

**XXII^e CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
DURBAN 2003**

RAPPORT NATIONAL DU ROYAUME-UNI

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2
Route et qualité de vie

Synthèse

RAPPORT DU ROYAUME-UNI SUR LES ROUTES ET LA QUALITE DE VIE au XXII^e CONGRES MONDIAL DE LA ROUTE, DURBAN, 19-25 OCTOBRE 2003

Priorités des Politiques Britanniques

- Le principal objectif du Royaume-Uni est de s'attaquer à la congestion des routes et la pollution, et transformer la totalité de notre système de transports.

Le processus de construction routière au Royaume-Uni – aménagement et évaluation

- En Angleterre, la Highways Agency est responsable de la construction et la maintenance du réseau routier stratégique pour le compte du Ministère des Transports.

Directives de la Politique d'Aménagement

- Les Directives de la Politique d'Aménagement stipulent les objectifs d'intégration de l'aménagement et des transports, d'encouragement de choix de transports viables et d'amélioration de l'accessibilité grâce aux transports en commun.

Stratégies Régionales de Transports

- La SRT permet de répondre au niveau régional et de manière durable aux besoins des usagers de la route, en respectant l'environnement et se focalisant sur un meilleur usage de l'infrastructure existante des transports.

Stratégie du Réseau

- La Stratégie du Réseau fonctionne avec la SRT pour refléter le service offert aux usagers. Elle souligne la priorité d'un investissement, d'une gestion et de solutions efficaces pour le réseau routier.

Plans de Transports Locaux

- Au niveau local, les autorités sont tenues de soumettre des plans exposant les buts et objectifs de leurs stratégies de transport, en accord avec les objectifs nationaux.

Evaluation

- Améliorer les politiques existantes pour réduire la pollution, le nombre d'accidentés de la route et diminuer l'encombrement.
- Souligner le besoin d'intégrer les facteurs environnementaux, sociaux et économiques aux projets de transport.

Impact des projets routiers

- Au Royaume-Uni, les routes offrent une mobilité accrue, avec un meilleur accès à l'emploi et aux services. Les personnes qui n'ont pas accès à un véhicule sont toutefois menacées 'd'exclusion sociale'.

Pollution

- Le Gouvernement tente de réduire le bruit et la pollution atmosphérique au moyen d'un certain nombre d'initiatives, ex. introduction de carburants 'plus propres'.

Sécurité

- 'Tomorrow's Roads – Safer for Everyone' (La Route de Demain – Plus Sûre pour Tous) est une nouvelle stratégie du Gouvernement, qui expose les objectifs de sécurité routière et réduction du nombre d'accidentés à atteindre d'ici 2010.

Réaction du public aux projets routiers

- L'ensemble des projets routiers stratégiques au Royaume-Uni font l'objet d'une consultation du public, certains plans ont reçu un accueil hostile de la part d'une minorité de la population locale et de groupes de pression, inquiets de leur impact.

Mise en œuvre d'une politique 'routière et de développement durable'

- Les impacts sur l'environnement sont aujourd'hui pris en compte lors de la planification et la conception de nouveaux projets de transports, dont qualité de l'air, bruit, émissions, paysage, faune & flore, etc.

'Boîte à Outils' de la Highways Agency

- La 'Boîte à Outils' se focalise sur l'intégration du réseau de routes principales aux autres modes de transport grâce à des mesures telles que relais plus sûrs entre les différents modes de transport, informations à jour, aide aux usagers des transports en commun, gestion de la circulation et efficacité du réseau.

Etudes Multi-modales

- Examiner en détail les problèmes de transport, et offrir des solutions où tous les types de transport peuvent jouer un rôle, au lieu de l'approche unidimensionnelle employée par le passé.

Conclusion

- Les politiques et programmes de transport doivent être intégrés aux autres modes de transport afin de garantir des résultats bénéfiques sur le plan économique, environnemental et social.

