La proximité est une mesure de la distance séparant une personne des biens ou services qu'elle désire. Une faible proximité peut contribuer à l'accessibilité en permettant aux gens de profiter des équipements qui leurs sont proches. Les communications électroniques, utilisant téléphones, télécopieurs ou ordinateurs, contribuent à l'accessibilité en permettant aux gens d'entrer en contact direct avec des fournisseurs de biens et de services sans avoir à se déplacer.

La demande de transport étant essentiellement une « demande dérivée », l'accessibilité devrait bénéficier d'une priorité plus élevée que la mobilité. L'accessibilité fait référence à la capacité d'accéder à des biens, services et activités (alimentation, habillement, services d'urgence, soins médicaux, éducation et emploi, activités sociales et de loisir, livraison de marchandises, etc.). Elle peut être mesurée en fonction du temps, de la distance, de la commodité, du choix ou du coût associés à l'accès à ces biens, services et activités. L'équité en matière d'accès fait référence à la possibilité de participer à des activités sociales et économiques, qui peut être limitée par un certain nombre de facteurs d'ordre physique, économique ou social.

En Australie, le Plan stratégique d'Austroroads pour 2001-2004^{iv} définit des priorités dans cinq domaines de résultats : la sécurité routière ; l'intégration du système de transport ; le développement national et régional ; l'équité, l'accessibilité et la mobilité en matière de transport ; et la durabilité.

« Les questions d'accessibilité et de mobilité sont des aspects essentiels et connexes d'un réseau routier efficace et rationnel. L'accessibilité englobe, pour les personnes, l'accès aux communautés, aux services, au travail et aux loisirs et, pour les entreprises, l'accès aux points de production et de distribution. La mobilité concerne l'efficacité et la fiabilité des déplacements et la facilité avec laquelle le système de transport peut déplacer personnes et marchandises. Sur les plans de l'accessibilité et de la mobilité, les questions d'équité concernant les personnes handicapées, les groupes défavorisés, les enfants et les usagers de la route d'âge avancé bénéficient à juste titre d'une attention croissante et de la fourniture d'équipements et d'aménagements adaptés à leurs besoins. L'équité en matière d'accessibilité est également un objectif important. Certaines formes de transport, comme la livraison de marchandises en zone urbaine, sont essentielles mais peuvent toutefois se heurter à des obstacles en matière d'accessibilité, de sécurité et d'aménagement. La congestion, particulièrement en zone urbaine, continue de représenter un défi pour les responsables de la circulation, obligés de rechercher de nouvelles solutions. La modification des habitudes de déplacements, la bonne gestion de la demande de transport et de la circulation de marchandises et les nouvelles technologies contribuent à la résolution de ces questions » (Plan stratégique d'Austroroads pour 2001-2004).

Les mesures

Zones urbaines et métropolitaines

Exemple. Disability Discrimination Act 1992 (DDA)

Cette loi, entrée en vigueur en Australie en mars 1993, vise à éliminer les inégalités dont souffrent les personnes handicapées en matière d'accès au cadre bâti et aux services. Elle encourage les prestataires de services à préparer et à mettre en œuvre des plans d'action – comprenant politiques, programmes, analyses des pratiques, objectifs et cibles – afin de se prémunir contre les plaintes en matière de discrimination. Bien

qu'elle prévoit également l'élaboration de normes obligatoires, la seule norme existant à ce jour dans le domaine des transports concerne les transports publics accessibles.

Dans l'État du Victoria, l'application de cette loi est décrite dans le document intitulé *21st Century Accessibility: An action plan for accessible public transport in Victoria* (1998) – L'accessibilité au 21^e siècle, un plan d'action pour les transports publics accessibles au Victoria. Ce plan d'action reconnaît qu'il incombe au gouvernement de veiller à ce que l'ensemble de la population ait accès aux services de transport.

