



# RFB POSITION PAPER



**ROAD FEDERATION BELGIUM**

2013

# RFB POSITION PAPER

## 1. Introduction

La Road Federation Belgium (RFB) est une association sans but lucratif (asbl), qui a pour but d'organiser, de développer, de promouvoir, de soutenir et de défendre par tous les moyens utiles, toute action en faveur de la route, de ses usagers et de la circulation routière.

Pour la RFB, le citoyen considère la mobilité comme une expression fondamentale de sa liberté individuelle. Cette demande de mobilité suscite malheureusement des défis sociétaux majeurs en termes de sécurité, de fluidité du trafic et d'impact sur l'environnement.

Le réseau routier belge assure 77,7% (en « passagers-km ») du transport des personnes (sans compter son utilisation par les passagers des bus, de certains trams et par les cyclistes)<sup>1</sup>. Il supporte aussi 73,3% (en « tonnes-km ») du transport des marchandises<sup>2</sup>. Même en tenant compte d'un fort développement des autres modes de transport (rail, eau, transports en commun), l'évolution de la demande du transport routier, notamment celui des marchandises, devrait connaître une augmentation significative d'ici 2030<sup>3</sup>. Même si la multimodalité et le recours aux déplacements doux (vélos, marche) sont encouragés, y compris par notre fédération, il n'en reste pas moins que les déplacements routiers vont progresser, et ce spécialement pour le transport des marchandises.

La réponse à ces défis ne consiste pas seulement à construire toujours de nouvelles infrastructures, mais surtout à mieux utiliser, dans la mesure du possible, le réseau existant et à l'entretenir régulièrement. Les deux hivers, de 2009 à 2011, ont par exemple confirmé le sous-financement de l'entretien des voiries de notre pays, ainsi que la place de la Belgique parmi les moins bons pays européens en ce qui concerne la qualité de ses routes<sup>4</sup>.

D'autre part, malgré de nombreux efforts, encouragés notamment par l'Union Européenne, trop de déplacements sur route se terminent par des accidents. L'infrastructure routière étant impliquée partiellement ou totalement dans un tiers de ces cas<sup>5</sup>, notre fédération encourage l'amélioration de la conception de certaines routes.

---

<sup>1</sup> European Union Road Federation : European Road Statistics 2010, ERF, Bruxelles, juillet 2010.

<sup>2</sup>Febiac : Data Digest – Edition 2008, Febiac, Bruxelles, 2008.

<sup>3</sup>Bureau Fédéral du Plan, Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, Bureau Fédéral du Plan, Bruxelles, 2012. [http://www.plan.be/admin/uploaded/201209171118110.For\\_Transport\\_1230\\_10201\\_F.pdf](http://www.plan.be/admin/uploaded/201209171118110.For_Transport_1230_10201_F.pdf)

<sup>4</sup>Conférence Européenne des Directeurs des Routes : Le sondage des usagers de la route européens 2006 (SURE), CEDR, Paris-La Défense, décembre 2006.

<sup>5</sup>C. Van Rooten : Importance des mesures infrastructurelles, Etats-généraux de la Sécurité routière, Bruxelles, 2011. [http://www.cfsr.be/Slides/SGVV\\_EGSR\\_%20Claude%20Van%20Rooten.pdf](http://www.cfsr.be/Slides/SGVV_EGSR_%20Claude%20Van%20Rooten.pdf)

Pour parvenir à ces objectifs, une volonté politique est nécessaire avec des budgets appropriés. Cette volonté politique doit en outre pouvoir subir des évaluations périodiques et indépendantes, tout en respectant les normes, les principes et les usages.



Dans ce « Position paper », la Road Federation Belgium a identifié différents domaines prioritaires, sur lesquels ses efforts se concentreront dans les mois et années à venir. Les constatations et les souhaits de la RFB sont exprimés dans les différents chapitres de cette prise de position.

## 2. Défis de la mobilité durable

### a. Développement du réseau routier

*Toutes les prévisions indiquant une augmentation future du trafic routier, la Road Federation Belgium plaide pour la construction de chaînons manquants prioritaires et pour l'amélioration de certains axes, notamment aux environs de grandes agglomérations.*

Le réseau routier belge est un des plus denses au monde. Hélas, dans le développement de ce réseau, on n'a pas toujours achevé les plans originaux, ce qui crée un manque de continuité et une communication non optimale entre les divers niveaux routiers. De plus, le trafic, tant des marchandises que des personnes, a connu un développement énorme sur un réseau routier non adapté à cette évolution. C'est pourquoi, la Road Federation Belgium plaide pour réaliser les chaînons manquants du réseau (les « missing links »). Il s'agit de compléter, de contourner, de relier, d'élargir, d'achever certains tronçons. La liste des « missing links » est régulièrement actualisée et communiquée.<sup>6 7</sup>

Une priorité doit être donnée pour les chaînons manquants situés dans les régions où le transport de marchandises ne possède pas d'alternative et où il est freiné par une forte congestion du trafic.