RAPPORT DU ROYAUME-UNI SUR LES ROUTES ET LA QUALITE DE VIE au XXII^e CONGRES MONDIAL DE LA ROUTE, DURBAN, 19-25 OCTOBRE 2003

Priorités des Politiques Britanniques

1. Les routes sont un élément clé de l'infrastructure britannique des transports et ont un rôle important à jouer pour garantir le succès des politiques gouvernementales plus vastes avec comme objectif une économie solide et prospère.
2. Le Royaume-Uni compte une infrastructure routière extrêmement développée qui se compose de routes principales interurbaines et de routes locales, ainsi que d'un réseau autoroutier complet.
3. L'objectif du Royaume-Uni est de s'attaquer à la congestion des routes et la pollution résultant des niveaux accrus d'encombrement de la circulation. Cet objectif sera atteint grâce à un usage plus efficace de l'infrastructure routière, une réduction des accidents avec et sans dommages corporels, une meilleure **intergration** intégration du réseau de transports en commun existant et une amélioration de leur fiabilité, fréquence et propreté.

Le processus de construction routière au Royaume-Uni – aménagement et évaluation

4. La responsabilité en matière de construction et maintenance routières varie en fonction du type de route et de la région. En Angleterre, la Highways Agency, à savoir l'Administration des Ponts et Chaussées du Ministère des Transports, est responsable de la construction et la maintenance du réseau routier stratégique pour le compte du Ministre.

Directives de la Politique d'Aménagement

5. En Angleterre, la politique d'aménagement est régie par une série de Directives de Politique d'Aménagement, à savoir des déclarations de politique nationale s'adressant essentiellement aux autorités locales et promoteurs. L'objectif est d'intégrer l'aménagement et les transports aux niveaux national, régional et stratégique.

Stratégies Régionales de Transports

La Stratégie Régionale de Transports (SRT) fournit le contexte régional des plans de Transports Locaux. La SRT joue un rôle déterminant dans l'amélioration de l'intégration des transports et de l'aménagement du territoire.

6. La SRT permet de répondre de manière durable aux besoins d'accessibilité et de mobilité des entreprises et particuliers, en respectant l'environnement et se focalisant sur un meilleur usage de l'infrastructure existante des transports.

Stratégie du Réseau

7. Cette stratégie expose l'analyse par la Highways Agency des priorités d'investissement dans le réseau et de gestion de ce dernier, et offre les bases d'orientation des Stratégies Régionales de Transports pour refléter le service offert par les autoroutes et les routes principales.

Plans de Transports Locaux

8. Les autorités sont tenues de soumettre des plans quinquennaux exposant leurs buts et objectifs en matière de transports, ainsi que les stratégies déployées pour les atteindre. Ces plans doivent être en accord avec les directives nationales d'aménagement et la structure nationale des transports. En 2000, 8,4 milliards £ ont été alloués aux autorités locales anglaises pour la mise en œuvre de leurs Plans de Transports Locaux sur les 5 années suivantes.

Evaluation

9. Nous avons, par le passé, suivi une politique de prévision et fourniture, en construisant de nouvelles routes pour répondre à la croissance prévue du trafic. Cette politique est cependant manifestement non viable car les terres de construction routière sont une ressource limitée, et l'augmentation du nombre de routes peut avoir un effet néfaste sur l'environnement. Le Gouvernement sait que les routes existantes devront être améliorées pour réduire le nombre d'accidentés de la route et diminuer l'encombrement. Par conséquent, lors de la planification de nouveaux projets routiers ou l'élargissement de routes existantes, l'objectif principal est d'évaluer les impacts de la route en accord avec la politique gouvernementale de développement durable. Les routes peuvent avoir un impact positif sur l'environnement en créant des réserves naturelles, améliorant l'entretien des terres et répondant aux besoins de drainage – objectif que nous nous efforçons résolument d'atteindre.
10. Le Ministère des Transports a adopté une 'nouvelle approche d'évaluation' (NADE) à appliquer à l'ensemble des décisions d'investissement dans les transports. La NADE est une méthode d'évaluation intégrée des impacts environnementaux, économiques et sociaux qui permet aux décisionnaires de mesurer la viabilité des solutions. Des directives afférentes à la NADE sont élaborées et publiées par le Ministère et sont appliquées par la Highways Agency et les autorités locales à l'évaluation de la construction routière. Il s'agit d'un élément clé des conseils soumis aux Ministres sur les projets d'amélioration routière majeurs. Elles sont révisées de temps à autre selon les besoins.
11. La NADE est une méthode d'analyse multicritères. Elle évalue l'impact prévu d'un projet d'investissement dans les transports sur l'environnement, la sécurité, l'économie, l'accessibilité et l'intégration. Certains impacts sont évalués sur le plan monétaire, tandis que d'autres sont évalués quantitativement ou qualitativement. Les décisionnaires reçoivent un résumé concis (Tableau Récapitulatif d'Evaluation) de tous les impacts, mais aucune consigne ne leur est donnée quant au mode d'examen des différents impacts pour parvenir à une conclusion générale.

