

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
DURBAN 2003**

**RAPPORT NATIONAL DE LA BELGIQUE**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2**  
*Route et qualité de vie*

## Résumé

Les trois Régions de la Belgique appliquent les principes fondamentaux de l'Union européenne concernant la liberté de circulation des personnes, des marchandises et des capitaux. Elles tendent à réaliser un système efficace de transport, condition essentielle pour un bon fonctionnement de l'économie de marché.

Cette politique est explicitée partiellement dans les réponses aux 6 questions posées dans le cadre de ce thème stratégique, réponses dans lesquelles chaque Région a pu préciser son point de vue afin de donner la situation de l'ensemble de la Belgique. Sont ainsi abordés:

- le Plan de Déplacements IRIS de la Région de Bruxelles-Capitale,
- le Contrat d'Avenir et le modèle de transport de personnes de la Région Wallonne,
- le Plan de Mobilité et les modèles de transport multimodal de la Région Flamande,
- la contribution du secteur routier à l'économie belge via sa participation aux finances publiques,
- l'évolution des budgets et de l'organisation des administrations routières,
- la consultation de tous les acteurs concernés,
  
- l'analyse du contexte territorial, social et politique.

## Introduction

Route et qualité de vie, intégration du transport routier avec les autres modes de transport, en quoi ceci se traduit-il pour la collectivité en termes économiques, environnementaux et sociaux ?

En Belgique, le thème de la mobilité aborde la question de la complémentarité des moyens de transport et son maître-mot est "partenariat". Il n'y a pas de solution sans mettre autour de la table tous les acteurs concernés.

La qualité du service des transports en commun est souvent mise en cause, mais on note que des éléments du plan européen sont déjà intégrés dans des politiques régionales ou des sociétés de transport. L'implantation des parcs-relais requiert l'attention, faute de quoi, on risque l'émiettement de l'habitat contraire à l'image de la ville durable.

Dans le domaine du transport de marchandises, des modèles sont développés pour prévoir les évolutions de la situation en fonction de divers scénarios. De manière générale, les avantages du fluvial et du portuaire sont démontrés.

Des plans de mobilité urbains sont réalisés pour améliorer l'attractivité des centres-villes. Les entreprises privées recherchent aussi des solutions pour les déplacements de leur personnel. Toutefois, on constate que beaucoup de parcs industriels ont été créés à proximité de noeuds autoroutiers et non là où les possibilités de transfert vers d'autres modes de transport existent.

La problématique du stationnement et de la coordination des chantiers est étudiée afin d'améliorer la circulation.

Le développement des voies réservées aux vélos contribue à plus de sécurité tout en permettant de valoriser le patrimoine ferroviaire et fluvial.

Quant à la protection de l'environnement, de nombreuses dispositions réglementaires sont mises en place, mais vu l'évolution constante, elles demandent des adaptations régulières des modes de travail. Le dialogue existe entre les "routiers" et l' "aménagement du territoire".

Au-delà d'études d'incidence, la concertation avec toutes les parties intéressées est d'application.

Les cahiers des charges imposent aux maîtres d'ouvrage de prendre en compte, dès la conception, la gestion des déchets qui seront produits évaluant les quantités qui seront soit recyclées, soit mises en décharge.

L'intégration de la route dans son environnement amène à gérer autrement les espaces verts pour sauvegarder la faune et la flore. De même, les bassins d'orage sont réalisés de manière efficace et harmonieuse. La nuisance acoustique fait l'objet de relevés fréquents et des écrans adaptés sont construits.

Au point de vue socio-économique, la politique est axée sur le développement des infrastructures, l'intermodalité, les plans de transport et les modes de déplacements alternatifs.

Un autre aspect est celui de l'impact socio-économique de la pollution atmosphérique sur la santé et l'environnement qui est pris en compte par les pouvoirs publics et fait l'objet de mesures.