Les contournements des grandes villes (Bruxelles, Anvers,...) peuvent être allégés en prévoyant des routes alternatives. Souvent elles existent, mais demandent d'être adaptées ou améliorées pour remplir une nouvelle fonction. La Road Federation Belgium a publié une brochure concernant la problématique du Ring de Bruxelles avec une série de propositions de routes alternatives qui réduiraient le problème des files sur ce Ring.<sup>8</sup>

De même, pour les centres de petites villes et villages, il est souhaité de dévier le trafic de transit par la construction de contournements.

Les prévisions, notamment du Bureau du Plan<sup>9</sup> et du Livre Blanc européen<sup>10</sup>, indiquent une augmentation jusqu'à 30% du trafic de véhicules lourds, même si d'autres moyens de transport, principalement par rail et par eau, augmenteront de façon substantielle. Ceci aura comme conséquence inévitable une augmentation de la capacité, afin de garantir l'accès à nos centres économiques ainsi qu'une bonne fiabilité de la durée du trajet. Les goulots et les rétrécissements doivent d'abord être examinés, car ils ont une influence sur le réseau routier, tant en amont qu'en aval. Pour certaines autoroutes, il est clair qu'une voie supplémentaire constitue la seule solution pour résoudre le problème de mobilité. En plus d'une augmentation de la capacité, cela crée aussi,

---

<sup>6</sup> Road Federation Belgium: Missing Links – Où en sommes-nous, Bruxelles, 2007

<sup>7</sup> <http://www.rfbelgium.be>

<sup>8</sup> Y. Decoene : Alternatives pour décongestionner les environs de Bruxelles , XXIe Congrès Belge de la Route, Gand, 2009.

<sup>9</sup> B. Hertveldt, B. Hoornaert, I. Mayers: Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique: projection de référence", Bureau du Plan , Bruxelles, février 2009.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm)

sur ces autoroutes, une situation plus sûre entre les trafics respectifs de personnes et de marchandises.

L'élargissement de la capacité actuelle n'a cependant de sens que si le réseau routier existant est en bon état. La qualité du revêtement, de la signalisation, des marquages routiers, des équipements de sécurité et des installations électromagnétiques doivent toujours constituer un point important pour les divers gestionnaires des routes. La mobilité, la sécurité routière, le confort et l'impact environnemental dépendent tous du bon état de l'infrastructure.

## **b. Multimodalité**

***La Road Federation Belgium soutient un système de transport multimodal efficace, à condition de réaliser les infrastructures nécessaires, notamment en parkings, tout en se rendant compte que le recours à l'usage de la route restera important pour de nombreuses raisons.***

Même si la raison d'être de la Road Federation Belgium est de défendre la route et le trafic routier, cependant elle souhaite réaliser cet objectif dans le cadre de la problématique générale de mobilité des biens et des personnes. Dans cette optique, elle plaide pour le développement coordonné de tous les modes de transport afin de permettre une combinaison optimale, dans certains cas multimodale. En effet, la multimodalité est l'existence, sur un même tronçon, de différents modes de déplacement ou chaînes de transport empruntant chacun un mode ou une combinaison de modes différents.

Pour permettre à la Belgique d'être un centre important européen de logistique et de distribution, un système de transport multimodal bien conçu est indispensable et un grand nombre de problèmes, relatifs notamment à l'infrastructure, doivent être résolus. Les différents systèmes de transport - voies d'eau, rail et route - ont chacun leur utilité et leur intérêt. L'endroit de départ, la destination, la distance, ainsi que le temps nécessaire, déterminent en grande partie le mode de transport unique ou multiple le plus approprié. Dans le deuxième cas, le transport routier joue toujours ici un rôle important, que ce soit pour transporter des marchandises de l'endroit d'origine jusqu'au bateau ou jusqu'au train ou ensuite jusqu'à l'endroit de destination.

On parle très souvent d'intermodalité pour le transport de personnes, qui utilisent plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. L'approche est la même que pour le transport de biens : en fonction de la durée de déplacement et de l'endroit, c'est la combinaison la plus efficace des moyens de transport qui doit être choisie. Le transport public - train, tram, bus - ainsi que le vélo et la marche jouent certainement ici un rôle important. Le souhait de se déplacer le plus vite et le plus confortablement possible jusqu'à l'endroit du travail, de l'école, du magasin ou du hobby fait choisir à beaucoup l'utilisation de la voiture. Pour d'autres, il est aussi nécessaire de pouvoir atteindre l'arrêt du train, du tram ou du bus. L'idéal, bien sûr, est sans aucun doute la combinaison de l'auto et du transport public via des installations de park & ride à la périphérie des grandes villes. La construction de parkings vastes et sûrs, des endroits de qualité pour les changements et des réseaux de transport urbain efficaces avec fréquence élevée constituent des facteurs importants de succès de cette formule.

