

# RFB POSITION PAPER

*La manière dont le patrimoine routier (routes, ouvrages d'art et leurs équipements) est planifié, conçu, construit et entretenu est révélatrice de l'attitude d'un pays à l'égard de la qualité de vie de ses citoyens.*

Le citoyen considère la mobilité comme une expression fondamentale de sa liberté individuelle. Cette demande de mobilité suscite malheureusement des défis sociétaux majeurs en terme de sécurité, de congestion et d'impact sur l'environnement.

Le réseau routier belge assure 75,7 % des transports de marchandises et 93,1 % des transports de personnes<sup>1</sup>. Son bon fonctionnement constitue donc un facteur clé de la prospérité et de la compétitivité économiques. Même en tenant compte d'un fort développement des autres modes de transport et d'une évolution moyenne du PIB<sup>1 2</sup> de 1,9 %, l'évolution de la demande de transport routier devrait connaître une augmentation significative d'ici 2025, comme le confirme la Commission Européenne (CE, Livre Blanc).

La réponse à ces défis ne consiste pas seulement à construire toujours de nouvelles infrastructures. L'accent doit également être mis sur la meilleure utilisation possible du réseau existant, ce qui conduit le gestionnaire routier à des responsabilités nouvelles.

Mais c'est avant tout de vision qu'il s'agit. Une vision globale et une volonté politique maintenue dans le temps doivent générer une stratégie ambitieuse et cohérente qui se base sur le long terme, et non sur d'intenables échéances dictées par le calendrier électoral.

Cette volonté politique doit bien entendu s'accompagner des budgets appropriés. Elle doit en outre pouvoir subir des évaluations périodiques et indépendantes. Elle doit enfin être respectueuse des normes, principes et usages.



*La Road Federation Belgium a identifié différents domaines prioritaires, sur lesquels ses efforts se concentreront dans les mois et années à venir. La position et les souhaits de la RFB sont exprimés dans les huit chapitres de cette prise de position.*

<sup>1</sup> Autres modes :

- Transport de marchandises, en tonnes-kilomètres prestées, chiffres 2005 : rail 11,7%, voies fluviales 12,6%.
- Transport de personnes, chiffres 2003 : rail 6,9% = tram, bus, métro, train.

Sources : Statbel, Commission Européenne, ERF. Les références bibliographiques se trouvent en fin d'article.

<sup>2</sup> Sigles et acronymes sont expliqués en fin d'article.

## ***1. Le défi de la congestion routière***

La dégradation de la mobilité est devenue un enjeu majeur pour la santé et le bien-être des citoyens, ainsi que pour la performance des acteurs économiques. Trois composantes essentielles de la vie quotidienne - habitat, travail et transport - conjuguent leurs évolutions pour créer cette situation critique.

Depuis les années 1960, malgré la planification urbaine théoriquement en œuvre, Etat et élus n'ont pas su, ou pas voulu, maîtriser un étalement urbain « en tache d'huile », dû pour une bonne part aux effets centrifuges de la hausse de l'immobilier, qui repousse de plus en plus loin des catégories de ménages de plus en plus larges. Les entreprises, touchées à leur tour, s'installent elles aussi dans la (grande) périphérie des villes. Au bout du compte, l'allongement de la distance domicile-travail est devenu une caractéristique essentielle de la vie active. Dans le même temps, des phénomènes sociétaux - apparition des familles monoparentales, généralisation du travail féminin, poursuite de la motorisation des ménages, croissance des déplacements hors-travail, disponibilité d'une population âgée plus nombreuse et encore mobile... - ont accentué la demande de déplacements, donc le taux de motorisation.