Ainsi, pour satisfaire aux exigences de cette loi, l'État du Victoria s'est-il lancé dans un programme de vingt ans de modernisation de l'infrastructure des transports. Ce programme couvre toutes les formes de transport et prévoit la fourniture de bus et de tramways à plancher surbaissé et des arrêts de tramways inclinés. Les aspects pouvant poser des problèmes aux personnes handicapées (feux de signalisation, passages piétons, trottoirs, etc.) sont y sont abordés en faisant appel aux nouvelles technologies. Tous les nouveaux ouvrages doivent satisfaire aux nouvelles normes et des travaux d'adaptation sont par ailleurs prévus. Parmi ces innovations, citons :

- Dispositifs de détection de fauteuils roulants reliés aux feux de signalisation. Des boucles de détection sont installées sur les trottoirs en des points signalisés pour la traversée des fauteuils roulants. Cette technologie peut détecter la présence d'un fauteuil roulant et allonger le temps de traversée pour répondre aux besoins de mobilité des personnes en fauteuil roulant.
- Passages piétons à durée de traversée étendue. Des capteurs infrarouges modifient automatiquement la durée de traversée en fonction du temps requis par la personne empruntant le passage piétons. Ces dispositifs améliorent l'écoulement du trafic, en n'arrêtant la circulation que lorsque le passage piétons est utilisé, et la sécurité des personnes à mobilité réduite, en allongeant le temps prévu pour traverser la route.
- Dispositifs audio-tactiles sur passages piétons. Ces dispositifs sont largement utilisés au Victoria pour aider les malvoyants à traverser la route en des points signalisés. Des signaux sonores particuliers accompagnent les feux verts et rouges pour piétons.
- Des dispositifs podo-tactiles au sol implantés en certains croisements et passages piétons. La norme australienne AS 1428.4 couvre les dispositifs podo-tactiles destinés à l'orientation des malvoyants. Tous les nouveaux passages protégés pour voitures d'enfants et piétons doivent se conformer à la nouvelle norme relative à l'application de revêtements tactiles de guidage et d'avertissement. L'adaptation des sites existants est également prévue. La Figure 2 montre des dispositifs podo-tactiles au sol implantés aux croisements et aux arrêts de tramway.



Figure 2. Dispositifs podo-tactiles au sol

En Australie occidentale, les questions d'accessibilité font l'objet du *Plan d'action pour des transports publics accessibles destinés aux personnes handicapées de Perth*^v qui a été élaboré en 1995 en réponse au Disability Discrimination Act 1992 (DDA).

Au Queensland, une gamme d'initiatives a été mise en œuvre, dont un programme de bus accessibles (destiné à améliorer la qualité de vie des personnes à mobilité réduite en offrant de meilleurs choix en matière de transports publics), de trains accessibles (accès aux fauteuils roulants), de taxis accessibles (sept pour cent des taxis sont accessibles aux fauteuils roulants), de ferries accessibles et d'abris bus accessibles.

Exemple. Plan d'accès à la ville de Perth

Ce Plan d'accès a été mis en œuvre en tirant parti de la nouvelle autoroute Graham Farmer (voie souterraine est-ouest traversant la partie nord de la ville) achevée en 2000. Il devrait réduire le volume de trafic traversant le centre des affaires en permettant aux véhicules entrant ou sortant du centre ville d'atteindre leur destination rapidement. Les autres éléments du plan comprennent :

- la création d'un environnement sûr et de haute qualité pour les piétons et les cyclistes et l'amélioration de l'équité pour ces usagers dans le centre ville ;
- des transports publics plus accessibles, pratiques et efficaces ;
- une accessibilité accrue pour les personnes handicapées ; et
- un environnement commercial amélioré pour les particuliers et les commerçants.

La Figure 3 illustre les principaux aspects du Plan d'accès.



Figure 3. Principaux aspects du Plan d'accès (Source : Department of Transport WA, 1997)

Les autres grands volets du plan comprennent l'accessibilité non motorisée, l'accessibilité des transports publics et l'équité pour les personnes handicapées.