12. En ce qui concerne les projets routiers nationaux, les décisions générales sont prises par les Ministres, mais des décisions plus détaillées peuvent être prises par des représentants ministériels. En ce qui concerne les projets routiers locaux de plus de 5 M £, une autorisation ministérielle spécifique est requise. Les points de vue des parties intéressées sont un facteur clé de la prise de décision à tous les niveaux.

13. L'approche NADE souligne la nécessité pour toute équipe d'étude de projet routier de compter une expertise environnementale et autre, expertise souvent fournie par des professionnels autres que les ingénieurs des ponts et chaussées. L'adoption de la NADE par le Ministère des Transports a mis en évidence le besoin d'intégrer ces différents professionnels au sein d'une équipe, au lieu de les laisser travailler séparément.

L'impact des projets routiers

14. Au Royaume-Uni, les routes ont un impact considérable sur notre quotidien. Elles nous permettent d'accroître notre mobilité et d'accéder plus facilement à l'emploi et à des services tels que l'éducation, la santé et les commerces. La possibilité de tirer profit de cette mobilité accrue dépend toutefois largement de l'accès à un véhicule ou de la prestation de services de transport en commun de qualité. Elle dépend également des moyens financiers de chacun. Le Gouvernement reconnaît que des transports de mauvaise qualité et onéreux sont par conséquent l'un des principaux facteurs 'd'exclusion sociale', étant donné qu'ils restreignent la mobilité et l'accès de la population aux activités et services.

15. Nous ne disposons pas d'outils spécifiques pour évaluer l'impact des routes sur les activités humaines. Nous conduisons toutefois une évaluation une fois les projets routiers achevés, mais elle se limite à l'heure actuelle aux impacts directs sur les habitudes de déplacement et modes de transport.

16. Nous avons également conduit des études sur les impacts de la construction routière; des efforts considérables ont notamment été consacrés à l'impact de la construction routière sur l'économie. Les portions encombrées des autoroutes enregistrent, par exemple, un volume important de migrants automobiles. Ces migrants ont des provenances et des destinations extrêmement disséminées, beaucoup parcourent de longues distances, et la plupart se déplacent seuls dans leur voiture. Beaucoup ne pourraient pas effectuer efficacement leur trajet en utilisant le système de transports en commun existant. Les raisons de l'apparition de ce schéma de déplacements sont nombreuses et variées. Sur les vingt dernières années, les lieux d'habitation et de travail se sont décentralisés, et les modes de vie ont changé. Un réseau de routes principales généralement de bonne qualité a été fourni, le prix des voitures n'a pas augmenté en valeur réelle mais plutôt baissé ces dernières années, et le prix du carburant en centimes par kilomètre a diminué en valeur réelle. Tous ces facteurs ont contribué aux schémas extrêmement dispersés de la migration automobile longue distance sur le réseau routier stratégique. Les directives d'aménagement susmentionnées ont pour but de refléter ce phénomène, et de contribuer à réduire les besoins de déplacement et éviter l'expansion urbaine tentaculaire qui a rallongé les trajets et dévoré de précieuses campagnes.