La voiture est « *la grande gagnante* » de ces mutations. Les transports publics, en effet, n'ont pas su capter ces nouveaux types de mouvements. L'insuffisance et l'inadaptation des infrastructures ne font qu'augmenter encore le recours, souvent contraint et forcé, à l'automobile, auquel poussait déjà la dissémination de l'habitat : l'usage de la voiture - souvent deux voire trois par famille - est presque systématique, pour aller travailler ou faire des courses. Résultat, un phénomène cumulatif ; on utilise davantage sa voiture, et pour des déplacements plus longs<sup>3</sup>.

***Chacun constate un double phénomène, en marche depuis plusieurs décennies et qui ne semble pas près de s'inverser :***

- *l'accroissement du parc automobile,*
- *l'allongement des déplacements.*

---

<sup>3</sup> Plus long en distance et, vraisemblablement, en temps. Les distances parcourues sur les routes belges ont doublé entre 1980 et 2004. Cette tendance montre toutefois un fléchissement au cours des dernières années.

## II. Développement des réseaux routiers

Il n'existe pas d'économie compétitive sans réseau de transport performant. Le développement et le fonctionnement des réseaux doivent se faire dans une logique d'efficacité socio-économique et intégrer les contraintes d'un développement durable. Cependant, à l'heure actuelle, le réseau reste confronté à une croissance de trafic forte mais déséquilibrée et les infrastructures de transport demeurent en manque de financement, faute de moyens à la hauteur.

Dans un récent rapport de l'OCDE, 39 pays questionnés (dont la Belgique) ont répondu que le **manque de volonté politique** et le **manque d'investissement dans l'infrastructure** constituent deux des problèmes clés auxquels ils ont à faire face dans le domaine de la sécurité routière. (*OECD/CEMT Joint Research Center*).

Trois types d'investissements doivent coexister :

- l'augmentation de la capacité, destinée à améliorer la fiabilité des temps de parcours et l'accessibilité de pôles d'intérêt. Exemple : la mise à 3 voies de différentes autoroutes ;
- l'achèvement des chaînons manquants et des contournements urbains (ces derniers sont destinés à écarter le trafic de transit de l'espace urbain) (*Roegies*) ;
- l'aménagement qualitatif, dont le but final n'est pas une augmentation de l'offre mais une amélioration de l'infrastructure à capacité constante, ainsi que la sécurité de tous les usagers.

L'exécution des chaînons manquants nous paraît prioritaire parce qu'elle est évidente : la continuité du réseau s'impose avec force. Il s'agit d'achever ou de parachever, de contourner, de joindre, de désenclaver. Bruxelles a un besoin urgent de l'achèvement du Ring Sud ainsi que d'un super périphérique revendiqué de manière quasi unanime (et dont seules quelques liaisons sont manquantes) et d'autres villes exigent leurs rocades.

***Pour la RFB, il faut achever les chaînons manquants, dont le Ring de Bruxelles ; il faut augmenter la capacité de certains axes routiers ; il faut aménager et sécuriser les infrastructures existantes.***

### III. Déséquilibre des revenus, investissements et subsides

#### Revenus

Les responsables politiques doivent prendre le virage de l'entretien routier préventif. Pour éviter une catastrophe prévisible, il faut en effet prendre une meilleure part des contributions des automobilistes (taxes sur les véhicules et les carburants, immatriculation) et instaurer un mode de gestion responsable des fonds disponibles.

Les utilisateurs de la route versent d'énormes sommes aux différents gouvernements et administrations (état fédéral, régions, communes) : en 2004, elles atteignaient en Belgique les 11,8 milliards d'euros (cf. tableau). L'usager a le droit de voir son placement investi dans une infrastructure sûre, efficace et confortable.

Type de revenus	Total
Accises & taxes carburants	5.441
Taxe de circulation	1.433
TVA (sur véhicules, assurances, accessoires)	4.603
Amendes de roulage (2005)	280
Péage (2005)	46
<b>Total</b>	<b>11.803</b>

**Figure 1 : Revenus de la route en Belgique**  
(utilisation de la route + détention et utilisation d'un véhicule)\*  
(2004, en millions d'EUR)

\* ne sont pas prises en compte les recettes de stationnement, qu'elles soient directes ou par concession.

