

L'ABR est issue de la fusion en 2000 de l'Association royale permanente des Congrès belges de la Route (ARPCBR), fondée en 1931, et du Comité national belge de l'Association internationale permanente des Congrès de la Route (CNB-AIPCR), créé en 1959.

L'ABR, association apolitique et sans but lucratif, rassemble les différents acteurs -publics et privés- chargés de la construction, de la gestion et de l'exploitation des infrastructures routières en Belgique. Elle a été créée le 28 mars 2000.

**L'ABR a pour objet de :**


- promouvoir tout progrès dans la construction, l'entretien, la sécurité et l'exploitation des routes;
- promouvoir et coordonner toutes initiatives en matière de mobilité et de circulation routières;
- assurer la coopération entre les techniciens, praticiens et usagers de la route;
- mener à bien les activités et actions que la Belgique doit réaliser en tant que membre de l'Association mondiale de la route (AIPCR).

**Dans le but de réaliser ces objectifs, l'ABR :**

- organise les congrès belges de la route et des journées d'études spécifiques;
- publie des mémoires, périodiques et documents touchant à son domaine d'activité;
- représente l'AIPCR en Belgique et organise la participation de la Belgique aux activités de l'AIPCR (par exemple les congrès mondiaux de la route).



# LA ROUTE CITOYENNE

 Association belge de la route

Bld de la Woluwe 42, B-1200 Bruxelles (Belgique) - Tél. : +32 2 775 82 31 - Fax : +32 2 772 33 74  
E-mail : [abr-bww@brrc.be](mailto:abr-bww@brrc.be) - <http://www.abr-bww.be>


Editeur responsable : Marc Lemlin

Avril 2004

Dépôt légal : D/2004/10000195/1

Photographie : Jean-Louis Carpentier, Yves Fonck, Ministère de l'Équipement et des Transports

Design : [www.imageplus.be](http://www.imageplus.be)

 Association belge de la route



# LA ROUTE CITOYENNE

Que ce soit pour conduire nos enfants à l'école, faire notre shopping, nous rendre à notre travail ou organiser nos loisirs, la route fait partie de notre vie de tous les jours.

Accusée souvent à tort de tous les maux, elle se doit de relever plusieurs défis. Parmi ceux-ci la mobilité, la sécurité, l'environnement.

Un réseau routier de qualité suppose la réalisation de chaînons manquants mais aussi et surtout, l'entretien "en bon père de famille" du patrimoine existant.

De grands progrès ont été réalisés en matière de sécurité, d'autres seront menés dans le futur.

Les nouvelles technologies apportent des solutions innovantes. Sans verser dans la science-fiction, des routes plus "intelligentes" proposeront des outils de pointe permettant une plus grande interactivité entre l'infrastructure et les véhicules.

La route sillonne nos campagnes, la rue structure nos villes et nos communes. En s'intégrant mieux dans le paysage qui les environne, elles jouent la carte du développement durable. Au sein des agglomérations, elles s'insèrent étroitement dans notre cadre de vie.

La route de demain devra s'adapter à sa fonctionnalité. Elle établira un "juste" équilibre entre ses différents usagers : les automobilistes et les transporteurs routiers mais aussi et de plus en plus, les transports publics, les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Une complémentarité avec les autres modes de transport (rail, voies fluviales, transport aérien) lui permettra de s'insérer dans une politique de transport globale et intégrée.

# UN MOTEUR DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL

## La route du développement passe par le développement de la route



La liberté de circulation des personnes et des marchandises est une des pierres angulaires du marché européen. L'accessibilité du territoire, tant pour les personnes que pour les marchandises, est un enjeu crucial dans la mesure où elle conditionne les échanges et dès lors, le développement économique et social.

