

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

**RAPPORT NATIONAL DE LA ROUMANIE**

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

Rapporteur national: Dr.ing. Mihai Boicu – Secrétaire de Comité National A.I.P.C.R. de Roumanie

Co-auteurs: Drd.ec. Aurel Petrescu – Premier délégué de Roumanie  
Directeur Général de l'Administration Nationale des Routes

Dr.ing. Liviu Dâmboiu – Directeur régional de l'Direction Régional des Ponts et Chaussées Timisoara

Dr.ing. Mihai Boicu – Premier vicepresident de l'Association Professionnelle des Ponts et Chaussées

Ing. Mircea Nicolau – Directeur technique de société BOMACO Bucarest

Ing. Cornel Bota – Directeur Général de Routes Municipals Timisoara

Ing. Gheorghe Dinu – Président de l'Union Nationale des Transporteurs Routiers de la Roumanie

## Résumé

Dans l'introduction du rapport on présente quelques données de Roumanie concernant : le réseau routier public, l'administration du réseau, le parc d'autovéhicules et l'évolution du trafic routier.

Le rapport national de la Roumanie sur ce sujet stratégique s'appuie sur les réponses aux questions adressés par le coordonnateur du thème ( Patrick Gandil ).

### 1. Les exigences prioritaires qui doivent être accomplies à la construction des routes

- ☞ La sauvegarde du réseau des routes publics existantes, en base d'un programme de réhabilitation, qui a débuté en 1993, basé sur des certains crédits externes et partiellement à la contribution du Gouvernement de la Roumanie. Dans le rapport on présente les objectifs principaux des travaux de réhabilitation et les critères de choix des secteurs des routes respectifs.
- ☞ L'exécution des certains travaux pour éviter des grandes agglomérations et l'augmentation de la capacité de circulation dans les zones adjacentes.
- ☞ -La construction, par étapes, en temps, d'un réseau autoroutier.
- ☞ -La réhabilitation des ponts sur les routes nationales, la reconstruction des quelques ponts détériorés et les rendre au niveau technique des exigences européennes.
- ☞ -Dans le cadre des centres urbaines, la réhabilitation des artères principales, la reconstruction des rues qui sont en blocs de la rivière ou en terre, des constructions des nouveaux ponts et passages.

### 2. La planification et l'évaluation de l'opportunité dans la construction des routes

En ce qui concerne l'infrastructure des voies de communications en Roumanie il y a la Loi no.79 / 97, sur l'aménagement du territoire. La Loi se réfère aux autoroutes, routes express et voies ferrées. Les propositions des travaux nouveaux sont faites par l'Administration Nationale des Routes en base d'études.

Le Gouvernement de la Roumanie a approuvé un plan des mesures pour l'amélioration de l'infrastructure dans les transports le mois de mai, 2001, où l'on prévoit :

- Ⓣ L'intégration dans le système européen de transport ;
- Ⓣ Des nouveaux programmes d'investissements routiers ;
- Ⓣ La création des conditions pour la rentabilité de l'activité dans les transports routiers .
- Ⓣ L'harmonisation législative dans le domaine des transports .

On présente les critères socio-économiques pour l'opportunité de la construction d'une route, la planification et les modalités de financement sur tels travaux. Les décisions sont prises selon l'importance du travail

### 3.L'impact du développement routier sur les activités humaines.

On montre des exemples concrets sur l'impact des routes, suite à l'accroissement du parc des autovéhicules, de l'exécution des certains travaux en vue d'augmenter la capacité de la circulation, des travaux de réhabilitation. Seulement sur la RN no.7, entre Râmnicu Vâlcea et Nadlac ( la frontière avec l'Hongrie ), les travaux de réhabilitation ont produit sur une longueur de 430 km.le développement de l'activité de logement, alimentation avec des carburants, self-service, restaurants et parkings aux pourcentages entre 320-575, vis-à-vis de l'an 1989, déterminant aussi l'augmentation adéquate du nombre des postes de travail.