Sources : ACEA, ASECAP, ERF, Crals & Matthijs

De plus, il faut aussi ajouter les recettes de la récente taxe dite C02.

#### Investissements et subsides

Les investissements publics dans l'infrastructure de transport dans l'Union Européenne sont passés de 1,5 % du PIB dans les années 1980 à 1 % en 2004. En Belgique, on estime les investissements bruts dans la seule infrastructure *routière* des trois régions (investissements et maintenance) à 826 millions d'euros, ceux des pouvoirs locaux à un peu plus de 400 millions d'euros. Soit une moyenne de 0,41 % du PIB (2005).

En revanche, les dotations dont ont bénéficié les sociétés de transport public en 2005 se montent à respectivement 2.756 millions d'euros (SNCB), 514,2 millions d'euros (STIB) et 751,3 millions d'euros (De Lijn). (Crals & Matthijs).

Pour chaque euro public investi dans la route, le rail reçoit donc 3,3 euros.

Les subsides et transferts publics alloués aux transports publics de personnes sont en hausse presque constante. Une étude compare les subsides accordés aux transports publics dans différents pays, dont la Belgique :

	alloués aux transports ferroviaires	alloués aux transports locaux
Belgique	32	131
Danemark	23	104
Finlande	15	0
France	24	47
Pays-Bas	15	61
Royaume-Uni	4	38

**Figure 2 : Subsidés publics**  
(2004, en eurocents/km/passager)

Source : Mac Kinsey

Les transports publics sont mis gratuitement à la disposition de certaines catégories de citoyens (dans tout le pays) ou pour tous les citoyens (dans certaines villes), parfois selon certaines conditions horaires ou d'âge. Quel est le coût réel, pour l'ensemble des contribuables, de ces mesures politiques ?

***Pour la RFB, vu l'insuffisance des investissements en infrastructure routière, les importants revenus de la route et de ses usagers doivent servir à la route, tout en respectant le principe de non affectation de l'impôt.***

## IV. Entretien et exploitation

La Belgique a la chance d'être un pays d'échange et de transit. De cette chance, elle doit pouvoir tirer toute la valeur ajoutée possible. Du point de vue de l'infrastructure routière, les inconvénients sont toutefois extrêmement pénalisants. L'action des pouvoirs publics doit viser à maîtriser ces impacts négatifs, en premier lieu la dégradation des revêtements, et en particulier les problèmes de fissuration par fatigue (qui évoluent vers le faïençage et l'arrachement), de déformation longitudinale (orniérage), d'adhérence et d'affaissement.

La préservation du patrimoine routier existant est un enjeu financier, de viabilité et de sécurité. Les finalités de la politique d'entretien du réseau routier peuvent se répartir en quatre missions :

- préserver le patrimoine routier,
- assurer en permanence la viabilité du réseau,
- garantir la sécurité de la circulation,
- offrir aux usagers des services adaptés à leurs besoins.

Différentes organisations internationales préconisent, pour le maintien en bon état d'un réseau routier, un budget d'entretien annuel équivalant à 1,5 voire 2 % de sa valeur patrimoniale. En Belgique, la valeur de l'entretien se situe bien en dessous de 1 %, et ceci depuis des décennies. Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET) publie ses chiffres : la moyenne sur quatre années (1998-2001) était de 0,65 %.

Le déficit d'entretien du réseau routier belge est inquiétant, car il met en péril, outre sa pérennité, la sécurité des usagers. L'état des routes fait l'objet de mesures et d'inspections régulières par les gestionnaires et des indices de qualité ont été mis au point par les régions, notamment pour les revêtements (*Centre de Recherches Routières*). Ainsi, l'évaluation en Flandre de 1993 à 2005 (*Heleven*) montre une dégradation globale des caractéristiques des revêtements des routes primaires et secondaires ; selon cette étude, si le réseau autoroutier flamand, globalement, ne se dégrade pas, c'est grâce à des traitements superficiels (essentiellement des routes orniérées), alors que les traitements structurels y sont peu nombreux.