Les objectifs « Streets for People » (La rue aux gens) sont d'améliorer l'équité pour les piétons dans le centre ville et de promouvoir des déplacements sûrs et pratiques pour les usagers des transports non motorisés ainsi qu'une aire de loisirs plus accessible sur les berges de la Swan River. Les principales intersections de la « Zone piétonnière prioritaire » ont été modifiées pour minimiser les temps d'attente et réduire la longueur des passages piétons. La limite de vitesse y est de 40 km/h et le cadre physique a été amélioré, notamment grâce à l'élargissement des trottoirs et à l'installation de mobilier urbain.

L'un des principaux objectifs du plan est d'améliorer l'accessibilité des transports publics au centre ville, notamment grâce à des voies réservées aux autobus. Pour améliorer la qualité de l'air et le confort des passagers, des véhicules climatisés peu polluants à plancher surbaissé ont été introduits. Les arrêts de bus et les stations de taxis du centre ville ont été modernisés et une gare routière a été construite pour faciliter les correspondances des passagers tout en leur évitant d'entrer dans la ville. Une nouvelle piste cyclable a été construite le long de la voie ferrée jusqu'à la gare centrale pour faciliter la circulation est-ouest à travers la ville et améliorer la sécurité des cyclistes.

Les principaux aspects du Plan d'accès concernant les handicapés sont les suivants :

- des modifications équitables apportées au système de régulation du trafic de Perth pour permettre à tous les utilisateurs d'accéder à la ville et à ses parcs de stationnement ;
- un système de transports publics (taxis compris) considérablement modernisé qui améliorera l'accès à la ville pour les travailleurs et les consommateurs ;
- l'introduction de bus climatisés peu polluants à plancher surbaissé pour faciliter l'accès des personnes handicapées ; et
- l'élargissement des trottoirs et la modification de la configuration et de la signalisation des carrefours afin de tenir compte de tous les usagers des transports non motorisés.

La Figure 4 illustre de récentes améliorations technologiques destinées aux personnes handicapées empruntant les transports publics.



Figure 4. Transports publics pour personnes handicapées
(Source : *Perth - Access to the City for People*, Department of Transport WA, 1997)^{vi}

Zones régionales et isolées

Exemple. Améliorer l'accès dans les communautés isolées

Le Queensland est un vaste état, comme le montre la Figure 5, couvrant une superficie de 1,7 million de kilomètres carrés, soit 22,5 pour cent du continent australien, et des zones climatiques désertique à tropicale humide. Quatre-vingt pour cent de la population est urbanisée et vit à 50 kilomètres de la côte, et plus des deux-tiers occupent un pour cent du territoire, au sud-est de l'État. Les 20 pour cent restants vivent dans des zones rurales et isolées peu peuplées où de nombreuses industries agricoles et minières contribuent à la prospérité économique de l'État.

La fourniture de services aux communautés isolées exige une infrastructure de télécommunications ainsi que l'utilisation de véhicules de transport de marchandises à forte productivité, tels que les camions à deux remorques et les trains routiers. Dans ces régions, les routes continuent d'apporter une contribution essentielle à la vie de l'État (Figure 5).