La Pollution

17. Le Gouvernement reconnaît que les routes et la circulation ont un impact considérable sur la santé et la sécurité de la population. La circulation routière est un facteur majeur de pollution atmosphérique. Près de 24.000 personnes vulnérables décèderaient prématurément chaque année, et un nombre similaire de personnes sont hospitalisées, en raison d'une exposition à la pollution atmosphérique, dont la plus grande partie est due à la circulation routière. Le renforcement des normes et les progrès de la conception automobile ont contribué à réduire les émissions les plus dangereuses mais, à plus long terme, cette avancée pourrait être remise en cause si la croissance du trafic reste incontrôlée. Même cette tendance baissière des émissions ne sera pas suffisante partout pour atteindre les objectifs locaux de qualité d'air que l'Angleterre s'est fixés pour 2005. Nous prenons d'importantes mesures pour améliorer la qualité de l'air, dont un renforcement des contrôles des émissions de véhicules qui s'est traduit par une réduction sensible des émissions sans imposer de fardeaux déraisonnables aux automobilistes ou aux entreprises.
18. Les automobilistes mêmes et leurs passagers sont les plus exposés aux gaz d'échappement. Les voitures offrent peu sinon point de protection contre les polluants générés par la circulation. Les automobilistes sont confrontés, à l'intérieur du véhicule, à des niveaux de pollution deux à trois fois supérieurs à ceux rencontrés par les piétons. Plus d'un cinquième de l'exposition totale des migrants automobiles à certains polluants peut provenir de leur trajet quotidien entre leur domicile et leur lieu de travail, outre la pollution de la rue.
19. Dans certains secteurs, la circulation contribue de manière considérable au bruit qui fait partie de l'environnement quotidien. Il est aujourd'hui prouvé que ce bruit contribue à des troubles du sommeil et affecte les performances des écoliers, et que le stress provoqué par ce bruit peut accroître les risques de maladies cardiovasculaires et de troubles psychiatriques. Les politiques du Gouvernement comprennent par conséquent des mesures de réduction du bruit et des vibrations causés par les transports.
20. Le Gouvernement tente de réduire les problèmes causés par la pollution routière au moyen d'un certain nombre d'initiatives. Ce processus a débuté par l'introduction de l'essence sans plomb au début des années 90, la pollution du plomb présent dans l'essence étant liée à l'apparition de troubles cérébraux chez les enfants en bas âge. Cette mesure s'est aujourd'hui étendue à l'introduction de carburants plus propres comme l'essence et le gas-oil à basse teneur en soufre, tous deux bénéficiant d'une légère réduction des taxes sur les carburants pour encourager le public à les utiliser. L'initiative la plus notable à l'heure actuelle concerne toutefois l'introduction du gaz de pétrole liquéfié (GPL) qui réduit considérablement les émissions de monoxyde de carbone et de dioxyde de soufre. De plus, le Gouvernement a bloqué les taxes sur le GPL et, grâce à l'initiative "Power Shift", encourage les automobilistes à acheter des véhicules neufs fonctionnant au GPL ou à convertir leurs véhicules existants. L'initiative "Power Shift" subventionne le coût de conversion ou d'achat d'un véhicule neuf fonctionnant au GPL ou autres carburants plus propres.