En ce qui concerne les ouvrages d'art (ponts, viaducs) les indicateurs globaux wallons montrent une évolution critique de leur état.

	2003	2004	2005
<b>Groupe A</b> : nombre d'ouvrages avec défauts très importants, dangereux, à réparer en priorité absolue	33	37	44
<b>Groupe B</b> : nombre d'ouvrages avec défauts importants et évolutifs, à réparer à court terme	101	109	113
<b>Groupe C</b> : nombre d'ouvrages avec défauts, à réparer à moyen terme	119	134	143

**Figure 3 : État des ouvrages d'art en Wallonie**

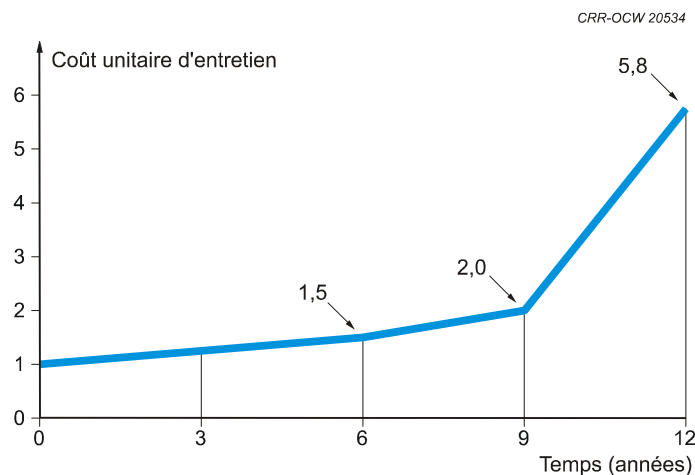
Source : MET, rapports d'activités

Un entretien performant est un élément décisif pour la pérennité du réseau et le maintien d'un bon niveau de service pour les usagers. Il se décompose en différentes activités.

- L'entretien courant et préventif, la viabilité hivernale :
  - entretien courant : maintien du réseau à un niveau optimal de sécurité, de viabilité et de conservation,
  - entretien préventif : conserver aux chaussées leur qualité, notamment leur maintien hors gel, par des interventions régulières (p. ex. enduits superficiels) et à réduire les nuisances (assainissement, bruit...); il préserve le patrimoine et évite de grosses réparations ultérieures plus coûteuses.
- La réhabilitation, les renforcements, la remise en état :
  - La finalité est la remise en état du patrimoine aux exigences de sécurité ou à l'évolution des usages.
- L'amélioration de la sécurité.

Le report des dépenses d'entretien peut, dans un premier temps, être perçu comme un bénéfice budgétaire. À terme, il entraîne cependant une augmentation exponentielle des coûts : les chaussées dégradées devront d'ici quelques années être remises en état à un coût bien plus élevé. Sans parler de la dégradation catastrophique du service à l'utilisateur (sécurité, confort) (*Debauche*). Et ceci concerne tant la route elle-même que tous ses équipements (signalisation, marquages, glissières, éclairage).

Un réseau routier mal entretenu coûte cher à la communauté !



**Figure 4 : Courbe du coût d'entretien d'une route**

Source : Rapport général, XXI<sup>e</sup> Congrès mondial de la route, Kuala Lumpur, 1999. Graphique CRR

### ***Impact économique de la construction routière***

En Europe, le transport routier représente plus de 9 % des emplois et 20 % du PIB (UE25).