### 4.La perception de la route en Roumanie ; l'évolution et conséquences.

En Roumanie, la route est considérée une utilité publique, perception qui a été consolidée pendant les dernières années, grâce à l'amélioration de l'état technique du reseau routier et de la prise de plus en plus des charges de transport par la route.

L'Administration Nationale des Routes des autorités départementales et locales ont tenu compte des propositions de développement de l'importance des routes et de l'augmentation du trafic.

On signale le non fonctionnement du réseau des routes locales à l'entière capacité, grâce à son état technique. Il est nécessaire de mettre à la disposition des fonds minimales pour les travaux, le réseau local représentant 90 % du total .

## A. Données generales

Le réseau des routes publiques de Roumanie est conformément à la Constitution une propriété publique. La loi no. 82 / 1998, qui approuve L'Ordonnance du Gouvernement no. 43 / 1997, établie la suivante classification des routes publiques :

**Tableau no.1**

La catégorie de la route	Longueur, km.	% du total
Nationales, y compris les autoroutes	14.810	7,46
Départementales	36.010	18,13
Communes	27.781	13,99
Rues	119.988	60,42
TOTAL réseau	198.589	100,00

L'administration de ce réseau est développée par :

- Le Ministère des Travaux Publics, Transports et du Logement par L'Administration Nationale des Routes, pour autoroutes et routes nationales.
- Les Conseilles Départementaux, par les organismes de spécialité , en ce qui concerne les routes départementales.
- Les Conseilles Locaux (communes, villes, municipales ) pour les routes communales et rues.

Le parc des véhicules enregistré en Roumanie au début de l'année 2002 est de 4.575.747, représentant une croissance par rapport à l'an précédent de 1,6 % per total.

Des catégories de véhicules, l'augmentation la plus grande est enregistrée aux voitures (3,1 %) et aux autovéhicules pour le transport des marchandises (1,7%). La croissance du numéro des voitures et camions est justifiée par l'amélioration de l'état technique des principales routes et respectivement par l'augmentation du volume de transport des marchandises (dessin no.1).

L'évolution de la structure du trafic sur le réseau des routes nationales pendant la période 1990-2000 est présentée dans le dessin no.2.

## B. Réponses au questionnaire

1. Quelles sont les exigences prioritaires qui doivent être accomplies pour construire les routes dans votre pays ?

1.1 Dans les programmes de développement et entretien du réseau des routes publiques approuvés, débutant en 1990, par les autorités roumaines (Gouvernement, Ministère) on a mis un accent particulier sur la sauvegarde du réseau routier existant, dans sa qualité de bien appartenant à la propriété publique.

À cause d'une stratégie différente par rapport aux tendances du transport sur le plan mondial et de la orientation des fonds disponibles vers autres modes de transport, le réseau routier se trouvait dans un état technique inadéquate sur 62 % de sa longueur, avait la durée d'exploitation dépassée par beaucoup et il ne faisait plus face à l'agressivité du trafic des dernières années.

La sauvegarde du réseau a consisté en l'exécution d'un programme de réhabilitation, commence en 1993 par les routes nationales européennes et pour lesquelles on a obtenu des crédits des Institutions Financieres Internationales.

L'échelonnement par étapes des coûts et longueurs des travaux de réhabilitation sont présentés dans le tableau 2.

**Tableau 2**

<b>Période</b>	<b>Longueur moyenne (km)</b>	<b>Coût moyen (mil. USD/ \$)</b>
1994 - 2000	1.031	388,67
2001 - 2004	632	463
2005 - 2008	685	526
2009 - 2012	536	410
après 2012	577	568

**Coûts et longueurs pour chaque étape de réhabilitation**

<b>Étape</b>	<b>Longueur (km)</b>	<b>Valeur coûts (mil. USD/ \$ )</b>
I	1031	388,67 - travaux achevés
II	693,69	303,3 - travaux en développement
III	550,33	364,75 - " - " - "
IV	654,5	720,42 - travaux planifiés
V	745,4	443,58 - " - " - "
VI	643,7	509 - " - " - "
VII	824,7	654,7 - " - " - "
VIII	527,5	496,8 - " - " - "
IX	624	505,3 - " - " - "
X	504	345,8 - " - " - "
XI	543	395,2 - " - " - "
XII	471	392,25 - " - " - "
XIII	558	662,5 - " - " - "
XIV	568	421,1 - " - " - "
XV	604	621,2 - " - " - "