## c. Mobilité des personnes

*La Road Federation Belgium est favorable à l'utilisation de divers moyens de transport dans les villes ; ainsi, elle promeut, aux endroits à risque, la construction de pistes cyclables sûres et séparées du trafic automobile, ainsi que la réalisation de bandes de bus, mais uniquement là où la fréquence des bus est importante et la largeur de la voirie suffisante.*

*Sur autoroutes, seules des bandes d'arrêt d'urgence suffisamment portantes peuvent être réservées à des lignes de transport sur grands axes.*

## i. Mobilité urbaine

Dans les centres urbains et les quartiers, la Road Federation Belgium plaide pour une politique qui ne soit pas contre l'auto, mais qui tienne compte de l'intermodalité. L'accès aux centres doit être garanti et dans certains cas doit être amélioré pour maintenir un trafic fluide. Les possibilités de parking doivent être maintenues, le stationnement souterrain permettant l'utilisation efficace et appréciée de l'espace de surface.

Le « droit » au trafic automobile n'est pas absolu et on doit développer une offre confortable pour le passage des piétons et des cyclistes. Ceci vaut tant pour les possibilités actuelles que futures, comme le Réseau Express Régional RER, pour lequel, comme à Paris, une fréquence élevée doit être offerte.

En ce qui concerne les cyclistes, on est loin de disposer d'une infrastructure sécurisante. Ceci peut être réalisé soit par des pistes cyclables isolées ou séparées des autres trafics, soit par des infrastructures telles que les zones 30, les zones résidentielles, les zones spécifiques de trafic mélangé ("shared space")....

La réalisation de bandes de bus en ville ne se justifie qu'en cas d'utilisation et de fréquence élevées, évitant ainsi que l'espace y consacré ne crée une congestion supplémentaire. Les voies empruntées par les bus doivent être suffisamment larges. Des rues étroites ne limitent pas seulement les espaces pour manœuvrer; souvent elles sont peu sûres et diminuent fortement la durée de vie du revêtement, ce qui occasionne des coûts supplémentaires d'entretien.

Il faut optimiser la combinaison des solutions intermodales, de façon à ce que l'on puisse passer sans problème d'un système de transport à un autre.

Enfin, on peut constater que beaucoup d'entreprises et de bureaux quittent les grandes villes pour s'installer dans les environs, souvent sans accès nécessaire aux transports en commun. Il y a certainement là un espace pour une offre élevée et appropriée du transport public, afin de limiter l'afflux supplémentaire du trafic automobile.

## ii. Mobilité interurbaine - Grandes routes et autoroutes

Comme indiqué ci-dessus (par. 2.a.), sur certaines autoroutes, il est nécessaire d'augmenter la capacité et il faut avant tout supprimer les rétrécissements. La transformation des bandes d'arrêt d'urgence en voies de bus, ou, mieux encore, accessibles aux heures de pointe, constitue une des possibilités à développer. Mais ceci exige une adaptation de la structure et de la portance de la bande de pneus crevés, ainsi qu'une signalisation et des marquages adaptés, couplés avec la construction de zones de rangement d'urgence.

Dans les environs des villes, il est nécessaire de prévoir des grands parkings avec des liaisons rapides en transport en commun. Souvent ces parkings se trouvent trop près des centres urbains et présentent une capacité insuffisante.

## d. Transport des marchandises

*Pour la Road Federation Belgium, le transport de marchandises dans les villes demande des adaptations en matière de configuration et de fluidité.*

*Sur les grands axes, il est nécessaire que le nombre de bandes soit suffisant pour assurer une bonne fluidité du trafic des poids lourds, dont les chauffeurs doivent pouvoir compter sur des infrastructures suffisantes et sécurisantes de parking.*

## i. Transport urbain

Le transport de marchandises en ville doit être optimisé afin de limiter au maximum les nuisances pour les riverains et les autres trafics. Les possibilités sont notamment:

- L'utilisation de véhicules plus petits dans certains cas, par exemple dans les centres historiques et les rues étroites
- La coordination des heures de chargement et de déchargement, en dehors des heures de pointe ou la nuit si possible, en prêtant une attention particulière pour limiter la gêne due au bruit.

La Road Federation Belgium plaide aussi pour maintenir une configuration adaptée de l'infrastructure, notamment en ce qui concerne la largeur des voies de roulement et de la possibilité de manœuvrer aux carrefours et dans les giratoires.



## ii. Transport interurbain - Grandes routes et autoroutes

Nous constatons de plus en plus que de nouvelles liaisons importantes sont construites avec une bande par sens de circulation. Cette philosophie empêche une bonne fluidité du trafic. Nous pensons que sur les routes régionales importantes, il faut tendre vers des routes à au moins deux bandes par sens, notamment pour réduire la congestion.