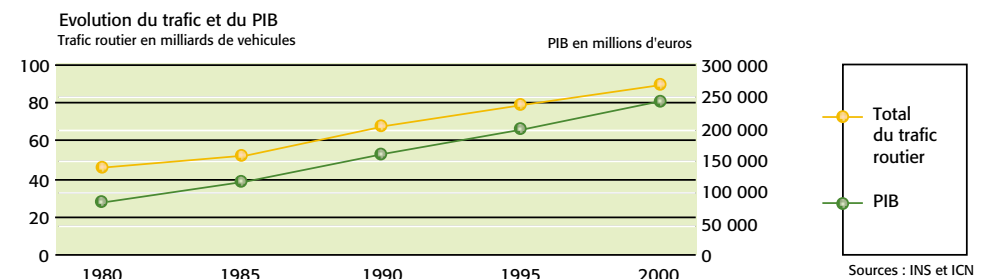
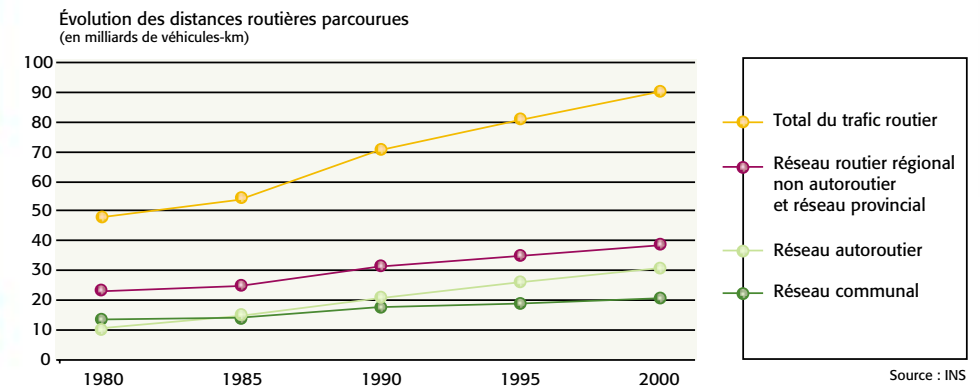
Cette croissance de la demande de mobilité des personnes et des marchandises génère des besoins accrus en termes de modernisation, de confort et d'efficacité du réseau routier.

Un réseau adapté mis à la disposition des usagers permet des gains de temps, des échanges accrus, une amélioration de la compétitivité, une meilleure rentabilité des investissements, le désenclavement de régions, l'essor du tourisme, etc. L'employé arrive à temps au bureau, l'ouvrier se rend sans stress sur son chantier, l'écolier accède sans danger à l'école, le livreur débarque ses colis sans bloquer la circulation.

En ce qui concerne les marchandises, la prépondérance du transport routier s'explique notamment par des processus rapides de production et de livraison et par l'apparition de nouveaux produits et services à plus haute valeur ajoutée qui génèrent des besoins en transport plus souples.

L'investissement public est un levier de redéploiement économique. La construction est un des secteurs les plus intensifs en main d'oeuvre. La route est susceptible de créer plus d'emplois : des emplois directs mais aussi des emplois connexes (bureaux d'étude, producteurs et fournisseurs de matériaux de construction, de matériel de génie civil et d'équipements) et indirects dont le nombre est équivalent à 50% du nombre d'emplois directs.

## La route occupe et continuera à occuper une place de choix parmi les modes de transport



Toutes les prévisions indiquent une poursuite des tendances constatées ces dernières années.