La carte et le programme de réhabilitation sont présentés dans le dessin no.3

Les principaux objectifs des travaux de réhabilitation du réseau des routes nationales sont:

- L'amélioration de l'infrastructure dans les transports et des conditions de trafic avec l'intégration dans les standards européens.
- L'augmentation de la capacité portante des tronçons réhabilités, pour pouvoir passer de la charge sur l'essieu de 10 t à celle de 11,5 t ,
- L'enregistrement des ponts dans la catégorie E de chargement,
- L'amélioration des éléments géométriques des routes,
- La construction de la troisième bande sur des pentes et rampes en vue de sélectionner le trafic lourd ,
- Réaliser le système pour la collection et l'évacuation des eaux pluviales,
- La dotation par de l'équipement performant,

Les critères de choix des tronçons des routes soumis à la réhabilitation ont eu et ont à la base:

- la rentabilité économique ;
- la capacité portante, le trafic existant et de perspective ;
- le coût des travaux ;
- les variantes technologiques optimales ;
- le régime juridique des terrains afférents ;

Le financement du secteur des routes nationales est fait par des fonds provenant du Budget d'Etat, du Fond Spécial des Routes Publiques et des Crédits Externes. Une autre partie composante significative de cette activité est représentée par les crédits couverts par BIRD, BERD, BEI, PHARE et ISPA pour le financement de la réhabilitation du réseau des routes nationales et de l'aménagement des points de la frontière. Les ressources financières limitées du budget d'Etat en comparaison avec les nécessités exigées par l'état du réseau routier ont déterminé un vaste programme législatif pour l'implication financière des utilisateurs des routes nationales.

Conformément aux provisions de la Loi no.74 / 1997, regardant l'approbation de l'Ordonance du Gouvernement no.3 / 1997, pour la ratification de l'Accord d'Emprunt d'entre la Roumanie et BERD, "l'emprunté maintiendra dans tout moment une allocation du budget d'Etat en somme d'argent suffisante pour assurer l'entretien adéquate du réseau national des routes et en tout cas à un niveau pas moins que le niveau remarquable des dépenses afférent à l'an fiscal 1995, respectivement 120 mil.USD / \$ ".

En vue de respecter les provisions des accords d'emprunt d'entre la Roumanie et les banques qui financent les projets de réhabilitation des routes nationales, depuis 1994, PRICEWATERHOUSE COOPERS a audité, en concordance avec les standards internationaux d'audit, le bilan comptable, le compte de profit et des pertes et la situation des flux de numéraire de l'Administration Nationale des Routes de Roumanie.

Malheureusement, le rythme d'exécution des travaux de réhabilitation est influencé par notre capacité d'introduire des tirages de crédits dans le budget pour le Ministère des Travaux Publiques, Transports, et du Logement(MTPTL).Ainsi, les allocations budgétaires proposées pour l'an 2002 ne peuvent pas être augmentées dans l'avenir. Dans ces conditions, en vue d'accroître le nombre des travaux commencés, le MTPTL doit trouver des solutions alternatives aux financements par le budget d'Etat.Voila pourquoi, dès l'an 2002 on commencera une stratégie nouvelle et complémentaire,c'est à dire le financement et l'exécution des travaux d'infrastructure routière en système de partenariat Etat - privé, par rapport aux sollicitations de l'Union Européenne (UE) . A partir de l'an 2002 on va actionner aussi pour la création du cadre juridique adéquat, en vue de réaliser les projets d'autoroutes en système construction - opération - transfert (BOT).

En ce qui concerne le reste du réseau routier on a alloué des fonds nécessaires pour les travaux minima d'entretien.