Du fait de l'interdiction faite aux poids lourds de dépasser sur les voiries à 2 bandes par sens, il est nécessaire d'adapter l'infrastructure routière sur de nombreuses zones de ces axes; en effet, sur de longues sections de chaussées à deux voies, la Road Federation Belgium estime qu'il faut prévoir une troisième bande tous les 10 kms et dans des endroits individuels bien définis.<sup>11</sup>

Pour le transport optimal de marchandises transportées par la voie fluviale, il importe que de bonnes liaisons routières soient assurées avec les différents ports du pays, ce qui n'est malheureusement pas le cas partout.

La possibilité de transporter de grandes quantités de marchandises avec des transporteurs nouveaux, les European Modular Systems (EMS), dont la longueur peut atteindre 25,25 m et la charge 60 tonnes<sup>12</sup>, fait actuellement l'objet d'essais dans plusieurs pays. La Road Federation Belgium est favorable à ces essais, tout en considérant que l'éventuel développement de ces poids lourds nécessitera l'adaptation de certaines voiries et ouvrages d'art empruntés.

Enfin, le long des autoroutes, il y a un besoin grandissant de places de stationnement et de repos, de grande qualité et de sécurité élevée. Les règlements rigoureux en matière de temps de roulage et de repos rendent difficile la recherche, pour les chauffeurs de poids lourd, de tels parkings avec suffisamment de places. Actuellement, cela conduit à des parkings saturés et non sûrs. Souvent, les chauffeurs sont alors confrontés avec des installations sanitaires inexistantes ou inconfortables, avec un phénomène grandissant de vol de chargements ou même de véhicules! Les autorités ont une tâche importante pour créer, aussi dans ce domaine, une capacité supplémentaire et pour garantir le confort et la sécurité des chauffeurs.<sup>13</sup>



---

<sup>11</sup> Road Federation Belgium: Pas d'interdiction de dépassement pour les poids lourds sans adaptation des chaussées, Communiqué de presse, 2006.

<sup>12</sup> W. Debauche : State of the art and prospective development of EMS in Europe, Transport Research Day 2011, University of Namur, Namur, 2011 <http://www.bivec-researchday2011.eu/file21.html>

<sup>13</sup> Road Federation Belgium : Pour plus de places et de sécurité pour les poids lourds sur les parkings autoroutiers, Communiqué de presse, 2011.



### 3. Sécurité

#### a. Sécurité routière

***La Road Federation Belgium estime que la sécurité routière doit être un des premiers objectifs des gestionnaires de routes, et ce souci doit être démontré par des budgets et des actions appropriés.***

Des efforts ont été entrepris depuis une décennie pour réduire le nombre d'accidents graves sur nos routes, suivant ainsi les recommandations de l'Union Européenne. Grâce notamment à des mesures, par exemple de formation et de répression (radars...), on a pu constater une forte réduction des tués et des blessés graves<sup>14</sup>. Il apparaît cependant que les objectifs n'ont pas été totalement atteints et les autorités ont rédigé des recommandations pour réduire encore de moitié le nombre annuel de tués entre 2011 et 2020, entre autres par le port de la ceinture, la réduction de la vitesse, la répression des conducteurs sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, mais aussi par l'amélioration de l'infrastructure<sup>15</sup>.

En effet, dans environ 1/3 des cas d'accidents graves, l'infrastructure routière est partiellement ou totalement mise en cause<sup>16</sup>. De nombreuses actions sont possibles pour réduire l'influence de l'infrastructure sur les accidents. Non seulement, il importe de maintenir la qualité des revêtements, et particulièrement leur adhérence ou rugosité, mais il faut aussi que, pour l'usager, la route soit lisible (adéquation et limitation des panneaux de signalisation), visible (marquages en bon état, signalisation dégagée et éclairage public efficace), qu'elle ait la capacité de « pardonner » (absence, distance et protection d'obstacles, comme les poteaux et les arbres). L'utilisation des statistiques des accidents de la route permet aux autorités de déterminer, et donc d'améliorer les « points noirs » où la route ne satisfait pas aux critères ci-dessus.

Il est important aussi que les usagers de la route « comprennent » la fonctionnalité de la route, qui doit correspondre à son usage par les différents types d'usagers, avec des limitations de vitesse appropriées et compréhensibles. Dans ce domaine aussi, si des ralentisseurs de trafic s'avèrent efficaces, il faut que leur nombre soit adéquat et qu'ils soient placés dans des zones utiles.

