

Colloque du 16 octobre 2013

« De la voirie rapide urbaine à la voirie structurante d'agglomération »

Discours de clôture de C.Saintillan, directeur des infrastructures de transport (DIT)

Mesdames, messieurs,

J'ai le plaisir de clôturer ce colloque qui vous a réunis très nombreux aujourd'hui (180 participants) et de différents horizons (services de l'Etat, collectivités, autorités organisatrices, agences d'urbanisme bureaux d'études, associations).

Ce matin, dans son exposé d'introduction, Christian Curé parlait d'étape charnière, puisque ce colloque consacre le moment où les productions liées à la refonte de l'ICTRAVRU arrivent à leur terme.

Au passage qu'il me soit permis de féliciter le CERTU pour son excellent travail sur le guide VSA70 déjà diffusé, le dossier « voies réservées sur VRU » qui sera très prochainement diffusé et sur les guide VSA90-110 et « exercice de la ma<sup>^</sup>trise d'ouvrage » annoncés pour 2014.

Plus que l'accompagnement de ces publications, **ce colloque vient illustrer une nouvelle approche, la voirie structurante d'agglomération**, comme une des réponses concrètes à la transition écologique et énergétique dans le domaine des transports.

Je ne reviens pas sur les enjeux des VSA rappelés par Christian Curé dans son introduction: maîtrise de l'urbanisme, mobilité durable, cadre de vie des riverains des voies, sécurité des déplacements, qualité de service des infrastructures, compétitivité des agglomérations.

Pour répondre à ces enjeux, il s'agira pour les années à venir de se mobiliser autour de quatre objectifs stratégiques :

- **Requalifier le patrimoine des VSA existantes** en conciliant l'ensemble des fonctionnalités attendues, dans un souci de **d'optimisation et de maîtrise des coûts, tous financeurs confondus** ;
- Poursuivre les actions visant à apporter aux usagers un **service homogène** et avec la meilleure qualité de service sur le réseau routier ;
- Toujours mieux prendre en compte les **exigences environnementales** dans des espaces où les nuisances sont rapidement amplifiées par l'importance du trafic généré par ces VSA.
- Conférer à terme à ces voies **une vraie fonction multimodale intégrée** dans un schéma plus global de déplacements, tout en assurant leur bonne intégration spatiale dans les espaces urbains traversés.

Répondre à ces objectifs implique aujourd'hui de **se tourner vers des démarches nouvelles, des solutions innovantes, techniques et réglementaires**, visant une optimisation des réseaux VSA.

Cela reste **un exercice difficile** pour les maîtres d'ouvrage et concepteurs comme vos échanges de cette journée l'ont illustré.

Trois éléments clés nécessaires à la réussite de tels objectifs peuvent être mis en exergue, en lien avec le thème de cette journée :

- En premier lieu, former un corpus technique :

L'adaptation de la voirie existante exige de compléter les référentiels techniques par **des guides de méthodologie et une capitalisation des retours d'expériences** à destination des maîtres d'ouvrage et gestionnaires ;

Le dossier du CERTU sur l'aménagement des voies réservées s'inscrit tout à fait dans cet objectif. Il montre notamment que l'optimisation de la voie passe par une approche intégrée des problématiques d'exploitation et de conception.

Un corpus qui peut aussi être produit par d'autres : je voudrais citer le travail très intéressant mené par la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) sur le lien entre les VSA et la ville, qui a été présenté par M.Pech au cours de ce colloque.

- En deuxième lieu, mener un inlassable travail partenarial :

L'aménagement ou la mise en place de mesures spécifiques d'exploitation d'une VSA ne peuvent résulter que d'**un travail commun avec différents partenaires au premier rang desquelles il faut citer les collectivités locales ou leurs groupements** : autorités organisatrices des transports (notamment sur la question de la multimodalité et de l'intermodalité, c'est à dire avec une vision globale de l'offre de transport), communes ou groupements de communes (sur les questions d'intégration urbaine des VSA), autres gestionnaires routiers (dans une logique de réseaux maillés et complémentaires). L'exemple du projet d'aménagement de l'arrivée d'A43 à l'Est de Lyon (« projet Mermoz ») en est une bonne illustration.

- Enfin, en troisième lieu, converger sur une stratégie de mise en œuvre des STI :

Il est un lieu commun de dire aujourd'hui que les « nouvelles technologies » sont au service de l'innovation pour les mobilités et je préfère ici donner l'accent sur la nécessité de **converger maintenant vers des référentiels, des standards ou des normes sur les STI**, donnant de la visibilité aux constructeurs automobiles et aux équipementiers, pour permettre de passer du stade de projets de démonstration à du pré-développement des systèmes coopératifs.

Je ne développerai pas davantage mon propos, puisque plusieurs manifestations auront à traiter ce sujet en 2014, dans le cadre de colloques de l'IDRRIM, de l'ATEC ou du congrès TRA 2014.

Nouvelles technologies, nouveaux usages aussi : l'innovation juridique doit accompagner l'innovation technologique et chacun a bien en tête au moins deux sujets : la définition juridique du covoiturage et celle d'une bande d'arrêt d'usage qui deviendrait un « bande occasionnellement roulant »

Pour ces trois éléments clés, le corpus technique, le partenariat, la convergence des stratégies de déploiement, la DIT continuera de s'appuyer fortement sur le réseau scientifique et technique du ministère, en l'occurrence l'IFSTTAR et le CEREMA.

La DIT poursuivra également ses relations étroites avec la DSCR, dans la mise en œuvre de des compétences en signalisation et équipements qui viennent d'être transférées vers la DIT.

Au terme de cette journée particulièrement réussie, je tiens remercier chaleureusement ses organisateurs du CERTU, et notamment Olivier Petiot qui a été la cheville ouvrière, et vous remercier vous aussi pour votre participation active aux voies structurantes des agglomérations de demain.

Merci de votre attention et bon retour à tous.