# DES CHAINES DE DEPLACEMENTS COMPLEXES

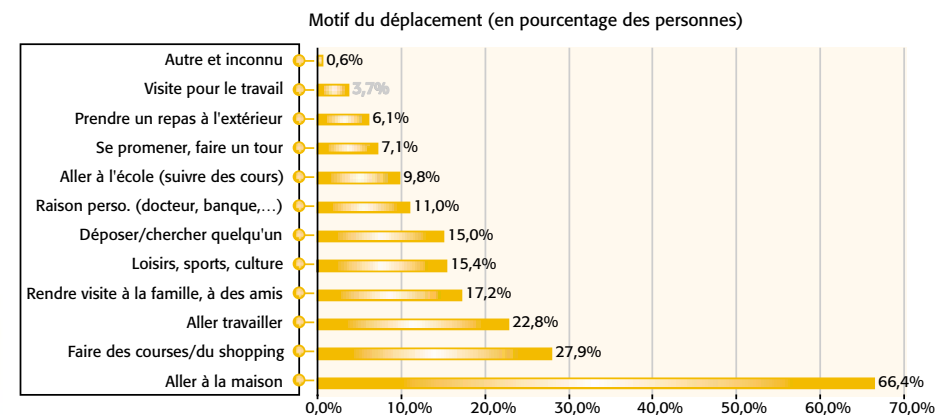


Une enquête sur les déplacements des ménages, a montré que 35% à peine des déplacements quotidiens des Belges se font via des chaînes de déplacements simples, c.-à-d. ne comprenant qu'un seul motif de déplacement (domicile-travail ou domicile-école par exemple).

Les chaînes de déplacements ou chaînes d'activités complexes comprenant des arrêts multiples occupent une place de plus en plus prépondérante dans la vie de nos concitoyens (41%). Il n'est pas rare de voir un père ou une mère de famille combiner ses déplacements : déposer ses enfants à l'école ou à la crèche, se rendre à son travail, faire quelques courses, aller le soir au spectacle, etc.

Ces modes de vie et de consommation contribuent à la préférence donnée à la route, système souple et flexible. A côté des activités purement professionnelles, la route est et restera un vecteur de développement social, qu'il s'agisse des loisirs, du sport, de la culture ou du tourisme.

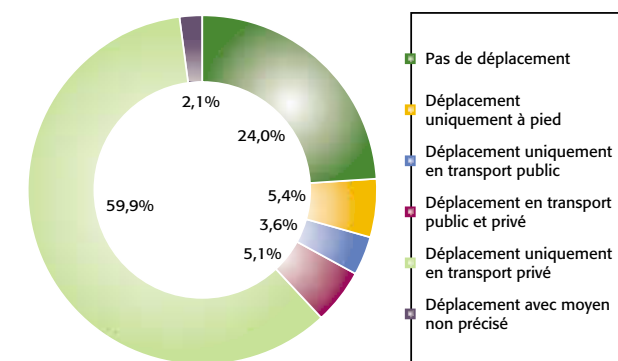
La route a véritablement un rôle à jouer sur le plan sociétal. Elle se profile comme véritable vecteur de rencontre entre les personnes.



Comme une même personne peut se déplacer pour plusieurs raisons différentes sur la journée, les catégories reprises ne peuvent être simplement additionnées.

Par sa souplesse et sa flexibilité, la route est la plus apte à répondre aux besoins variés de mobilité

Type de déplacement (en pourcentage des personnes)



La plupart des déplacements quotidiens impliquent plusieurs arrêts (domicile, bureau, école, magasin...)

Source : Enquête nationale sur la mobilité des ménages (1998/1999), financée par les SPF Politique scientifique, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région Wallonne, réalisée par le Groupe de Recherche sur les Transports des Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix (coordinateur), Langzaam Verkeer, l'Institut Wallon, l'Universitaire Instelling Antwerpen et l'INS.

# UN RESEAU ROUTIER DE QUALITE



## Un réseau routier entretenu et bien exploité améliore la fluidité du trafic

Pour des raisons budgétaires, les différents niveaux de pouvoir ont gelé plusieurs programmes d'investissements. Pourtant, l'achèvement de certains chaînons manquants ou "missing links" devient inévitable. Il concerne, entre autres, le bouclage de certains rings, le contournement d'agglomérations, la réalisation d'autoroutes et de routes qui s'intègrent dans les Réseaux transeuropéens, le Structuurplan Vlaanderen en Flandre, le SDER (Schéma de développement de l'espace régional) en Wallonie ou les PCD (Plans communaux de développement).