De nombreux accidentés de la route n'appartiennent pas aux groupes d'automobilistes ou de conducteurs de poids lourds. Tel est le cas surtout des motocyclistes, des cyclistes, des piétons, notamment les enfants et les personnes âgées. Une attention importante doit donc être apportée à la sécurité de ces populations. Ainsi, la rugosité des marquages routiers, la réalisation de pistes cyclables, la réduction de la vitesse aux abords des écoles et des bâtiments administratifs, l'indication du temps d'attente pour les piétons aux carrefours à feux tricolores constituent quelques facteurs d'amélioration. Les glissières et barrières, qui veillent à l'amélioration de la sécurité, sont à de nombreux endroits à adapter pour éviter des accidents mortels aux motocyclistes.

---

<sup>14</sup> Institut Belge pour la Sécurité Routière : Chiffres-clés de la sécurité routière 2010, IBSR, Bruxelles, 2011.

<sup>15</sup> Commission Fédérale de la Sécurité Routière : Recommandations pour 20 mesures prioritaires à prendre pendant la période 2011-2015, Etats-généraux de la Sécurité routière, Bruxelles, 2011. [www.cfsr.be/Slides/recommandations\\_lowres.pdf](http://www.cfsr.be/Slides/recommandations_lowres.pdf)

<sup>16</sup> C. Van Rooten : Importance des mesures infrastructurelles, Etats-généraux de la Sécurité routière, Bruxelles, 2011. [http://www.cfsr.be/Slides/SGVV\\_EGSR\\_%20Claude%20Van%20Rooten.pdf](http://www.cfsr.be/Slides/SGVV_EGSR_%20Claude%20Van%20Rooten.pdf)

Toutes ces actions demandent une attention particulière de la part des autorités et des gestionnaires des routes. Il est nécessaire que ceux-ci réalisent périodiquement des inspections et des audits de sécurité, en guise de prévention et en s'inspirant des recommandations de l'Union européenne<sup>17</sup>.

## b. Sécurité sur chantiers routiers

***Sur les chantiers routiers, pour la Road Federation Belgium, il est nécessaire de prendre des mesures préventives pour la protection des travailleurs et le guidage efficace des usagers de la route.***

De 2004 à 2008, les accidents sur chantiers routiers en Belgique ont entraîné en moyenne par an le décès avant 30 jours de 13 personnes et causé des blessures à 622 personnes<sup>18</sup>. Cela concerne le personnel de chantier, qu'il est nécessaire de protéger, ainsi que les usagers de la route, qu'il s'agit de guider en toute sécurité et avec fluidité, du moins si leur comportement est prudent. Pour éviter de graves collisions, particulièrement avec des camions, les autorités prennent les dispositions pour que les travaux de voiries soient adéquatement signalés.

Outre l'obligation de faire appel à un « coordinateur de sécurité et de santé pour chantiers temporaires ou mobiles », il est nécessaire de prendre des mesures préventives pour la sécurisation des usagers et du personnel de chantier: visibilité efficace des vêtements des travailleurs, protection de ceux-ci s'ils travaillent dans des tranchées, mise en place d'un plan de signalisation réglementaire et efficace.

Sur routes à trafic important, la signalisation préventive ne sera efficace que si elle est placée suffisamment en amont du chantier, de préférence 1500 m avant la queue des bouchons prévisibles. Dans de nombreux cas, ne constituent pas un luxe l'avertissement en amont sur panneaux à messages variables, la présence de camions avec atténuateur de chocs, des indicateurs de vitesse, ainsi que la gestion dynamique de la signalisation et des limitations de vitesse en fonction de l'activité sur chantier et des conditions de trafic.

La signalisation, tant verticale qu'horizontale, ainsi que les marquages temporaires routiers doivent respecter le plan de signalisation, être bien lisibles et régulièrement entretenus et rendus propres. La visibilité des marquages temporaires doit aussi être efficace la nuit et par temps de pluie.

Les chantiers communaux et urbains doivent être bien éclairés et offrir une sécurité pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Trop souvent, on constate l'absence de panneaux indiquant la fin du chantier et la fin de la limitation de vitesse. Et quand les travaux routiers sont terminés, certaines entreprises oublient d'enlever une partie de la signalisation et d'effacer les marquages temporaires de couleur.

---

<sup>17</sup> Journal officiel de l'Union européenne : Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

<sup>18</sup> R. Jacobs, J.P. Van de Winckel, K. Redant: Veiligheid bij wegenwerken, Infobeurs "Signalisatie en welzijn op het werk bij wegen- en aanverwante werken", Provinciaal Veiligheidscomité Limburg, Hasselt, 2010.

## 4. Conception, réalisation et gestion de l'infrastructure routière

### a. Recettes et dépenses

*La Road Federation Belgium a toujours insisté sur la nécessité d'allouer les importants revenus de la route à l'entretien des infrastructures routières. Suite à la rigueur des hivers de 2009 à 2011 et à l'accélération des dégradations, d'importants moyens sont enfin débloqués pour remettre le réseau routier en état. La Road Federation Belgium insiste pour que cette démarche ne soit pas ponctuelle.*

#### Revenus

La RFB a toujours insisté sur le fait que 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) : si elles atteignaient les 11,8 milliards d'euros en 2004, elles avoisinaient les 13,2 milliards en 2009 (cf. tableau).