**1.2.** Pendant les dernières années, on a commencé et on continue aussi à présent l'évitement des grandes agglomération et l'augmentation de la capacité de circulation sur ses tronçons antérieurs, tels qu'on prévoit dans le programme de gouvernement approuvé pendant le mois de mai, 2001. Ainsi, on va exécuter :

- l'élargissement à quatre voies de RN (route nationale) no.5, Bucarest - Giurgiu (la frontière avec la Bulgarie ) et la rocade du municipe Ploiesti .

- l'exécution des variantes de détour à profil d'autoroute de quelques municipes villes existantes au long du corridor no.IV: Pitesti, Sibiu, Sebes, Orastie, Deva, ainsi que des municipes Timisoara et Craiova.

**1.3.** La construction par étapes d'un réseau d'autoroute, en fonction de exigences du trafic et des possibilités financières. La première étape de ce programme mesure 1.300 km. en longueur et a une valeur estimative de 7,5 milliards de \$ (USD). Les critères économiques, qui ont été à la base de la division par étapes, ont été la rentabilité et la minimalisation de l'investissement initial. Le programme a commencé par la réhabilitation de l'autoroute A 1, Bucarest - Pitesti (96 km.), la construction de l'autoroute Bucarest - Cernavoda (130 km.) du Corridor IV Pan-Européen.

**1.4.** On travaille intensément à la réhabilitation des ponts sur les routes nationales, ponts qui ont souffert à cause des inondations, en vue de rendre les caractéristiques techniques (éléments géométriques, catégorie de chargement ) aux exigences européennes. Seulement pendant les

dernières années on a reconstruit un nombre de 456 ponts, ayant une longueur de 28.214 ml. d'un total de 3.271 de ponts à une longueur de 136.688 ml.

**1.5.** Dans le cadre des villes on doit tenir compte :

- la réhabilitation des artères principales dimensionnées à charges sur l'essieu beaucoup sous celles qui circulent à présent ;
- la reconstruction des rues en blocs de la rivière ou en terre, après qu'on les a équipé par les utilités nécessaires ;
- des constructions des nouveaux ponts et passages dans les zones construites récemment.

## **2. Sur la planification et l'évaluation des opportunités dans la construction des routes**

**2.1** Au sujet de l'infrastructure des voies de communication, il faut mentionner, qu'en Roumanie gouverne la Loi no.79 / 1997, regardant l'aménagement du territoire. Cette loi se réfère aux autoroutes, routes express et voies ferrées. En base de cette loi, qui établie les directrices, les travaux sur les tronçons sont approuvés par le Gouvernement, suite aux études du terrain, de trafic, d'impact sur l'environnement, du taux de rentabilité interne.

Tout travail nouvel qu'on exécute par des crédits externes a une approbation par la loi , qui en dehors des conditions d'emprunt précise aussi les caractéristiques techniques des travaux. Les propositions des travaux nouveaux sont faits par l'Administration Nationale des Routes, qui les analyse aussi dans le cadre d'un conseil technique-économique. Ces propositions sont soumises ensuite à l'avis de la direction du ministère, qui après les approuver, les présente au Gouvernement pour approbation comme travaux d'investissements. Les propositions sont révisées périodiquement, tous les 5 (cinq) ans.

Dans le cadre du Plan d'Action du Programme de Gouvernement, dans l'intervalle 2001 - 2004, adopté par le Gouvernement, le mois de mai, 2001, on a établi plusieurs mesures et actions pour l'amélioration de la structure du transport routier, desquelles on doit mentionner les suivantes :

a) L'intégration dans le système européen de transport par l'alignement à celui-ci du système actuel de transport routier, dans ce but se prévoyant :

- les travaux de réhabilitation contenus dans les étapes II - IV, totalisant environ 1760 km. des routes européennes et nationales ;

- le programme des réhabilitations, construction d'autoroutes et la modernization de l'infrastructure routière situé sur les tracés des corridors paneuropéen IV et IX, dont les principaux travaux sont :

- l'autoroute Bucarest - Constanta, le tronçon Bucarest - Cernavoda

- l'autoroute Nadlac-Timisoara-Deva (210 km.)