### Quelques chaînons manquants du réseau autoroutier

- 1 A5 : Charleroi – Couvin
- 2 A605 : Cerexhe-Heuseux – Beaufays
- 3 Liaison R0 – A8 : Haut-Ittre – Quenast
- 4 A28 : Arlon – Longwy
- 5 Achèvement du ring R1 à Antwerpen (Oosterweelverbinding)
- 6 A102 (Merksem/R1 – Wommelgem /A13)
- 7 Transformation de la A12 (Antwerpen – Roosendaal) en autoroute
- 8 Transformation de la A8 à Halle en autoroute
- 9 Transformation de la A11 vers Zeebrugge
- 10 Transformation de la N49 Westkapelle – Zelzate en autoroute



### Entretenir et développer le réseau, une priorité

01/01/2002 - km	Belgique	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale
Autoroutes	1 729	869	849	11
Routes principales et régionales	13 959	7 579	6 060	320
Routes communales	133 330	69 960	61 820	1 550
<b>Total</b>	<b>149 018</b>	<b>78 408</b>	<b>68 729</b>	<b>1 881</b>

Source : SPF Mobilité et Transports

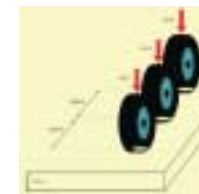
La valeur de construction à neuf du réseau routier belge est estimée à plus de 87,5 milliards d'euros.

Les experts s'entendent pour dire que les dépenses d'entretien devraient atteindre 1,5% de la valeur patrimoniale pour le seul maintien en bon état de l'infrastructure (soit 1,75 milliards d'euros). Ce pourcentage doit même être porté à 2,5% si on se rapporte à la chaussée (compte tenu d'une durée de vie maximale de 40 ans). Or, à l'heure actuelle, le budget consacré en Belgique est estimé à 1,2 milliards d'euros. Notre pays est un des plus mauvais élèves de la classe européenne qui consacre en moyenne 2,6% du PIB à l'entretien de son réseau.

L'augmentation sans cesse croissante du trafic lourd et, en particulier le nombre des essieux tridem (voir encadré), conjugué au vieillissement de nos infrastructures et à leur entretien insuffisant entraînent une détérioration du patrimoine. Cette situation constitue à terme une dette cachée. Il convient de mettre en place une politique d'entretien structurel et en profondeur au lieu de réparations ponctuelles et superficielles. Les multiples petits chantiers de réfection provoquent en outre autant d'occasions de perturber la fluidité du trafic et de multiplier les encombrements.

### Agressivité des essieux tridem

Sur base des caractéristiques moyennes d'une série d'essieu tridem relevées en 1995 par le Laboratoire central des Ponts et Chaussées en France, les calculs montrent que chacun des trois essieux d'un tridem est aussi agressif que 36 essieux simples isolés de même charge. Ainsi, au total, un essieu tridem est 108 fois plus agressif qu'un essieu simple.



## Le risque d'accidents est réduit et le confort des usagers, amélioré

Le sous investissement en infrastructures routières est d'autant plus dommageable vu ses conséquences en termes budgétaires. En effet, le coût des opérations d'entretien augmente de façon exponentielle en fonction de leur report dans le temps. Toute solution crédible au maintien d'une mobilité durable passe inexorablement par une amélioration des performances qualitatives et quantitatives des infrastructures de transport. Un grand nombre de plaintes de nos concitoyens concernent l'état du réseau. Il est vrai qu'une amélioration de l'infrastructure permettrait de réduire drastiquement le risque d'accidents, de limiter l'inconfort des usagers et d'éviter la dégradation des espaces publics. La promotion de la qualité de nos routes, sous toutes ses facettes, suppose une prise en compte globale, depuis la conception jusqu'à l'exécution des travaux (notamment par le biais de systèmes de certification de la qualité).

En tant que client, les usagers de la route mesurent son efficacité en fonction des services qui leur sont offerts : accès, capacité, fiabilité, confort, sécurité, propreté...