La Sécurité

21. Les statistiques de la sécurité routière en Grande-Bretagne figurent parmi les meilleures d'Europe, et même du monde. Le nombre de piétons enfants accidentés est toutefois plus élevé que dans la plupart des autres pays de l'Union Européenne. En raison des problèmes de sécurité, beaucoup de parents amènent aujourd'hui leurs enfants à l'école en voiture, alors qu'ils s'y rendaient auparavant seuls à pied ou à vélo. La British Medical Association a mis en garde contre la gravité potentielle des effets sur la santé physique et le développement mental des enfants.
22. Le nombre d'accidentés de la route a considérablement diminué ces dernières années. En 1987, l'objectif était de réduire le nombre total d'accidentés d'un tiers d'ici l'an 2000. En 1998, nous avons enregistré une réduction de 39% du nombre de morts sur la route et une diminution de 45% du nombre de blessés graves. Le nombre d'accidents ou de blessés légers n'avait toutefois pas suivi la même tendance baissière.
23. Chaque année, 3.400 personnes environ sont encore tuées sur nos routes, contre près de 40.000 blessés graves. Au total, plus de 300.000 accidentés de la route sont à déplorer chaque année. Cela représente un lourd tribut à la fois sur le plan humain et économique et, malgré nos bonnes statistiques par rapport aux autres pays, l'heure n'est pas à la complaisance. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a décidé de fixer de nouveaux objectifs ambitieux et de lancer une nouvelle stratégie d'ensemble. Cette stratégie ('Tomorrow's Roads – Safer for Everyone' – La Route de Demain – Plus Sûre pour Tous) englobe la sécurité des enfants, la formation et l'examen des conducteurs, la vitesse, la sécurité des véhicules, l'application de la loi, la déficience des conducteurs, la sécurité des deux-roues, la sécurité des usagers vulnérables comme les piétons et les cyclistes, la sécurité de l'infrastructure routière et la publicité en Grande-Bretagne. Notre but est de parvenir à une réduction de 40% du nombre de personnes tuées ou grièvement blessées d'ici 2010 et, parmi ces dernières, une réduction de 50% du nombre d'enfants tués ou grièvement blessés. (Toutes les réductions sont une comparaison à la moyenne de 1994-98). En même temps, nous porterons une attention particulière à la sécurité routière dans les zones déshéritées, le taux d'accidentés y étant souvent plus élevé.
24. Le Ministère de l'Environnement est responsable des questions de sécurité routière en Irlande du Nord. Il a élaboré une Stratégie de Sécurité Routière en Irlande du Nord pour 2002 – 2012, qu'il devrait publier en octobre 2002. Cette stratégie établira les buts et objectifs spécifiques à la région.

La réaction du public aux projets routiers

25. Bien que l'ensemble des projets routiers stratégiques au Royaume-Uni fassent l'objet d'une consultation du public, certains plans ont reçu un accueil hostile de la part d'une minorité de la population locale et de groupes de pression, inquiets de leur impact.
26. Un blocus routier a également parfois été utilisé comme moyen de protestation contre d'autres événements, en sachant que toute perturbation du réseau peut paralyser le pays. Les protestations de septembre 2000 contre le prix du carburant, où les chauffeurs routiers bloquèrent les dépôts de carburant et les raffineries de pétrole pour protester contre les taxes élevées sur le gas-oil sont l'exemple le plus marquant de ces dernières années. Ces protestations ont eu des conséquences majeures, limitant le mouvement des marchandises et la mobilité de la population, et ont montré à quel point nous dépendions de l'essence, du gas-oil et des transports routiers en général.

Mise en œuvre d'une politique 'routière et de développement durable'

27. Le principal objectif de la politique routière au Royaume-Uni aujourd'hui est d'optimiser l'usage des routes dont nous disposons. En Angleterre, nous mettons en pratique notre nouvelle approche de gestion améliorée du réseau routier existant à travers, par exemple, le développement par la Highways Agency d'une 'Boîte à Outils' de techniques et d'équipements pouvant être utilisés individuellement ou en association.
28. Les impacts sur l'environnement sont pris en compte dès les premières étapes de la planification et la conception de nouveaux projets de transports. L'évaluation environnementale porte sur divers effets, dont qualité de l'air, bruit, émissions, paysage, faune & flore, campagne, environnement bâti et patrimoine culturel, ainsi que les effets sur la population et sa santé. En raison des impacts environnementaux potentiels de nouvelles constructions majeures, il est important d'envisager des alternatives aux nouvelles constructions dès les premières étapes de la planification. Parmi ces alternatives figurent un meilleur usage de l'infrastructure existante et une gestion de sa demande, ainsi que l'utilisation d'autres formes de transport. Tous les projets susceptibles d'avoir un impact majeur sur l'environnement font l'objet d'une évaluation formelle des impacts environnementaux conformément à la législation de l'U.E.
29. Au Pays de Galles, la politique de l'Assemblée se fait l'écho de l'approche "optimisation de l'usage" adoptée en Angleterre. Le Transport Framework (2001) du Pays de Galles vise à fournir de meilleures informations de déplacement aux usagers de tous les modes de transport et optimiser l'usage du réseau existant au moyen des techniques routières traditionnelles, mais essentiellement à travers le déploiement de systèmes de transports intelligents.