Figure 5. Train routier

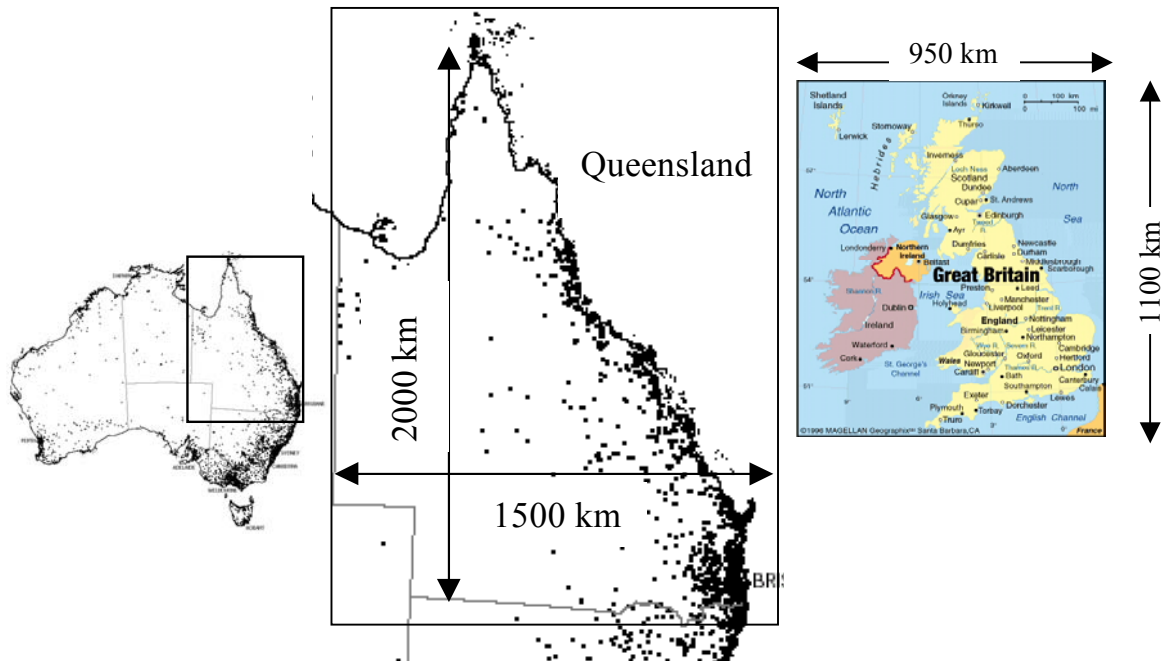


Figure 5. Carte démographique du Queensland

L'immensité du Queensland est source de problèmes, non seulement au niveau de la gestion, en raison des vastes distances et du besoin de décentralisation, mais également au niveau de la prise de conscience de l'importance que revêtent les divers aspects des systèmes de transport pour les communautés dont l'isolement est tel que l'accès à la mobilité est y vital, au sens propre du terme.

L'équité en matière d'accès et de mobilité est l'une des grandes préoccupations des communautés isolées. Le ministère du Queensland chargé des routes entend veiller à ce que les routes :

- fournissent un niveau approprié d'accès aux biens et services, aux possibilités d'emploi, aux activités de loisir, à la famille et aux proches, quelle que soit leur situation géographique et en tenant dûment compte des conditions climatiques et du niveau et du type d'utilisation ; et
- contribuent au développement économique aux niveaux local, régional et national et soutiennent la compétitivité et la croissance de l'industrie afin d'améliorer la qualité de vie des communautés du Queensland, quel que soit leur situation géographique.

L'antenne du ministère des Routes située à Cairns couvre la péninsule nord qui s'étend sur plus de 265 000 kilomètres carrés. Le ministère finance la modernisation de l'infrastructure routière de ces communautés isolées par le biais du Programme de développement de l'infrastructure des transports (Transport Infrastructure Development Scheme, TIDS). Ce programme, d'un budget annuel d'environ 10 millions de dollars australiens, vise à améliorer l'accès aux communautés isolées.

Ces communautés étant loin de disposer d'un réseau routier praticable en toute saison, ce programme vise principalement à fournir de telles liaisons entre les communautés et les autres modes de transport afin de garantir l'accès aux services de base pendant toute l'année.

La péninsule du cap York et des îles du détroit de Torres représente la région la plus isolée et dont la plus difficile. La Figure 6 montre l'emplacement de Boigu Island, une communauté d'environ 200 personnes, et de Lockhart, plus au sud, qui compte environ 700 habitants. Un projet de réfection des routes (d'un coût de 1,3 million de dollars australiens) a récemment été mis en œuvre à Boigu tandis qu'un projet d'amélioration de l'accès à l'aéroport (2,5 millions de dollars australiens) a été mené pour la communauté de Lockhart.