Type de revenus	2004	2009 <sup>19</sup>
Accises & taxes carburants	5.441	5.997
Taxes diverses & redevances sur primes ass.	1.433	2.127
TVA (sur véhicules, assurances, accessoires)	4.603	4.185
Amendes de roulage	280	344
Cotisation de solidarité voitures de société**		259
Divers	46	319
<b>Total</b>	<b>11.803</b>	<b>13.231</b>

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

\* ne sont pas prises en compte les recettes de stationnement, qu'elles soient directes ou par concession.  
\*\* depuis 2006

<sup>19</sup> Febiac <http://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR>

## Investissements et subsides

En 2005, les investissements bruts dans la seule infrastructure *routière* des trois régions (investissements et maintenance) étaient estimés à 1.226 millions d'euros (10,4% des revenus routiers), soit 0,41 % du PIB (produit intérieur brut) ; en 2009, ils sont passés à 905 millions d'euros (6,9% des revenus routiers), soit seulement 0,35% du PIB alors qu'on admet généralement qu'il faut au moins 1,5% du PIB pour l'entretien des routes.

En revanche, les dotations dont ont bénéficié les sociétés de transport public se montaient à plus de 4 milliard d'euros en 2005<sup>20</sup> et ont atteint 4.258 millions d'euros en 2009.

	2009
SNCB	2.500
STIB	528
De Lijn	850
TEC	380
<b>TOTAL</b>	<b>4.258</b>
<b>Figure 2 : Dotations pour les transports publics</b> (en millions d'euro)	

Il aura fallu deux hivers rigoureux pour que les responsables politiques, tant au nord qu'au sud du pays, engagent d'importants moyens pour restaurer les routes endommagées et commencer une politique d'entretien plus systématique.

- En Wallonie, 575 chantiers sont programmés de 2010 à 2015 pour un budget de 885 millions d'euros pour le réseau structurant géré dorénavant entièrement par la SOFICO.<sup>21</sup>
- En Flandre, un budget de 650 millions d'euros a été alloué aux routes régionales pour 2010. En 2011, 75 km d'autoroutes ont été rénovés et la ministre prévoit la rénovation de 160 km d'autoroutes en 2012. La Flandre souhaite avoir entièrement rénové son réseau primaire pour 2015 et l'entièreté du réseau pour 2020.<sup>22</sup>

<sup>20</sup> E. Crals & H. Matthijs: Flux monétaires et flux de trafic dans le transport privé et le transport public, 2006.

<sup>21</sup> Equipment and Road Construction : Wallonie : plan routes Sofico, pp. 24-26, n° 255, 2010.

<sup>22</sup> [www.hildecrevits.be](http://www.hildecrevits.be)



Les conséquences du sous-financement des dernières années en matière d'entretien routier obligent les responsables politiques à prendre des mesures drastiques pour réparer et entretenir le réseau routier belge<sup>23</sup>. Espérons que cela ne sera pas une démarche ponctuelle.

La Road Federation Belgium insiste pour que les moyens alloués se poursuivent par la suite pour le réseau structurant et, de plus, que le réseau secondaire (régional et communal) ne soit pas oublié dans les entretiens actuels et futurs.

---

<sup>23</sup> Road Federation Belgium : Les nids de poule, vedettes de l'actualité. Communiqué de presse, 2011.

## b. Qualité des revêtements routiers

***Pour la Road Federation Belgium, les évolutions technologiques des dernières années et une meilleure évaluation des contraintes liées aux travaux routiers permettent de réaliser des routes durables, confortables et sûres.***

Triste constat : selon le « Sondage des Usagers de la Route Européens » réalisé en 2006<sup>24</sup>, la Belgique est avant-dernière (13<sup>ème</sup> sur 14 pays) en ce qui concerne le degré de satisfaction des usagers en matière de qualité de la surface de la chaussée ! Cette propriété est pourtant perçue comme très importante par ces mêmes usagers. Le résultat obtenu reste inchangé par rapport au précédent sondage datant de 2004.

Le manque de moyens alloués au réseau routier et l'état vétuste d'un grand nombre de voiries sont en grande partie responsables de ce constat. Il a en effet suffi de quelques jours d'intempéries hivernales (hiver 2009-2010) pour que de nombreux nids de poule et autres dégradations fleurissent sur les routes et dans les rues de notre pays.

Or, une 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 sera évoqué au chapitre « Entretien et gestion », cette approche s'avère avantageuse sur le cycle de vie de la structure de la route.

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 maîtrise totale des contraintes dues au trafic ;
- 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.