En ce qui concerne spécifiquement la stratégie d'aménagement des infrastructures routières en Belgique, un rappel concernant le contexte institutionnel national doit être mentionné. La Belgique est un état fédéral au sein duquel les compétences en matière de politique de mobilité et d'infrastructures de transport sont réparties de la façon suivante :

- \* l'Etat (Ministère des Transports et de l'Infrastructure) responsable des chemins de fer, de la réglementation générale de sécurité routière et de l'aéroport national de Bruxelles.
- \* Trois Régions (Flandre, Wallonie, Bruxelles-Capitale) responsables du réseau routier régional, des voies navigables et des aéroports régionaux, ainsi que des politiques d'aménagement du territoire et d'environnement. Les régions sont autonomes pour les matières qui leur incombent et possèdent leur propre gouvernement. Chaque région établit des lignes directrices concernant sa politique régionale de mobilité et d'infrastructure<sup>1</sup> (cf. détail des plans ci-après) ;
- \* Un niveau sous-régional (10 provinces) responsables de certaines routes d'intérêt régional ou local<sup>2</sup> ;
- \* Un niveau local (589 communes) responsable du réseau de voiries locales, des règlements complémentaires de police et de la politique de stationnement.

Tous ces niveaux exercent diverses influences sur la mise en œuvre, le développement et la gestion des infrastructures de transport, en particulier les infrastructures routières. La stratégie poursuivie en la matière est explicitée dans les questions qui suivent.

---

<sup>1</sup> Par ailleurs, chaque région dispose de son propre plan d'aménagement du territoire au sein duquel certaines recommandations concernent la politique des transports.

<sup>2</sup> Il est question de revoir l'attribution de leurs compétences et de transférer la gestion de ces routes aux régions.

## **Q1. Besoins prioritaires auxquels répond la construction de routes en Belgique**

L'essentiel de la politique de mobilité et d'aménagement des infrastructures est défini par les régions elles-mêmes au travers de leurs plans et déclarations de politique régionale. Ces plans tendent à définir les actions à mettre en œuvre à l'avenir. La finalité générale de celles-ci est de privilégier la qualité de vie et de penser la politique des déplacements dans un contexte de développement durable (respecter le droit des générations futures à un environnement de qualité).

Par rapport à ces objectifs fédérateurs que l'on retrouve sous diverses formes dans les trois régions, quelles sont les stratégies menées spécifiquement par les régions en matière de mobilité et en particulier en matière d'infrastructures routières ?

**1) Le Plan IRIS, pour Bruxelles-Capitale, définit un ensemble cohérent d'actions à entreprendre dans les domaines suivants :**

- L'aménagement du territoire et la localisation des activités notamment en regard de leurs besoins de mobilité. Il s'agit d'une part de diminuer les besoins de déplacements motorisés et d'autre part d'accroître l'accessibilité des lieux de travail, de commerce et de services par des modes alternatifs à la voiture ;
- Les transports en commun. L'amélioration de la qualité de service des TC passe par des actions au niveau de l'organisation, des prix et du confort, mais également par des actions en matière d'infrastructure et d'aménagement de l'espace public. Ainsi de nombreux investissements sont prévus afin d'améliorer la vitesse commerciale du réseau de surface (programme VICOM pour les bus), notamment via le développement de sites propres. Le plan prévoit également la mise en œuvre d'un RER (Réseau Express Régional).
- La circulation et le stationnement automobiles : l'essentiel des efforts consentis dans ce domaine est relatif à la hiérarchisation du réseau routier dont la conséquence est la généralisation d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du réseau à l'exception du réseau principal (axes de pénétration et de desserte). La politique de stationnement est quant à elle perçue comme un outil essentiel de la politique de mobilité. Elle tend, via la gestion du nombre d'emplacements en/hors voirie ainsi que la tarification, à favoriser le report modal vers des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture.
- Les modes doux (marche à pied et vélo). Il s'agit d'une part de développer le maillage des espaces de circulation accessibles aux piétons et aux vélos et d'autre part, d'en améliorer la signalisation, le confort et la sécurité ;
- Le transport de marchandises. Des restrictions d'accès à certains gabarits sont envisagées et l'usage de la voie d'eau est stimulé ;
- L'aménagement de l'espace public dans la recherche d'un équilibre entre sa fonction de circulation et sa fonction de séjour et d'autres activités.