# UNE ARTERE DE VIE

## La route joue la carte du développement durable

### Mieux prendre en compte l'environnement

L'intégration des préoccupations environnementales dans les ouvrages routiers est de plus en plus une réalité. Des mesures précises y participent concrètement. Il s'agit notamment du recyclage des déchets de construction, de la gestion des terres, de l'attention plus grande portée aux terre-pleins et talus qui peuvent constituer de véritables petites réserves naturelles.

Sans verser dans une vision bucolique, la route entend plus que dans le passé s'intégrer dans le paysage et les espaces verts, notamment par un tracé tenant compte des particularités du terrain et de l'habitat, l'utilisation de nouveaux types de revêtements moins bruyants, des équipements urbains de qualité (plateaux ralentisseurs, etc.).

Une optimisation du réseau routier et une meilleure fluidité du trafic se traduiront par une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (protocole de Kyoto).

La problématique liée au bruit interpelle nos concitoyens. De nombreuses solutions se mettent en place, au nombre desquelles on peut citer l'installation d'écrans antibruit ou les revêtements absorbants.

### Renforcer la sécurité routière

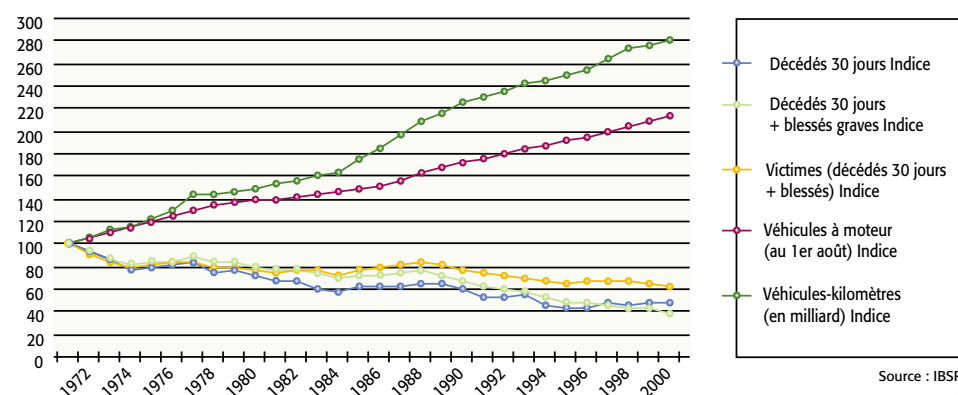
La sécurisation du réseau routier suppose la conjonction de plusieurs facteurs, parmi lesquels :

- une configuration adaptée du réseau,
- la sécurisation des véhicules et
- un comportement responsable des usagers.

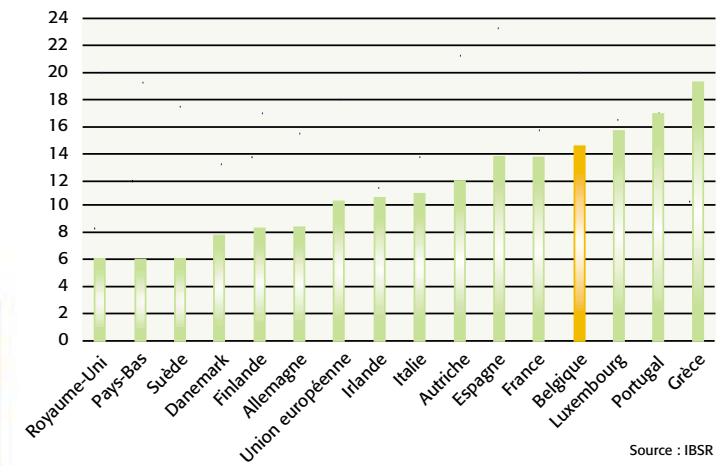
Malgré les efforts déjà réalisés, l'insécurité routière est encore trop importante. La prévention d'accidents et la protection des usagers contre leurs excès, leurs imprudences et même leurs erreurs de conduite impliquent des mesures concrètes. Comme exemple d'interventions réussies, on peut citer l'élimination des zones à risque, le réaménagement des sections dangereuses ou des points noirs, remplacés e.a. par des giratoires, la mise en place de signalisations mieux pensées offrant un maximum de lisibilité, la prise en compte du principe de "la route qui pardonne"(\*), etc. Ces mesures ont d'ores et déjà porté leurs fruits même si le niveau zéro (absence totale de tués) préconisé par nos voisins scandinaves n'est pas encore atteint.