- l'élargissement à quatre voies de la RN no.5 , Bucarest-Giurgiu (la frontière avec la Bulgarie) et de la rocade du municipe Ploiesti .

- l'aménagement des accès et des points de contrôle et du passage de la frontière Giurgiu et Bechet avec la Bulgarie, Varsand, Petea et Cenad avec l'Hongrie.

- l'exécution des variantes de détour, à profil d'autoroute, des quelques municipes et villes existant le long du couloir IV: Deva, Orastie, Sibiu, Sebes, Pitesti.

- le programme de sécurité de la circulation et du développement institutionnel

- des actions regardant la privatisation de l'entretien des routes nationales.

b) Des programmes nouveaux d'investissements routiers :

- un pont sur le Danube dans la zone Braila

- l'autoroute Bucarest-Brasov

- l'autoroute de ceinture du municipe Bucarest

- le développement de l'infrastructure des routes communales

c) La création des conditions favorables pour la rentabilisation de l'activité dans les transports routiers.

d) l'harmonisation législative dans le domaine des transports.

**2.2.** Quand on décide l'opportunité de la construction d'une route on tient compte des suivants critères socio-économiques :

- l'ouverture des régions isolées et l'assurance de connections de transport;
- le développement économique de la région ;
- la diminution des congestions de la circulation routière;
- l'amélioration de la sécurité de la circulation routière ;
- l'impact sur les activités humaines;

Par ailleurs, les études qu'on analyse se réfèrent aux études topographiques, géotechniques, hydrographiques, de trafic (présent et de perspective), démographiques, d'environnement, des taux de rentabilité économique, etc.

**2.3.** La planification ou les modalités de prise de la décision sont différenciées selon l'importance du travail. Les travaux d'intérêt national sont approuvés par la décision gouvernementale et ceux d'intérêt local sont avisés par les autorités locales (conseils départementaux ou locaux ) après les avoir analysé dans le cadre de ces organismes de direction. La difficulté consiste dans le fait, que sauf quelques grandes villes du pays, les conseils locaux ne possèdent pas des collectifs d'administration efficaces pour les routes urbaines. Également, seulement quelques villes ont des études et autres documents en base desquels on puisse prendre des décisions concernant les infrastructures dans les transports. Ces décisions sont prises par les conseils locaux à la proposition des maires et sont basées plus sur les objectifs directs que sur des études et analyses.

### **3. Quel a été l'impact du développement routier sur les activités humaines ?**

**3.1.** Le phénomène routier a été matérialisé pendant 1990 - 2000 par :

- la croissance de plus de deux fois du parc des autovéhicules de 2,17 mil. jusqu'à 4,57 mil.
- l'augmentation du nombre des chauffeurs par 1,8 fois, de 3,08 mil. jusqu'à 5,6 mil.

Les avantages du transport routier des marchandises et des passagers, dûs à son accessibilité, se matérialisent seulement si l'infrastructure routière met à la disposition des usagers des conditions de vitesse, sécurité et confort de la circulation routière.

En Roumanie, les dimensions des autovéhicules qui sont en trafic international et national, ainsi que les tonnages admis dans le trafic international seront alignés aux ceux européens prévus dans la Directive de l'U.E. no.96 / 1996, sur le réseau des routes ouvertes au trafic international, à mesure qu'il sera réhabilité.

Un autre aspect est lié de l'importance des corridors européens prioritaires de transport, c'est à dire des corridors IX et IV , qui traversent notre pays du nord jusqu'au sud et respectivement de l'ouest à l'est et qui permettront la continuité et le rythme du trafic national et international.

L'augmentation de la capacité de circulation des routes réhabilitées, la construction d'une voie d'urgence a déterminé la réduction de la durée de transport. Nous pouvons donner aussi un exemple concret : le temps nécessaire pour parcourir la distance entre Bucarest - Arad de 540 km. a été réduit par presque 2 heures. La réduction de la durée de transport a en plus les effets économiques aussi des effets de réduction de la pollution dans les zones traversées par des autovéhicules.