2) La stratégie de transport de la **Wallonie** est énoncée dans «le **Contrat d'Avenir** ». Les actions prioritaires à entreprendre sont les suivantes :

- L'augmentation de la vitesse commerciale et fiabilité des TC notamment en leur accordant une priorité lors de l'aménagement des voiries régionales en agglomérations et en mettant en place, le cas échéant, des infrastructures routières en tenant compte d'une évaluation individualisée intégrant des critères environnementaux ;
- La mise en œuvre de plans communaux de mobilité ;
- Le développement de l'usage commun des voitures (car-pooling, car-sharing) ;
- Le développement des cheminements piétons et des réseaux de pistes cyclables sécurisés ;
- La diminution du trafic de poids lourds en favorisant le recours à la voie d'eau ;
- L'adoption d'un schéma de développement intégré de réseaux et terminaux de fret en vue de doter la Wallonie d'un instrument de gestion et de planification des flux de marchandises ;
- La pose d'écrans antibruit afin de protéger les sites les plus exposés ;
- L'amélioration de la mobilité en milieu rural ;
- L'aménagement progressif des zones à haut risque (équivalent à des points noirs) du réseau routier régional ;
- La sécurisation des abords d'écoles ;
- Le renforcement de la sécurité des deux-roues motorisés ;
- L'optimisation de l'exploitation du réseau routier par la mise en œuvre des techniques de gestion dynamique du trafic au service de la sécurité (panneaux à messages variables, télématique, ...)
- L'élargissement des autoroutes proches de la saturation ;

3) C'est le «mobilitéplan **Vlaanderen** » qui énonce la politique de la **Flandre** en matière de transport et de mobilité.

Les lignes de force qui s'en dégagent, résultat d'une étroite collaboration entre le monde scientifique et l'administration régionale des transports, sont établies pour le court (horizon 2005), moyen (horizon 2010) et long terme (après 2010). Elles établissent des priorités d'action à mener dans le domaine des transports en commun et des travaux d'infrastructure.

Cinq objectifs en ressortent :

- garantir de façon sélective l'accessibilité des nœuds et portes économiques ;
- offrir à chacun en Flandre, de manière sélective, la possibilité de se déplacer (ceci doit permettre à chacun de pouvoir participer à part entière à la vie sociale) ;
- continuer à réduire l'insécurité routière en Flandre en vue d'une diminution réelle du nombre de victimes de la circulation ;
- améliorer la qualité de la vie malgré la mobilité croissante ;
- réduire les dommages portés à la nature et à l'environnement même si la mobilité s'accroît.

En ce qui concerne plus spécifiquement les routes, les mesures suivantes en ressortent :

- Utilisation optimale des systèmes de circulation existants à l'aide de mesures d'utilisation et gestion de la circulation (fourniture d'informations "en route" dynamiques couplées à des systèmes de détection d'incidents et de files, maximalisation du volume sur les routes par harmonisation des vitesses, dosage d'accès et interdiction de dépasser pour camions, harmonisation en contrôle de la vitesse à court terme à l'aide des équipements de télématique classiques et à moyen terme à l'aide d'adaptation intelligente de la vitesse (ISA : Intelligent Speed Adaptation), encouragement de l'électronique embarquée dans les véhicules, application d'une gestion des incidents basée sur des systèmes rapides d'intervention par remorquage rapide) ;
- Réalisation d'un réseau routier tel que proposé dans le Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre :
  - \* réalisation de tronçons manquants en aménageant des nouvelles routes de liaison bien définies ;
  - \* agrandissement de la capacité physique du réseau routier principal en aménageant des bandes de circulation supplémentaires et en adaptant les échangeurs ;
  - \* réalisation de travaux routiers aux points noirs et transformation de routes existantes en routes primaires suivant le cas en : améliorant les carrefours, construisant des tunnels sur certains tronçons, améliorant certaines liaisons, transformant en 2 x 2 avec routes parallèles, remplaçant des bandes cyclables par des pistes cyclables en site propre et en aménageant des rocades autour des agglomérations ;
- Aborder la viabilité de la circulation le long des infrastructures principales (mesures contre les nuisances sonores entre autres par l'utilisation de revêtements silencieux et par la construction de dispositifs antibruit, gestion écologique des talus).