Les activités de construction routière engendrent elles aussi de la croissance économique. On estime que la construction et l'entretien routiers génèrent 3,2 millions d'emplois directs en Europe (UE15)<sup>4</sup>. En Belgique, les entreprises emploient 30.186 personnes dans le secteur du génie civil<sup>5</sup>. Il faut bien sûr y ajouter le personnel du secteur public chargé de la conception, du suivi et de l'entretien des routes.

***Pour la RFB, le budget annuel d'entretien du réseau routier doit atteindre 2 % de sa valeur patrimoniale pendant plusieurs années, puis se maintenir au-dessus de 1,5 %.***

***Il importe de reconnaître et de soutenir les importantes économies qui peuvent être réalisées par un entretien régulier et à temps.***

***En outre, la RFB souligne que le transport routier et la construction routière constituent un facteur important pour l'économie du pays.***

---

<sup>4</sup> 2003 (ERF)

<sup>5</sup> 2004 (Fédération Belge des Entrepreneurs de Voiries)

## ***V. Gênes et nuisances causées par les chantiers routiers***

Les chantiers routiers entraînent toujours, tant pour les usagers que pour les riverains, un certain nombre de gênes. La société doit cependant prendre conscience de leur nécessité, de même que des nuisances qui leur sont inévitablement liées.

Toutefois, des mesures doivent être prises afin d'amener ces nuisances à un niveau faible et acceptable. Différents moyens sont mis à la disposition des gestionnaires et des entrepreneurs :

- **Exécuter les travaux pendant les périodes plus tranquilles** de l'année et de la journée. L'aspect social des travailleurs mobilisés pendant les périodes de vacances ou la nuit ne doit cependant pas être négligé. De plus, le travail nocturne peut influencer la qualité d'exécution de manière négative. Ces choix doivent dès lors être réservés aux chantiers importants réalisés sur des axes routiers très sollicités, où il n'existe que peu ou pas d'alternatives;
- **Accorder un soin méticuleux à la coordination des travaux** entre différents niveaux des administrations et entre différents maîtres d'œuvre. Une concertation entre communes, provinces, régions, entreprises d'utilité publique, etc. est donc absolument nécessaire. Elle devrait éviter que de trop nombreux chantiers prennent place au même moment dans une région déterminée, ou qu'un même endroit subisse année après année des travaux successifs qui auraient pu être combinés;
- **Adopter des mesures d'aménagement et de signalisation appropriées** afin de promouvoir la fluidité du trafic.

Toute mesure doit en outre être communiquée de manière claire et efficace à toutes les parties prenantes : le grand public, les autres niveaux de gestion, les impétrants, l'industrie, les commerçants, les collectivités locales, etc.

Le gigantesque train de mesures appliquées au cours de l'entretien structurel du Ring d'Anvers, et les campagnes de communication qui les entouraient, ont démontré que des travaux d'une complexité et d'une ampleur considérables pouvaient être réalisés de manière socialement acceptable.

Autre exemple : la Commission de coordination des chantiers, mise sur pied par la Région de Bruxelles-Capitale, apporte de grands progrès dans la gestion générale des chantiers, le partage des tâches et responsabilités et les mesures pour préserver la mobilité.

***Pour la RFB, une bonne organisation des chantiers routiers et une communication optimale avec les usagers et les riverains permettent de diminuer fortement les gênes et les nuisances.***

## **VI. Qualité des revêtements**

Les revêtements routiers de haute qualité se caractérisent par une structure durable et ne réclamant que peu d'entretien, ainsi que par une surface de roulement sûre et confortable.

Ce résultat ne peut être atteint que par le biais de projets réfléchis exécutés de manière professionnelle. Les éléments suivants jouent un rôle important et méritent dès lors une attention particulière :

- le système d'adjudication où le prix ne devrait pas toujours être le seul facteur déterminant pour l'attribution du marché, mais où l'expérience, les références, l'organisation et l'existence d'un plan qualité devraient également être retenus en tant que critères de sélection ou d'attribution;
- l'expérience et la compétence de l'auteur de projet;
- l'utilisation de matériaux de qualité certifiée (marquage CE-BENOR-COPRO-...);
- le savoir-faire et la qualité d'organisation de l'entrepreneur, à tous les niveaux de l'entreprise;
- le contrôle et la garantie de qualité sérieux, tant du côté du maître d'œuvre que de celui de l'entrepreneur;
- la surveillance régulière des travaux effectuée par du personnel qualifié du maître d'œuvre, aidé éventuellement par des organismes externes;
- la collaboration constructive entre maître d'œuvre et entrepreneur.