La construction des variantes de détour des villes agglomérées et de réhabilitation des autres tracés importants du réseau des routes nationales, par grandes augmentations de trafic, la modernisation des points de passage de la frontière, la connection des toutes résidences de départements régionaux au réseau des routes nationales détermineront l'efficacité de l'activité de transport des marchandises.

Par les travaux d'aménagement de parkings supplémentaires et de réaménagement de ceux existants, les opérateurs des transport routier pourront développer leur activité, en respectant les

normes de l'Accord Européen sur l'activité des équipages des véhicules qui font des Transports Internationaux (AETR) et précisément le respect du temps de travail et de repos.

Les effets des travaux d'amélioration de la sécurité routière et de la signalisation routière sur les routes nationales réhabilitées ont devenu visibles même dès l'an 2000. Ainsi, on a constaté une réduction du nombre d'accidents graves sur les routes nationales par approximation 3,3 % pendant l'an 1999, en 2001 par 4,1 % vis à vis de l'an 2000, et pendant le premier trimestre de l'an 2002, les accidents graves ont diminué par 8 %, en comparaison avec la même période de l'an passé.

**3.2.** Tels que présenté plus haut, dans la Roumanie des derniers 10 ans on a mis l'accent plus sur l'amélioration du réseau existant. Aussi dans cette situation, l'impact sur les activités humaines a été ressenti dans toutes les zones où l'on a travaillé.

La réhabilitation des routes nationales pendant la période 1993-1998 a déterminé des augmentations et développements significatifs des services pour les usagers du réseau routier. En analysant un tronçon de route d'approximatif 482 km. sur la RN no.7, Pitesti - Rm. Vilcea - Sibiu - Deva - Nadlac on constate la suivante évolution :

**Tableau 4**

	Département Valcea		Département Sibiu		Département Hunedoara		Département Arad		TOTAL RN 7		%
	1989	2002	1989	2002	1989	2002	1989	2002	1989	2002	
Môtels	5	11	5	12	3	15	2	10	15	48	320
Stations d'essence	3	12	3	15	9	20	1	22	16	69	431
Autoservice	0	4	4	7	0	4	0	8	4	23	575
Restaurants	6	28	9	20	5	12	2	17	22	77	350
Parkings	4	14	0	4	4	7	2	14	10	39	390

Pendant les derniers ans l'impact des routes urbaines sur les activités humaines a été particulier. L'augmentation du trafic, notamment dans les villes, la croissance du nombre d'autovéhicules a déterminé une augmentation de l'importance des routes urbaines, tant en ce qui concerne le développement économique qu'aussi dans la perception de chaque citoyen. De plus en plus citoyens et agents économiques sont préoccupés par la qualité de la route, de la construction des rues nouvelles et par la possibilité de la réglementation et direction du trafic.

L'impact sur les déplacements et transports est réalisé par la monitorisation du trafic.

La monitorisation du trafic lourd a apparu de la nécessité de protéger le réseau routier vis à vis de l'action destructive du trafic de véhicules lourdes de marchandises et passagers et spécialement des véhicules surchargés.

Le programme de monitorisation du trafic lourd sur le réseau des routes a été approuvé par l'A.N.R. pendant le deuxième semestre de l'an 1997, mais il est devenu opérationnel pratiquement dès l'an 2000.

Le système de monitorisation et contrôle du trafic lourd contient à présent sauf les méthodes classiques d'investigation du trafic une série des méthodes spécifiques et à savoir :

- le pesage statique des véhicules sur la route à l'aide des plateformes mobiles de pesage,
- le pesage des véhicules en régime statique ou dynamique dans les points de passage de la frontière,
- le pesage dynamique en mouvement des véhicules sur le réseau des routes nationales .

Les principaux objectifs du programme de monitorisation du trafic sont :

-la détermination de la distribution du trafic lourd sur les routes nationales et et la surveillance de celui-ci pendant le temps,

-l'évaluation de l'agressivité du trafic lourd sur les routes par la détermination de la distribution des charges réelles sur l'essieu des véhicules lourds qui se trouvent dans la circulation courante,

-la détermination des paramètres de calcul pour le dimensionnement des structures routières (coefficients d'équivalence du trafic réel dans des véhicules de calcul, la détermination du trafic équivalent dans des essieux de 115 kN ),

-la détermination des paramètres de calcul pour établir la capacité de circulation et des niveaux de service (la distribution du trafic par le sens de la circulation, le débit horaire de calcul, la vitesse de circulation, etc.)