En conclusion, il apparaît que les politiques de mobilité, tant en transport de personnes qu'en transport de marchandises, donnent la priorité aux actions visant une meilleure gestion de la demande de déplacements et un report modal. En ce qui concerne les travaux d'infrastructure, les modes alternatifs à la route (voie d'eau et chemin de fer) reçoivent une attention particulière. Les travaux routiers sont quant à eux d'avantage orientés vers l'intégration de la route dans son milieu ambiant et l'optimisation de son utilisation, plutôt que vers des travaux visant à accroître la capacité du réseau. Les travaux envisagés concernent par ailleurs, non seulement les automobilistes (gestion dynamique du trafic, traitement des points noirs...) mais sont également, et avant tout, au profit des usagers des transports en commun (aménagement de sites propres), des modes dits doux (piétons et cyclistes), ainsi que des riverains (aménagement de zones 30, aménagement de sécurité).

## **Q2. La planification et l'évaluation de l'opportunité de la construction des routes**

Les décisions d'implantation et les évaluations d'infrastructures de transport sont, en ce qui concerne le réseau routier belge, dans les mains des trois régions.

En ce qui concerne les outils de planification et d'évaluation, les modèles occupent une place privilégiée. Ils permettent de juger comment, pourquoi et dans quelle mesure les flux de transport sont influencés par un large éventail et une combinaison de facteurs tant sociaux qu'économiques ou structurels... Ils permettent également d'évaluer les mesures en matière de conséquences sur l'environnement (modèle de bruit ou d'émissions atmosphériques).

L'ensemble des administrations belges en charge de la politique de mobilité dispose de modèles de trafic. Ceux-ci sont élaborés au sein même des administrations ou en collaboration avec des bureaux d'études et/ou des départements d'universités spécialisés dans le domaine.

Pour la **Région de Bruxelles-Capitale** : Diverses études et recherches ont permis le développement du plan de déplacements IRIS. A sa base, une grande attention a été portée sur la modélisation des réseaux et des trafics, ainsi que du territoire bruxellois. Une modélisation statique du réseau de transport et une modélisation dynamique du réseau routier ont été réalisées. Un autre modèle intègre la dynamique de l'aménagement du territoire. Ces différents modèles ont conduit à tester divers scénarios d'évolution de la demande et de l'offre de transport, notamment l'aménagement de nouvelles infrastructures routières (réaménagements de carrefours, restriction d'accès...). Les modèles urbains mis au point et utilisés concernent tant le transport de personnes que celui des marchandises. Ils sont relatifs aux heures de pointe du matin.

En **Région wallonne**, un modèle de transport de personnes a été mis au point afin de prévenir le risque de dépassement des capacités du réseau routier face aux perspectives d'évolution du trafic. Il s'agit d'un modèle interurbain pour l'heure de pointe du matin (6h30-9h30), période durant laquelle les problèmes de capacité sont les plus importants. En plus de constituer une base de données complète sur l'ensemble des routes du réseau routier wallon (vitesse libre, capacité, longueur,...) et des pôles urbains, le modèle offre des applications particulièrement utiles à la gestion des infrastructures routières :

- estimation des flux de trafic sur le réseau existant ;
- réalisation de projections de trafic en fonction de paramètres tels que la population, le développement industriel, ... ;
- estimation de la nouvelle répartition du trafic suite à des modifications d'infrastructures (création, modification ou suppression de routes, travaux de longue durée...) ;
- test de scénarios sur des choix d'itinéraires.

Un modèle interurbain multimodal de marchandises a également été mis au point. Un des modules du modèle a pour objet l'identification précise des points de congestion du réseau routier.

Le Ministère de la **Région flamande** élabore également des outils pour évaluer les politiques en matière de transport et l'opportunité de créer de nouvelles infrastructures. Au début des années 90, il y a eu le développement d'un modèle de transport multimodal pour Anvers et sa région. Des modèles ont ensuite été développés pour les autres provinces puis ont été intégrés au niveau de l'ensemble de la région flamande. Depuis lors on est à la troisième génération de ces modèles stratégiques et de simulation.