La 'Boîte à Outils' de la Highways Agency

30. Outre la proposition d'améliorations environnementales et de sécurité locales, le Ministère des Transports a demandé à la Highways Agency de se focaliser sur le développement de la 'Boîte à Outils' pour intégrer le réseau de routes principales aux autres modes de transport en offrant:

- Des relais plus sûrs et plus accessibles entre les différents modes de transport;
- Des informations claires, complètes et à jour à l'aide d'une technologie de pointe pour faciliter le choix de l'itinéraire et du mode de transport;
- Des mesures de priorité pour aider les usagers des transports en commun et vulnérables;
- Une gestion de la demande de circulation sur le réseau, en donnant notamment la priorité aux bus, autocars et camions selon le cas; et
- Une amélioration de l'efficacité de l'exploitation du réseau.

31. Les mesures de la 'Boîte à Outils' devraient être plus efficaces si elles sont déployées dans le cadre d'une 'Stratégie de Gestion d'Itinéraires'. Il s'agit d'une technique mise en œuvre par la Highways Agency pour offrir une structure de gestion des itinéraires principaux individuels faisant partie de réseaux de transport plus vastes. Les stratégies de gestion d'itinéraires s'imbriqueront aux stratégies locales de transports (exposées dans les Plans de Transports Locaux), dans le contexte établi par les Directives de Planification Régionale.

32. Le processus de Stratégie de Gestion d'Itinéraires (SGI) a été développé pour aider la Highways Agency à atteindre cet objectif, en adoptant une approche stratégique de la maintenance, l'exploitation et l'amélioration de son réseau, et en faisant participer les parties intéressées et la population locale au processus de prise de décision au moyen d'ateliers et de séminaires, d'expositions et de tournées de présentation. Chaque SGI aboutira à l'adoption d'une stratégie de dix ans et d'un plan d'investissement de trois ans pour chacun des itinéraires composant le réseau routier stratégique. Dix-neuf SGI sont actuellement en cours, et près de 50 autres suivront au cours des deux prochaines années. Nous avons l'intention de mettre en place une SGI pour chaque itinéraire du réseau routier stratégique d'ici mars 2004.

Etudes Multi-modales

33. Nous mettons en pratique notre nouvelle approche intégrée en l'appliquant à une série de problèmes de transport à travers le pays. Pour trouver les solutions à ces problèmes, nous avons organisé une série d'Etudes Multi-modales. Le Rapport Gouvernemental de 1998 recommandait que ces Etudes portent sur les problèmes du réseau stratégique de routes principales non abordés dans le programme ciblé d'améliorations déployé sur les sept années suivantes.

34. Le programme d'Etudes Multi-Modales est déployé par les Antennes Gouvernementales pour les Régions en partenariat avec les Organismes de Planification Régionale. Elles rejettent l'ancienne approche de focalisation sur des solutions unidimensionnelles et examinent à la place la contribution éventuelle de tous les modes de transport et gestion de la circulation – y compris route, train, bus et système léger sur rail, ainsi que piétons et cyclistes. Elles étudieront en détail les problèmes de transport, et offriront des solutions où tous les types de transports peuvent jouer un rôle. Cette approche se caractérise par un certain nombre de principes. Les Etudes doivent:

- Aborder les problèmes les plus sérieux de couloirs ou zones de transports spécifiques;
- Être axées sur des objectifs de transport régionaux et intégrés;
- Offrir un processus ouvert, avec la possibilité de formation d'un consensus; et
- Examiner les moyens de minimiser les impacts environnementaux.

Conclusion

35. Les routes, qu'elles aient un rôle national, régional ou local, font partie intégrante du système de transports britannique. Le Gouvernement estime qu'elles ne peuvent pas et ne doivent pas être gérées et développées indépendamment. Ainsi que le présent rapport s'efforce de le démontrer, nos politiques et programmes de transport tiennent pleinement compte du besoin d'intégration aux autres modes de transport. Seule cette approche peut garantir des résultats bénéfiques sur le plan économique, environnemental et social.

**Ministère des Transports
Novembre 2002**