Mais une bonne route ne restera acceptable que dans la mesure où elle subit des entretiens sérieux et des réparations effectuées à temps et à heure. Ces travaux d'entretien et de réparation ne peuvent se limiter à un rapiéçage, mais doivent tendre à une prolongation de la durée de vie utile. Une vision à long terme contribue donc à la qualité du revêtement, tant à la pose que lors des travaux d'entretien. De plus, comme cela a été évoqué au chapitre « Entretien et exploitation », cette approche s'avère avantageuse sur le cycle de vie de la structure de la route.

***Pour la RFB, l'évolution technologique et la formation permettent de réaliser des routes durables, confortables et sûres.***

## VII. Sécurité

En matière de sécurité routière, la politique s'oriente prioritairement - et légitimement - en direction du comportement des usagers, que ce soit par l'éducation, la prévention ou la répression. Il faut cependant être conscient que l'éducation intervient surtout sur le long terme, la prévention de manière essentiellement fugace ; il ne reste donc que la répression pour agir efficacement à court terme.

Mais les améliorations de l'infrastructure routière peuvent également contribuer à réduire la fréquence et la gravité des accidents de la circulation. Une approche systématique s'impose pour parvenir aux ambitieux objectifs de réduction du nombre de tués sur la route. Le programme d'action européen pour la sécurité routière recense plusieurs grands domaines d'action, dont l'amélioration des infrastructures routières.

Différentes initiatives belges vont également dans le bon sens, par exemple :

- la mise en place de systèmes d'identification et d'élimination des 'points noirs' et itinéraires à risque,
- les aménagements et équipements encourageant la modération de la vitesse (notamment aux abords des écoles) ou la réalisation de pistes cyclables<sup>6</sup>,
- ou encore le recours croissant aux technologies de l'information et de la communication, tant dans le véhicule qu'en coopération avec l'infrastructure.

Mais il faut aller plus loin et considérer d'autres remèdes. L'approche curative - à savoir les mesures a posteriori pour aménager les situations à risques - doivent exister en combinaison avec les mesures préventives qui empêchent les accidents de se produire.

Cette prévention se base sur différents principes directeurs :

- *fonctionnalité* : chaque route doit répondre à une fonction spécifique,
- *homogénéité* : les conflits doivent être évités entre usagers présentant une grande différence de vitesse, de direction ou de masse,
- *reconnaissance* : le déroulement et l'image de la route doivent être facilement reconnaissables par tous les usagers et entraîner naturellement le comportement souhaité par le concepteur,
- *capacité à pardonner* : si ces trois premiers principes ne parviennent pas à éviter toutes les fautes des usagers, il faut y ajouter le principe de pardon : il faut anticiper les erreurs des autres et éliminer ou protéger les objets dangereux au bord des routes (p. ex. arbres, poteaux).

Il faut également tendre vers une meilleure connaissance des relations existant entre les caractéristiques des routes et le risque d'accident :

- créer de nouveaux outils de diagnostic de sécurité des itinéraires (géométrie, adhérence du revêtement, environnement, ...) ;
- appuyer l'étude de la perception visuelle de l'environnement routier par le conducteur et développer de nouveaux outils et méthodes d'évaluation de la qualité de service de l'infrastructure sur le plan de la visibilité.

Il faut rendre systématique la pratique d'inspections de sécurité sur le réseau routier existant et d'audits de sécurité sur les nouveaux projets routiers.