(\* ) L'erreur d'un conducteur doit se traduire par des conséquences les plus légères possibles en écartant les obstacles et en prévoyant aux endroits à risque des équipements ad hoc: balises, barrières ou glissières de sécurité...

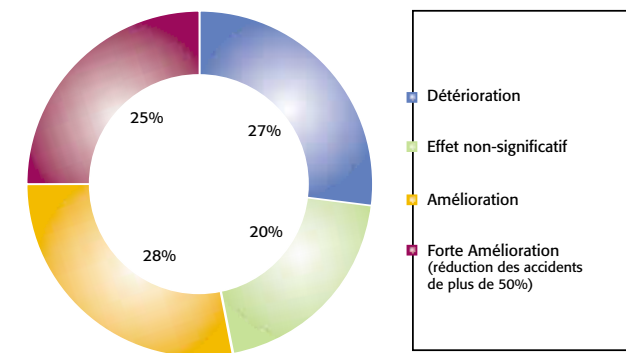
Evolution du nombre de victimes et du nombre de véhicules à moteur



Nombre de tués par 100 000 habitants (UE - 2001)



Evaluation de la transformation des carrefours en giratoire en Région wallonne



### De la route à la rue

Mieux protéger les usagers dans leur ensemble et plus particulièrement les usagers faibles (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite...) est une priorité.

La route est une véritable artère de vie qui concerne l'ensemble de la population. Dans le passé, les aménagements routiers ont été prioritairement conçus pour les automobilistes ou les transporteurs routiers, parfois au détriment des autres usagers. Aujourd'hui, la qualité de ces aménagements est devenue un enjeu important pour améliorer le cadre de vie et augmenter le sentiment de sécurité et de bien-être de tous les citoyens. Tout aménagement doit répondre à des besoins, conciliant la vie locale et l'environnement, alliant sécurité, convivialité et accessibilité.

Comment ? En partageant l'espace public disponible, en se préoccupant davantage d'intégration du patrimoine, de mobilier urbain, en améliorant l'accessibilité des usagers les plus vulnérables et la sécurité des riverains, bref, en élaborant des projets en partenariat avec tous les acteurs et en concertation avec les usagers.

La rue s'insère dans notre cadre de vie

# DES TRANSPORTS DE PLUS EN PLUS "INTELLIGENTS"

Un ensemble d'outils et de services nouveaux donneront à la route un nouveau "look"



Des systèmes de transport intelligents, mieux connus sur leur acronyme anglais ITS (Intelligent Transport Systems), offrent déjà en partie et proposeront demain de nouvelles technologies et de nouveaux services. En agissant à trois niveaux clé : les infrastructures, les véhicules et les services, ils contribueront à rendre les trajets plus rapides, plus confortables, moins stressants et surtout plus sûrs.

## La gestion du trafic et les interactions infrastructures-véhicules

La télématique informe les automobilistes et améliore la fluidité du trafic. La radio (téléguidage), Internet, les téléphones GSM, les systèmes de navigation embarqués dans les véhicules (GPS) et les panneaux à messages variables sont aujourd'hui à la disposition des automobilistes.

Ces systèmes, tout comme les contrôles par caméra ou les autres dispositifs de détection, sont appelés à se développer.

En ville, la gestion électronique du stationnement, via l'information et le balisage, continuera à acheminer les véhicules vers les places libres, voire permettra de réserver celles-ci.