Conjointement aux modèles, d'autres outils traditionnels sont utilisés afin de planifier ou évaluer l'opportunité de nouvelles infrastructures routières : les analyses coûts-bénéfices, la VAN (Valeur Actualisée Nette), les études d'impacts sur l'environnement, les analyses multicritères, les études d'impacts économiques...

### ***Q3. Impact du développement routier sur les activités humaines***

Le secteur routier participe au développement économique et social du pays notamment via l'emploi qu'il génère tant au niveau de ses activités principales que des activités induites. Le secteur routier contribue également à l'économie belge via sa participation aux finances publiques.

Par ailleurs, le secteur routier présente des externalités positives qui alimentent la croissance économique du pays. D'une part via un « effet de relance » de type conjoncturel. D'autre part, grâce à l'utilité collective des nouvelles infrastructures et à l'amélioration des conditions de croissance, un réseau plus performant est mis à la disposition des usagers, d'où gains de temps, échanges accrus (personnes, biens et services), hausse de productivité et de compétitivité des agents économiques, meilleure rentabilité des investissements, désenclavement des régions les plus isolées, développement régional, essor du tourisme... Autant d'éléments positifs qui ont sur l'économie un effet structurel à plus long terme.

Soulignons toutefois que si des liens étroits existent entre la croissance économique et l'augmentation de transport, il est entendu que l'extension seule des infrastructures n'est pas le gage d'un développement régional. Des mesures d'accompagnement de types économique et social doivent être menées en parallèle.

Dans ce contexte, le recours au blocage de la circulation sur les routes est utilisé de plus en plus fréquemment comme moyen de pression pour manifester son mécontentement. On notera ainsi les fermetures des frontières par des poids lourds, l'occupation de routes par du personnel d'entreprises mises en faillite ou de fonctionnaires insatisfaits de leur salaire ou statut, les manifestations de riverains contre les nouveaux projets routiers, etc...

### ***Q4. Perception globale de la route en Belgique – Evolution et conséquences***

L'âge d'or du secteur routier en Belgique se situe aux environs de 1965-75 quand un effort considérable a été entrepris pour la modernisation du réseau existant et pour la construction de la majeure partie du réseau autoroutier. Cette politique volontariste a joué un rôle important dans le développement économique du pays, tout en se faisant partiellement au détriment des autres modes de transport, en particulier les transports par rail.

A partir de 1975, sans que le rôle moteur de la route ne soit vraiment remis en question, on note un ralentissement dans le rythme d'achèvement du réseau autoroutier : 700 km d'autoroutes ont été construits lors des 30 dernières années, soit autant que de 1966 à 73. C'est de cette époque que datent les premières analyses économiques chargées de justifier ou classer les projets routiers. Toutefois, la pression budgétaire générale a été telle que dès 1985 le budget routier (alors national) s'est vu amputé d'environ 35%, au détriment aussi bien des investissements que des entretiens ou réhabilitation des revêtements. Malgré quelques variations annuelles mineures, les budgets routiers sont grosso modo restés identiques depuis lors.

Cette forte diminution n'a pas été due au simple phénomène de restriction budgétaire. Dès la fin des années 1970, une contestation croissante s'est manifestée contre l'achèvement de grands projets autoroutiers. Ainsi 20 années ont-elles été nécessaires pour construire les 45 km manquants de l'autoroute Bruxelles – Lille ou les 5 km de la liaison autoroutière traversant la ville de Liège (autoroute Liège- Luxembourg). Cette situation s'est encore amplifiée à partir des années 1990 lorsque les habitants ont réclamé, à juste titre, plus de travaux visant la sécurité routière, la réhabilitation urbaine etc. , tous travaux qui nécessitent plus de concertation, donc de difficultés de réalisation.

Dans ce contexte moins favorable à la route s'est en outre développé un réseau de lobbies forts issus du monde associatif, qui témoignent souvent d'une remise en cause politique plus profonde du rôle que la route est amenée à jouer dans le développement économique de la Nation. Leur rôle s'est amplifié au point de faire paraître justifiées aux yeux du monde politique des mesures aussi fortes que la généralisation des limitations de vitesse à 30km/h en agglomérations ou 70 km/h sur les routes en rase campagne.