***La RFB estime que la sécurité routière doit être un des premiers objectifs des administrations des routes, et ce souci doit être démontré par des budgets et des actions appropriés.***

<sup>6</sup> Comme suggéré par les guides et vadémécums publiés par des organismes tels que le CRR ou l'IBSR.

## **VIII. Les systèmes de transport intelligents**

Si l'action gouvernementale, en matière de sécurité routière, a surtout porté sur le comportement du conducteur et le respect de la réglementation, les questions liées aux déplacements ou à l'infrastructure routière restent également prioritaires. Les "systèmes de transports intelligents" (ITS), qui font appel aux technologies de l'information et de la communication (TIC), ont de très nombreux débouchés dans des domaines variés : le véhicule, la gestion des transports, la gestion de la circulation, le contrôle et la surveillance des règles de circulation, l'information aux voyageurs et usagers de la route.

Les avantages des ITS sont manifestes. Ils offrent le potentiel de réduire de manière significative le nombre d'accidents graves. Ils rendent l'infrastructure et les véhicules plus sûrs, les voyages plus confortables et les transports plus efficaces. Ils permettent une gestion efficace du trafic et offrent aux responsables politiques une solution de substitution à la construction de nouvelles routes grâce à une utilisation plus performante des infrastructures existantes. Les gains socio-économiques qu'ils peuvent apporter en termes de sécurité routière et d'optimisation de l'usage des infrastructures existantes constituent un gisement significatif et justifient les efforts importants actuellement consentis dans le domaine de la recherche et du développement.

À eux seuls, les ITS ont toutefois une action relativement limitée. Ce n'est qu'en les combinant aux actions axées sur l'éducation, l'infrastructure et la répression que l'on peut espérer des gains significatifs en sécurité routière. (Jacobs)

***La RFB apprécie et prend acte des moyens importants consacrés au développement des ITS.***

***Il faut souligner que seules des actions coordonnées réussiront à rencontrer les enjeux posés par la route du futur : technologies novatrices en bonne intelligence avec les techniques de construction éprouvées.***

## **La position de la RFB**

*En conclusion et en résumé, la RFBelgium souhaite rappeler les différents points sur lesquels elle compte concentrer ses actions dans le moyen terme.*

*Chacun constate un double phénomène, en marche depuis plusieurs décennies et qui ne semble pas près de s'inverser :*

- *l'accroissement du parc automobile,*
- *l'allongement des déplacements.*

*Pour la Road Federation Belgium (RFB), il faut achever les chaînons manquants, dont le Ring de Bruxelles ; il faut augmenter la capacité de certains axes routiers ; il faut aménager et sécuriser les infrastructures existantes.*

*Pour la RFB, vu l'insuffisance des investissements en infrastructure routière, les importants revenus de la route et de ses usagers doivent servir à la route, tout en respectant le principe de non affectation de l'impôt.*

*Pour la RFB, le budget annuel d'entretien du réseau routier doit atteindre 2 % de sa valeur patrimoniale pendant plusieurs années, puis se maintenir au-dessus de 1,5 %.*

*Il importe de reconnaître et de soutenir les importantes économies qui peuvent être réalisées par un entretien régulier et à temps.*

*En outre, la RFB souligne que le transport routier et la construction routière constituent un facteur important pour l'économie du pays.*

*Pour la RFB, une bonne organisation des chantiers routiers et une communication optimale avec les usagers et les riverains permettent de diminuer fortement les gênes et les nuisances.*

*Pour la RFB, l'évolution technologique et la formation permettent de réaliser des routes durables, confortables et sûres.*

*La RFB estime que la sécurité routière doit être un des premiers objectifs des administrations des routes, et ce souci doit être démontré par des budgets et des actions appropriés.*

*La RFB apprécie et prend acte des moyens importants consacrés au développement des ITS.*