-la détection des véhicules surchargés, à masse totale ou les masses sur les essieux qui dépassent les limites admises par la législation routière et la prise des mesures de pénalisation ou d'interdiction de circulation (pour ces véhicules ),

-la direction du trafic lourd et très lourd sur les tracés admis, tenant compte du tonnage des véhicules et des restrictions existantes sur le réseau des routes nationales.

En vue de réaliser les objectifs proposés, le système de monitorisation et contrôle du trafic accomplit les suivantes fonctions :

-l'enregistrement des véhicules réels dans un nombre limité des catégories établies par l'utilisateur du système.

-le pesage de chaque essieu et l'établissement de la masse totale des véhicules,

-la comparaison des masses réelles sur l'essieu et des masses totales des véhicules à valeurs limitées établies par la législation routière pour la catégorie des véhicules dont s'inscrivent les véhicules respectifs et la catégorie de route, l'établissement de l'encadrement dans les tarifs, les pénalisations ou restrictions de circulation des routes.

L'accomplissement de ces fonctions est réalisé par les systèmes d'investigation de la circulation routière :

a) Systèmes traditionnels d'investigation de la circulation routière :

- le recensement général de la circulation effectué une fois à 5 ans dans 3,162 de postes,

- des enregistrements automatiques de la circulation exécutés dans 380 de postes

- des enquêtes de circulation Origine-Destination (121 de postes sur le réseau des routes nationales ).

b) Systèmes nouveaux d'investigation de la circulation introduits dans notre pays pendant les derniers ans, qui réalisent la classification et le pesage statique ou dynamique des véhicules :

-la classification et le pesage dynamique, en mouvement, des véhicules (68 postes dotés par l'équipement du type WIM ),

- le pesage des véhicules lourds dans les points de passage de la frontière,

- le pesage statique des véhicules sur la route, en utilisant des plateformes mobiles de pesage (29 installations ).

**3.3.** Il n'y a pas les moyens nécessaires pour déterminer l'impact sur les activités humaines, mais tous les aspects signalés peuvent être évalués à niveau local par les représentants des routes et des autorités de spécialité du territoire (de l'agriculture, santé, éducation, organisation économique et sociale, accessibilité aux marchés ). On mentionne, que tous ces aspects sur l'impact de la route sur les activités humaines se manifestent notamment dans les zones adjacentes aux travaux exécutés (sur les routes nationales et en villes ).

**3.4.** En cas de mécontentement de la population, en Roumanie, aussi, on manifeste comme moyen de pression, le blocage de la circulation sur les routes, dans les zones où il y a des problèmes, par durées courtes de temps. Nous voulons dire que, ce fait est isolé et arrive quand autres négociations ne réussissent pas. Pendant ce temps-là le trafic est dévié par des itinéraires détournés ou partiel, attend l'ouverture de la circulation.

#### **4. Comment est perçue la route dans votre pays ? Quelle est l'évolution et quelles sont les conséquences ?**

**4.1.** En Roumanie, la route est considérée comme une utilité publique et les problèmes qui sont présentés dans les pays développés concernant les désagréments provoqués par la route (désagrément, bruit, pollution ) sont moins ressentis, simplement parce que le réseau routier est

en reconstruction et réhabilitation et ne satisfait pas encore les nécessités socio-économiques du pays. Les représentants élus, ainsi que le monde économique, mettent l'accent sur le réseau routier, tant en ce qui concerne les activités sociales, que sur le développement socio-économique.

Cette perception déclarée officiellement après décembre, 1989, a été consolidée au long des années, surtout grâce à l'amélioration continue de l'état technique du réseau routier et de la prise de plus en plus des charges de transport par la route.