Cette situation de rejet quasi généralisé et officiel de la route est d'autant plus paradoxal que 80 % des déplacements s'effectuent par la route et que, malgré toutes les mesures prises en faveur des transports en commun ou des modes lents, la population est grandement tributaire de la route, e.a. à cause du type d'habitat et d'occupation de l'espace qui rendent toute autre répartition de la mobilité fort improbable à court ou moyen terme.

Il faut également reconnaître que devant ce contexte de plus en plus défavorable, les administrations routières du pays ont parfois tardé à vraiment participer à la mise en place d'une politique multimodale novatrice au sein de laquelle la route pourrait occuper une place adéquate. Il en va a fortiori de même dans la mise en place d'une politique d'exploitation de la route, incluse dans une stratégie globale de réseaux et base d'une nouvelle stratégie de service aux usagers (le «Grand Changement »).

Quoique trop lente et coincée par les disponibilités budgétaires et les contraintes structurelles, l'évolution de l'organisation des administrations routières est toutefois réelle (audits externes, politique par objectifs, plans stratégiques, démarche qualité), de même que son approche technique (meilleure prise en compte de tous les usagers-clients et de l'environnement) sans toutefois qu'un rééquilibrage dans la perception qu'a la population du rôle de la route ne soit vraiment perceptible à ce jour.

#### ***Q5. Forces actives en présence et moyens de mise en œuvre d'une politique «route et développement durable »***

Sous influence des volumes de trafic croissants et leur impact sur la mobilité et l'environnement, tous les acteurs concernés par la mobilité ont pris conscience, à l'instar d'autres pays de l'Union Européenne, que des aspects tels que l'urbanisme, la multimodalité, l'intermodalité et l'écologie jouent un rôle important dans la construction, la gestion et l'exploitation des travaux d'infrastructure.

Dans chacune des régions, l'administration a élaboré, sous l'impulsion des autorités politiques, un plan intégré de mobilité afin de gérer la mobilité, réduire la pollution et les nuisances environnementales et garantir l'accessibilité des villes et villages. Parmi les objectifs qui en découlent, une grande importance est réservée à la réduction des dommages causés à la nature et à l'environnement, même si la mobilité s'accroît.

La réalisation des plans et la prise de décisions fait l'objet d'une concertation avec les administrations de l'environnement et de l'urbanisme, les provinces et les communes, et, dans les zones qui les intéressent, avec les sociétés responsables d'autres modes de transport.

Surtout pour les projets dans les zones bâties, l'approbation d'un projet routier est subordonnée légalement à la participation des autorités et conseils consultatifs locaux et même à leur assentiment.

A titre d'exemple, lors de la réalisation du plan de mobilité en Flandre le citoyen a été consulté à l'aide de groupes cibles ; des experts et des décideurs ont également eu la possibilité de faire part de leur vision et de leurs connaissances à l'administration. De même, à Bruxelles, complémentirement aux étapes classiques, tout projet routier d'une certaine importance doit être soumis à la Commission Régionale de la Mobilité et à la Commission des Monuments et Sites.

Par ailleurs, comme dans les autres pays de l'Union Européenne, la législation environnementale européenne qui a été transposée en lois nationales et décrets régionaux, doit être respectée : air, bruit, sol, obligation d'un rapport d'incidences et les règles relatives à l'habitat et les zones soumises à la directive oiseaux.

Afin de rencontrer les préoccupations des groupes d'action, il est important d'organiser à temps des activités de communication, à savoir dès le démarrage du projet. L'expérience nous a toutefois appris que l'exécution du projet doit être entamée dans un délai raisonnable suivant la première communication et à l'issue des diverses phases de consultation et de participation. Ainsi, d'importantes divergences d'opinion et de sensibilités et des résistances peuvent être évitées au cours de la procédure. De même, il s'est avéré que l'observation peu stricte des procédures imposées par des lois et décrets environnementaux incite les groupes d'action à ralentir ou entraver l'exécution des projets d'infrastructure.