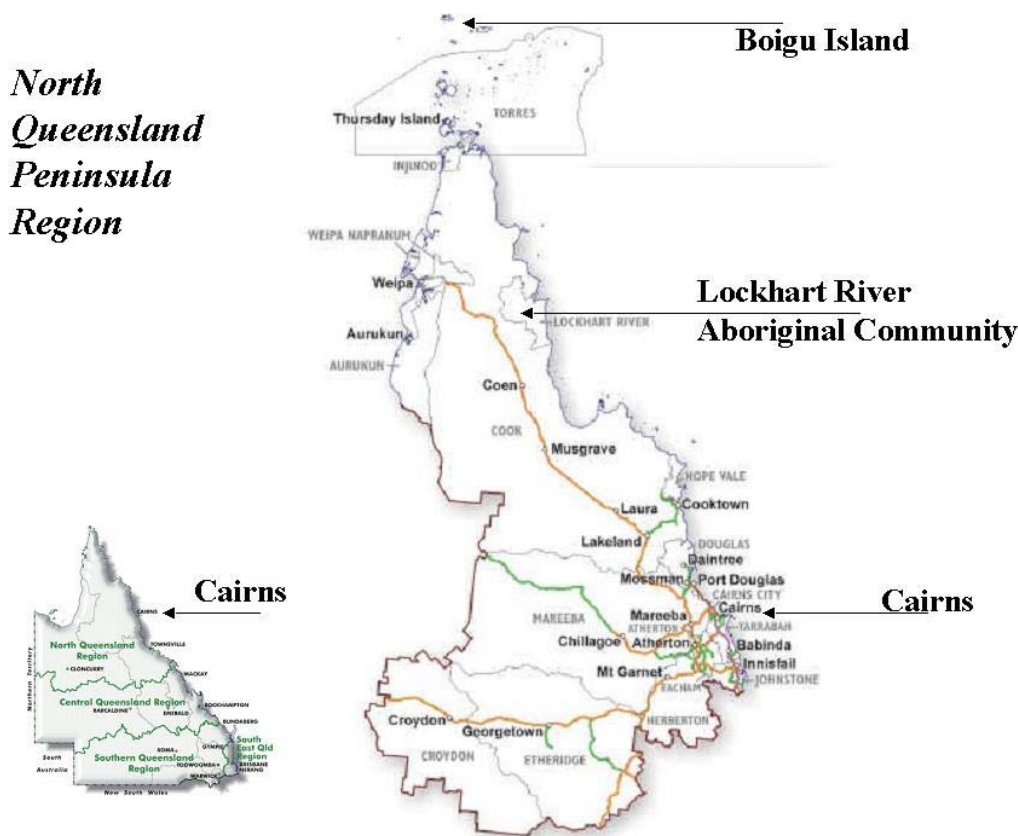


Figure 6. Communautés isolées du Queensland septentrional

Le renforcement des capacités de la population peut prendre la forme de programmes de formation en construction et entretien de routes dans le Queensland septentrional. Les communautés indigènes des régions isolées du Queensland (cap York et détroit de Torres) sont ainsi formées projet par projet. Les compétences acquises augmentent l'autonomie des communautés locales en matière d'entretien de l'infrastructure routière et ainsi que les perspectives d'emploi des résidents.

Exemple. Réfection des routes à Boigu Island

Boigu Island est le territoire le plus septentrional de l'Australie et se trouve non loin de la Nouvelle-Guinée. C'est une île boueuse, située juste au-dessus du niveau de la mer, qui se transforme en bourbier à la saison humide. Ceci pose un problème au niveau de l'accessibilité mais aussi au niveau sanitaire en raison des eaux stagnantes. Ces conditions sont propices à un certain nombre de maladies mortelles, dont l'encéphalite japonaise. À la saison sèche, la route poussiéreuse peut par ailleurs engendrer des affections respiratoires.

Pour faire face à ces problèmes, le ministère des Routes adopta une approche innovatrice tenant compte de trois questions clés :

- le manque de matériaux routiers classiques ;
- l'isolement du site ;
- les problèmes de drainage associés au manque de relief.