Autre technique nouvelle qui pourrait se généraliser : le système de limitation de vitesse ISA (Intelligent Speed Adaptation), destiné à informer automatiquement l'automobiliste des limitations de vitesse, voire à limiter la vitesse pratiquée.

D'autres exemples d'interaction entre la route et les véhicules sont appelés à apparaître : information automatique d'incidents, de chantiers, etc.

## Le "Big Shift"

Le principal objectif des administrations et des opérateurs spécialisés était autrefois de construire et d'entretenir physiquement le réseau routier. Depuis peu, une nouvelle approche, intégrant une fonction d'exploitation prenant mieux en compte l'utilisateur, est en train de voir le jour. Ce "grand virage" (ou "Big Shift" en anglais) implique une notion de services qui s'inscrit dans une stratégie d'amélioration globale de la qualité.

Cinq domaines peuvent concrètement concourir à un meilleur service à rendre à l'utilisateur : la surveillance et le contrôle de la circulation, le maintien de la viabilité et de la sécurité du réseau, la gestion du trafic proprement dite, l'aide au déplacement et l'information, la gestion de la demande.

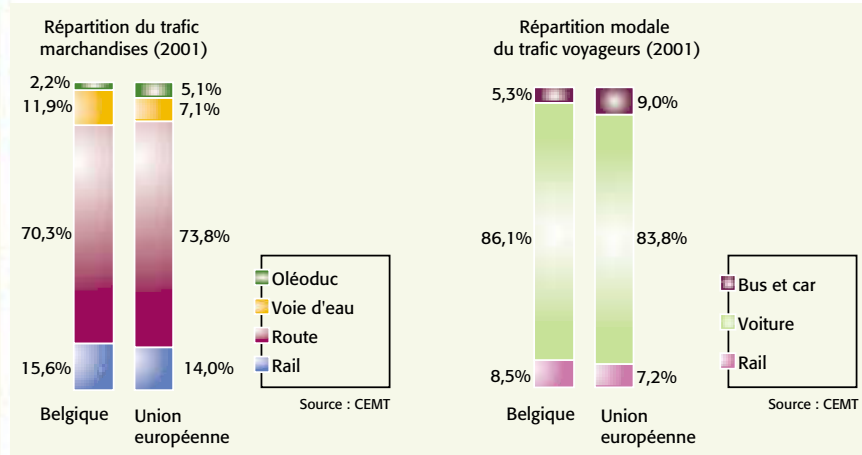
A côté d'approches plus classiques, certains métiers liés à ces nouvelles technologies et services sont appelés à se développer : gestionnaire de centre de contrôle, ingénieur trafic, spécialiste en signalisation, équipe d'intervention sur le terrain, etc.



Les préoccupations des usagers seront davantage prises en compte

# L'INTERMODALITE EN POINT DE MIRE

Même si les différents modes de transport évoluent vers plus de complémentarité, la route continuera à jouer un rôle clé