Chacune des trois régions s'efforce à réaliser un éventail d'objectifs visant à assurer la mobilité tout en respectant l'environnement. Le détail de ces mesures politiques est repris plus haut (cf. Question 1).

#### ***Q6. Constitution des équipes qui étudient les projets routiers***

L'élaboration d'un projet routier de qualité englobe de multiples aspects tels que sécurité, efficacité, esthétique, durabilité... La qualité est exigeante, elle requiert tout en même temps et exige également une mise au point mutuelle. L'attention à l'égard d'une approche à part entière s'est fortement accrue ces dernières années en Belgique. Chaque région dispose de son plan structurel territorial qui offre des possibilités afin de créer de nouveaux domaines publics dans les centres-villes, les quartiers résidentiels, les espaces créés et gérés par le privé, la périphérie et le long des autoroutes. Une valeur ajoutée est ainsi apportée à la condition sociale, économique et culturelle

de la ville ou du village. Mais en dépit de bonnes initiatives et réalisations ces dernières années, il est clair que la qualité peut encore être sensiblement améliorée.

Pour aboutir à un approfondissement, tant les maîtres d'œuvre que les concepteurs doivent se fonder sur une analyse sérieuse du contexte spécifique territorial, social et politique dans lequel un projet est mis sur pied.

Pour cela trois cadres doivent être développés :

1. Le cadre théorique qui outre l'attitude de base, définit la méthode, les objectifs et les points à observer qui en découlent. Une réflexion intégrale et un travail intégré (faire concorder tous les aspects tels qu'urbanisme, circulation routière et paysage), des choix stratégiques et un travail ouvrant de nouvelles perspectives pour une amélioration continue forment trois thèmes à développer en ce qui concerne la méthode.

Quatre objectifs sont formulés :

- garantir le caractère public et la fonction publique des espaces (optimalisation de l'accessibilité, stimulation d'une utilisation mixte, gestion des confrontations) ;
- activer l'interaction entre l'espace public et le contexte territorial (valorisation du contexte existant ou la création d'un nouveau contexte suivant le cas, mise en place de typologies) ;
- créer un espace public offrant une valeur élevée pour l'avenir (intégration d'une flexibilité adéquate, intégration d'une adaptabilité suffisante, garantie de l'époque historique) ;
- contribuer à une culture contemporaine de l'espace public (transposition des priorités sociales, réalisation d'une grande fonctionnalité, intensification de l'espace public).

2. Le cadre politique qui traite les programmes d'actions importants tels que le plan structurel territorial communal, le plan de mobilité communal, le plan d'action spécifique.

3. Le cadre du processus qui prévoit une approche structurée : afin d'atteindre la qualité intégrale visée, il est plus que nécessaire d'investir non seulement dans les coûts de réalisation des projets mais aussi dans le processus global de réalisation. C'est-à-dire qu'il faut réunir suffisamment de compétence, d'implication des acteurs, de moyens budgétaires et de temps.

Les cinq points cruciaux du processus sont :

- une définition du projet (origine, problème, ambition, vision, programme de critères) ;
- un plan de projet (document reprenant objectifs, responsabilités, moyens disponibles et à prévoir, actions entreprises et à entreprendre) pour un suivi de la qualité et d'une communication bien calculée ;
- une mise en place d'une équipe de concepteurs ;
- une étude préliminaire afin d'examiner en détail le contexte multiple du projet et de définir avec précision les problèmes, la vision et les objectifs ;
- l'intégration d'un moment d'évaluation dans le déroulement du projet.

Cette nouvelle approche existe dans les trois régions. Elle a même été formalisée en Flandre sous forme de recommandations pour toutes les administrations régionales ou locales. En région bruxelloise, les procédures qui en résultent sont en cours d'intégration dans un suivi électronique. L'approche nouvelle conduit déjà à la création d'équipes de planification et de conceptions pluridisciplinaires, mais ce n'est qu'un début. La tendance pour certaines spécialisations, c'est de faire appel à des bureaux d'études privés. Le rôle de l'ingénieur routier s'élargit de l'aspect purement technique à celui de teamplayer.