---

<sup>24</sup> Conférence Européenne des Directeurs des Routes : Le sondage des usagers de la route européens 2006 (SURE), CEDR, Paris-La Défense, décembre 2006.

### c. Moins de gênes aux usagers et riverains

*Pour la Road Federation Belgium, 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.*

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. Dans un certain nombre de cas, la diminution des gênes peut affecter la qualité du travail réalisé.

Il va de soi que des mesures doivent être prises afin d'amener ces nuisances à un niveau faible et acceptable TOUT EN ASSURANT LE MAINTIEN DE LA QUALITE DU TRAVAIL A EFFECTUER. 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;
- **Préférer des techniques d'entretien routier** en accord avec les contraintes liées à la rapidité nécessaire des travaux.

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.<sup>25</sup>

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.

---

<sup>25</sup>Vlaams Instituut voor Mobiliteit: Draaiboek Minder Hinder, Diepenbeek.  
(<http://www.minderhinderplatform.be/minder-hinder-draaiboek>)

#### d. Entretien et gestion

***Pour la Road Federation Belgium, 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 Road Federation Belgium souligne que le transport routier et la construction routière constituent un facteur important pour l'économie du pays.***

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 pour les revêtements bitumineux.

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.

Comme nous l'avons vu au chapitre « Recettes et Dépenses », un budget d'entretien annuel équivalant à 1,5 voire 2 % de sa valeur patrimoniale est nécessaire pour le maintien en bon état d'un réseau routier. En Belgique, la valeur de l'entretien se situe bien en dessous de 1 % et est même passé à 0,35% en 2009 !

Même si les circonstances récentes font qu'un regain d'attention, en matière d'entretien routier, est constaté chez les pouvoirs politiques du pays, le déficit d'entretien du réseau routier belge est inquiétant, car il met en péril, outre sa pérennité, la sécurité des usagers.

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

L'état des routes fait l'objet de mesures et d'inspections régulières par les gestionnaires et des indices de qualité sont mis au point par les régions, notamment pour les revêtements. Une cartographie très précise de l'état des routes est à la disposition des régions. Celle-ci permet la planification des entretiens futurs du réseau et la détermination du type d'entretien à appliquer.

Un entretien se décompose en différentes activités.

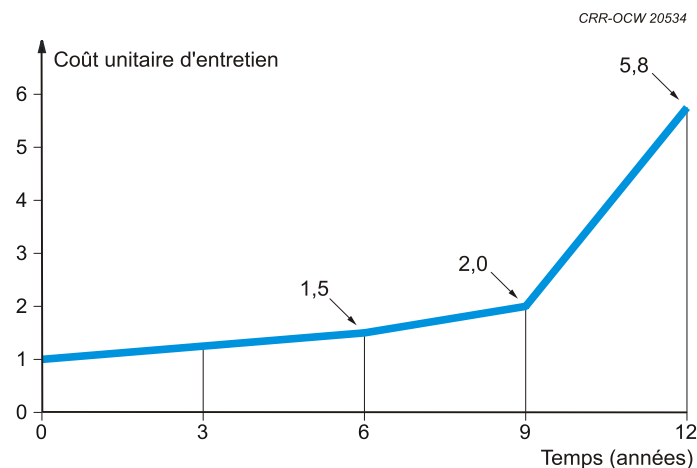
- L'entretien courant et préventif, la viabilité hivernale :
  - entretien courant : maintien du réseau à un niveau optimal de sécurité, de viabilité et de conservation,
  - entretien préventif : conserver aux chaussées leur qualité, notamment leur maintien hors gel, par des interventions régulières (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). Et ceci concerne tant la route elle-même que tous ses équipements (signalisation, marquages, glissières, éclairage). Enfin, la rigueur d'hivers exceptionnels que nous avons connus récemment, a encore amplifié le phénomène de dégradations des routes non entretenues.

### Un réseau routier mal entretenu coûte cher à la communauté !



**Figure 1 : Courbe du coût d'entretien d'une route** <sup>26</sup>

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). En Belgique, les entreprises emploient environ 30.000 personnes dans le secteur du génie civil. Il faut bien sûr y ajouter le personnel du secteur public chargé de la conception, du suivi et de l'entretien des routes.

<sup>26</sup> Rapport général, XXIe Congrès mondial de la route, Kuala Lumpur, 1999.

## e. Les systèmes de transport intelligents

La Road Federation apprécie et prend acte des moyens importants consacrés au développement des systèmes de transport intelligents (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.

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<sup>27</sup>.