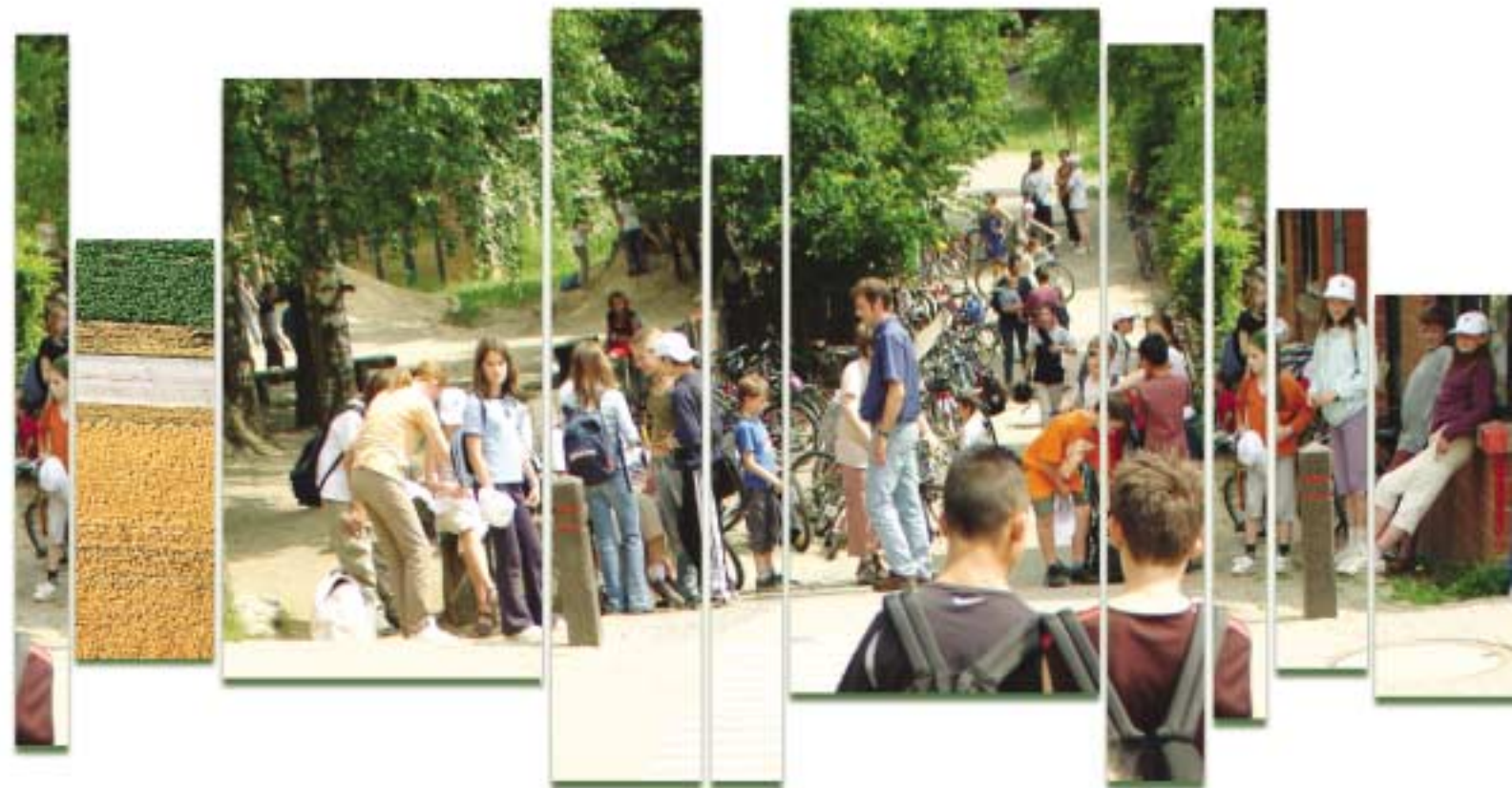


## La complémentarité, un maître-mot

Une mobilité bien pensée passe par une complémentarité entre les différents modes de transports : air, eau, rail, route. L'intermodalité est de plus en plus une réalité.

Des politiques de transfert de la route vers le rail et la voie d'eau et de subsidiarité de la multimodalité, proposées notamment par le Livre Blanc de l'Union Européenne sur la politique des transports, n'empêchent pas une croissance soutenue de la mobilité routière.

Une prise en compte de la plurimodalité ne doit pas faire oublier l'importance du trafic routier. Vu l'accroissement de celui-ci, l'investissement dans la route et dans la rue est nécessaire.



## Conclusion

La route de demain ne sera plus la même. Elle sera plus sûre, étroitement orientée vers les besoins de ses usagers, parfaitement compatible avec le développement durable.

Pour maintenir en état les réseaux existants, achever les maillons manquants et développer les services, des partenariats au sens large impliquant les différents acteurs (secteur public, privé et administrations) seront mis en place.

La route restera un vecteur de déplacement incontournable et ce, quelles que soient les mesures prises pour promouvoir d'autres modes.