On opta donc pour une route symétrique dotée d'un radier central plutôt qu'une route bombée classique. Construite à même le sol, la route devint ainsi le principal système de drainage de l'île. La chaussée fut construite en béton armé de fibre de verre afin d'offrir la résistance nécessaire étant donnée la hauteur de la nappe phréatique. Tous les matériaux de construction durent être importés en bateau.

Ce projet routier de 1,3 million de dollars australiens souligne l'importance que les transports routiers peuvent jouer au niveau de l'accès aux possibilités d'emploi des communautés isolées et de l'amélioration de

la qualité de la vie des résidents de Boigu Island. Conséquence imprévue lors de la conception, la route donna aux enfants de l'île un plaisir qui leur était jusqu'alors inconnu : celui de faire du roller. Voir Figure 7.



Figure 7.

Route non revêtue avant le projet ; Route revêtue après les travaux ; Inauguration de la route

Exemple. Rivière Lockhart – Améliorer l'accès grâce à l'intégration modale

La communauté aborigène de la rivière Lockhart se trouve sur la côte est du cap York, au nord de Cairns. L'intégration modale au sein d'une communauté de 20 000 habitants ne pose généralement pas de problème.

Mais le centre démographique de cette communauté se trouve à 2 kilomètres à l'intérieur des terres de sa rampe d'accostage tandis que l'aéroport se trouve 4,2 kilomètres plus loin. Pendant la saison humide, l'accès routier y est impossible et la communauté peut donc être isolée pendant près de 5 mois. La circulation de marchandises, de personnes et de services dépend donc des liaisons maritimes et aériennes pendant de longues périodes de l'année. Il était donc essentiel que la communauté dispose d'un bon accès routier entre son centre et ses deux installations intermodales.

La route existante était typique de ce genre d'endroit : difficile, poussiéreuse et ondulée pendant la saison sèche ; glissante, marécageuse et souvent infranchissable pendant la saison humide, comme le montre la Figure 8.



Figure 8. Route non revêtue : saison humide et saison sèche ; route revêtue

En 2001, le ministère des Routes réalisa deux projets pour relier ces installations au centre :

- une route d'accès à la rampe d'accostage - 1,2 million de dollars australiens pour 2 kilomètres
- une route d'accès à la piste d'atterrissage - 2,3 millions de dollars australiens pour 4,2 kilomètres

Ces projets furent construits en utilisant des techniques classiques de revêtement et de scellement au bitume, comme l'illustre la Figure 8. Elles ont amélioré la mobilité de la communauté ainsi que sa connectivité avec le monde extérieur.

Les résultats sont également satisfaisants sur le plan technique. La mesure de leur efficacité est toutefois plus difficile car les indicateurs classiques (réduction des temps de parcours et des frais d'exploitation) ne sont probablement pas adaptés aux communautés isolées. Les autres facteurs pouvant être pris en compte comprennent :

- le nombre de fois que les routes sont empruntées pour des « missions de secours » pendant la saison humide (évacuations critiques, importation de médicaments essentiels) ;
- la comparaison des tonnages mensuels de marchandises pendant la saison sèche et la saison humide ;
- le nombre de journées d'isolement par saison humide comparé au passé.

-
- i Austroads (1997). *Roads in the Community*, Sydney
- ii Peter McDonald & Rebecca Kippen. *Population Futures for Australia: the Policy Alternatives*. Research Paper 5 1999-2000. Parliament of Australia. <http://www.aph.gov.au/library/pubs/rp/1999-2000/2000rp05.htm>
- iii Voir *Metropolitan Transport Strategy*. Department of Transport: Perth, Western Australia, 1995. <http://www.dpi.wa.gov.au/metro/policies/pdfs/mts.pdf>
- iv Voir http://www.austroads.com.au/austroads/Others/Strategic_Plan.pdf
- v Une évaluation de ce Plan d'action peut être consultée à <http://www.dpi.wa.gov.au/metro/issues/users/disability.html>
- vi Department of Transport WA (1997) *Perth- Access to the City for People*