<sup>27</sup> R. Jacobs: Systèmes intelligents: une tentative de synthèse, Publication de synthèse F43, Centre de Recherches routières, Bruxelles, 2006. ([http://www.brrc.be/pdf/43\\_06\\_fr.pdf](http://www.brrc.be/pdf/43_06_fr.pdf))

## f. Développement durable

*Le développement durable est un principe qui tend à se généraliser à tous les secteurs économiques et en particulier au secteur routier, de la construction d'une route jusqu'à son recyclage en fin de vie. De plus en plus de maîtres d'ouvrages au niveau européen en font un critère de décision.*

*La Road Federation Belgium plaide en faveur d'une prise en compte systématique du cycle de vie des matériaux qui entrent dans la construction routière, lors d'attribution de marchés de voirie.*

L'application des principes du développement durable tend à se généraliser dans les différents secteurs économiques dont les routes. Les résultats de l'analyse du cycle de vie d'une route, et notamment des matériaux entrant dans sa fabrication, revêtent une importance grandissante au niveau européen. Certains pays, comme les Pays-Bas, en font déjà un critère d'attribution de marché routier, avec le prix et d'autres éléments classiques.

Plusieurs paramètres environnementaux peuvent être utilisés pour cette analyse, comme l'énergie consommée, la consommation d'eau, la consommation de ressources, l'émission de gaz à effet de serre, etc. Certains acteurs de la construction, comme l'industrie cimentière ou les producteurs de pierre de taille, ont déjà réalisé des études très intéressantes à ce sujet. Les résultats sont édifiants quoique fortement dépendants des hypothèses retenues. S'il est souhaitable qu'à l'avenir une base commune d'étude soit établie pour tous les matériaux routiers (hypothèses, règles de calcul, etc.) afin de pouvoir les comparer efficacement et d'en tenir compte dans l'attribution de marchés publics, on peut déjà se rendre compte que le transport de ces matériaux peut fortement influencer le cycle de vie de ceux-ci. Citons par exemple l'importation de clinker ou de pierre de taille d'Asie ou, plus directement, l'évacuation de terres d'un chantier.

De même, l'utilisation, à bon escient, de matériaux recyclés dans la construction routière est un plus en matière de développement durable.

La Road Federation Belgium plaide en faveur d'une harmonisation des règles de base pour le calcul du cycle de vie des matériaux routiers ainsi que pour l'introduction d'un volet « développement durable » dans l'attribution des marchés de voirie.

## La position de la Road Federation Belgium

*Toutes les prévisions indiquant une augmentation future du trafic routier, la Road Federation Belgium (RFB) plaide pour la construction de chaînons manquants prioritaires et pour l'amélioration de certains axes, notamment aux environs de grandes agglomérations.*

*La RFB soutient un système de transport multimodal efficace, à condition de réaliser les infrastructures nécessaires, notamment en parkings, tout en se rendant compte que le recours à l'usage de la route restera important pour de nombreuses raisons.*

*La RFB est favorable à l'utilisation de divers moyens de transport dans les villes ; ainsi, elle promeut, aux endroits à risque, la construction de pistes cyclables sûres et séparées du trafic automobile, ainsi que la réalisation de bandes de bus, mais uniquement là où la fréquence des bus est importante et la largeur de la voirie suffisamment large.*

*Sur autoroutes, seules des bandes d'arrêt d'urgence suffisamment portantes peuvent être réservées à des lignes de transport sur grands axes.*

*Pour la RFB, le transport de marchandises dans les villes demande des adaptations en matière de configuration et de fluidité.*

*Sur les grands axes, il est nécessaire que le nombre de bandes soit suffisant pour assurer une bonne fluidité du trafic des poids lourds, dont les chauffeurs doivent pouvoir compter sur des infrastructures suffisantes et sécurisantes de parking.*

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

*Sur les chantiers routiers, pour la RFB, il est nécessaire de prendre des mesures préventives pour la protection des travailleurs et le guidage efficace des usagers de la route.*

*La RFB a toujours insisté sur la nécessité d'allouer les importants revenus de la route à l'entretien des infrastructures routières. Suite à la rigueur des hivers de 2009 à 2011 et à l'accélération des dégradations, d'importants moyens sont enfin débloqués pour remettre le réseau routier en état. La RFB insiste pour que cette démarche ne soit pas ponctuelle.*

*Pour la RFB, les évolutions technologiques des dernières années et une meilleure évaluation des contraintes liées aux travaux routiers permettent de réaliser des routes durables, confortables et sûres.*

*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, 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 Road Federation Belgium souligne que le transport routier et la construction routière constituent un facteur important pour l'économie du pays.*

*La RFB apprécie et prend acte des moyens importants consacrés au développement des systèmes de transport intelligents (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.*

*Le développement durable est un principe qui tend à se généraliser à tous les secteurs économiques et en particulier au secteur routier, de la construction d'une route jusqu'à son recyclage en fin de vie. De plus en plus de maîtres d'ouvrages au niveau européen en font un critère de décision.*

*La RFB plaide en faveur d'une prise en compte systématique du cycle de vie des matériaux qui entrent dans la construction routière, lors d'attribution de marchés de voirie.*