*Il faut souligner que seules des actions coordonnées réussiront à rencontrer les enjeux posés par la route du futur : technologies novatrices en bonne intelligence avec les techniques de construction éprouvées.*

## Références

- ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS D'AUTOMOBILES (ACEA) : *Economic Report*, 11/2006.
- CENTRE DE RECHERCHES ROUTIÈRES : *Code de bonne pratique pour le choix du revêtement bitumineux lors de la conception ou de l'entretien des chaussées*, R78/06, 2006.
- COMMISSION EUROPÉENNE : *Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, COM(2001) 370, 5/2001.
- CRALS Dr. Evy (U Hasselt) & MATTHIJS Prof. Dr. Herman (VUB) : *Flux monétaires et flux de trafic dans le transport privé et le transport public*, 2006.
- DEBAUCHE Wanda (Centre de recherches routières) : *La route, acteur de la mobilité et de l'économie*, 2000.
- EUROPEAN UNION ROAD FEDERATION (ERF) : *European Road Statistics 2006*.
- FÉDÉRATION BELGE DES ENTREPRENEURS DE VOIRIE a.s.b.l. (FBEV) : *Rapport d'activités 2005-2006*.
- HELEVEN Lucien (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) : *Toestand van het wegennet*, Agentschap Infrastructuur, 31.10.2006.
- JACOBS René (Centre de recherches routières) : *Les systèmes de transport intelligents*, 2006.
- MAC KINSEY : *Achieving sustainable reductions in public spending through breakthrough performance improvements*, 2005, p. 19.
- MINISTÈRE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS (MET), Direction générale des Autoroutes et des Routes : *Plan stratégique Horizon 2004. Indicateurs de performance 2003*, 12/2003.
- MINISTÈRE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS (MET), Direction générale des Autoroutes et des Routes : *Rapports d'activités, années 2003-2004-2005*.
- OECD/ECMT JOINT TRANSPORT RESEARCH CENTER : *Achieving ambitious road safety targets. Country reports on road safety performance*, 7/2006.
- ROAD FEDERATION BELGIUM (RFB) : site [www.rfbelgium.be](http://www.rfbelgium.be).
- ROEGIES Marc (RFB) : *La mobilité autour de Bruxelles : une nouvelle vision*, Congrès belge de la route, 9/2005.
- ROEGIES Marc (RFB) : *Les chaînons manquants de et vers Bruxelles*, Rail Meets Road, 1/2006.
- SPF ÉCONOMIE, PME, CLASSES MOYENNES ET ÉNERGIE : site [www.statbel.fgov.be](http://www.statbel.fgov.be)

## Sigles et acronymes

ACEA	Association des Constructeurs européens d'Automobiles
ASECAP	Association européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à péage
BENOR	Marque de conformité collective déposée (propriété de l'Institut belge de Normalisation)
CE (1)	Commission Européenne
CE (2)	Marquage CE : marque de conformité d'un produit aux exigences essentielles (directive européenne Produits de construction)
CEMT	Conférence européenne des Ministres des transports
COPRO	Organisme impartial de contrôle de produits pour la construction
CRR	Centre de recherches routières
ERF	European Union Road Federation
FBEV	Fédération belge des Entrepreneurs de Voirie
IBSR	Institut belge pour la sécurité routière
ITS	Systèmes de transport intelligents
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement économiques (= OECD)
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
RFB	Road Federation Belgium
SNCB	Société nationale des Chemins de fer (aujourd'hui « Holding SNCB »)
SPF	Service public fédéral
STIB	Société des Transports intercommunaux bruxellois
TIC	Technologies de l'information et des communications
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
UE15	15 pays de l'Union européenne (entre 1995 et le 1 <sup>er</sup> mai 2004)
UE25	25 pays de l'Union européenne (entre 2004 et le 1 <sup>er</sup> janvier 2007)
VUB	Vlaamse Universiteit Brussel

---