Selon notre opinion, la route restera le principal moyen de transport, de solution des activités humaines, mais il devra améliorer jusqu'à l'élimination, les désagréments qu'aujourd'hui sont critiqués par les usagers.

L'Administration Nationale des Routes et les autorités départementales et locales de spécialité ont tenu compte dans les propositions de développement, de l'importance des routes et de la croissance prévue du trafic. Tel comme on a indiqué avant, en fonction des paramètres du développement socio-économique, ils pourront intervenir des modifications en ce qui concerne la prise des décisions, mais elles ne seront pas essentielles, mais des corrections et retouches en programmes, en maintenant seulement les directrices.

**4.2.** Le plus sérieux désagrément que le réseau des routes le cause est sa non fonctionnalité à son entière capacité, car l'état technique du réseau routier local (départemental, communal, et rues ) est médiocre, ayant une tendance d'aggravation. On met en discussion le problème de trouver et utiliser de certains moyens financiers minimales nécessaires pour cette partie du réseau routier qui représente approx. 90 % du total. Dans ce but, l'Administration Nationale des Routes fait toutes les efforts, en présentant la situation aux autorités de décision, ensemble avec les administrations locales, en vue de sauver aussi cette partie du patrimoine public. Les plus affectés secteurs par cette condition sont le tourisme, la sylviculture, l'agriculture et les activités sociales.

## **5. Quelles sont les forces actives à présent et les moyens d'implémentation d'une stratégie "La Route et le Développement Durable "**

**5.1** En vue d'introduire une stratégie " La route et le développement durable ", il faut prendre en considération une série de participants du secteur routier et ceux de l'extérieur des facteurs de décision.

Les principaux acteurs du secteur routier de Roumanie sont :

- Le Ministère des Travaux Publics, Transports et du Logement est un organe d'autorité technique dans le problème des routes pour l'entier pays. Le Ministère exerce ses attributions par ses directions de spécialités et l'Administration Nationale des Routes.

- L'Administration Nationale des Routes est l'administrateur des routes nationales et le coordonnateur pour les problèmes techniques pour les autres routes. ANR a un rôle important en ce qui concerne la stratégie du développement par les propositions qu'ils les fait, leurs soutènement en vue de leurs approbation et application ; ANR s'occupe aussi des problèmes de l'environnement par une division de spécialité. Pendant les derniers 10 ans on a approuvé le programme de réhabilitation des routes nationales par étapes, le programme de construction des autoroutes et le programme des travaux d'entretien.

- Les Conseils départementaux, par l'organe de spécialité pour l'administration des routes d'intérêt départemental.

- Les Conseils locaux pour les routes communales et les rues.

-L'Association Professionnelle des Ponts et Chaussées de Roumanie, qui par l'éducation technique-d'ingénieur contribue à la formation des spécialistes. L'Association a aussi des préoccupations dans le domaine de l'environnement.

-Les institutions financières internes et externes qui peuvent influencer les décisions par l'expérience accumulée dans autres pays par les spécialistes de ces institutions ou sur le plan interne par la sélection des projets en fonction de leur efficacité.

Autres acteurs hors des facteurs de decision sont :

-L'Union Nationale des Transporteurs Routiers de Roumanie, qui reunit la plupart des transporteurs de marchandises.

-Des Associations de transport, de l'environnement, des constructeurs, qui influencent les decisions mais pas decisivement,

-Les partis politiques peuvent influencer la prise de quelques decisions tres importantes quand ils sont au pouvoir. Si dans le programme de ces partis le developpement durable trouve sa place, les chances de realisation augmentent beaucoup.

-La presse, de toutes sortes, peut influencer la prise de certaines decisions, peut aider l'intervention immediate dans des situations difficiles, peut preparer un developpement raisonnable des transports.

**5.2.** Pour le developpement durable dans le domaine des routes nous considerons, qu' il faut prendre les suivantes mesures :

- L'amelioration de la legislation specifique au secteur des routes par la precision du mode de fonctionnement des administrations locales, dans le cadre juridique existant.

- La continuation de l'action sur l'harmonisation et l'alignement des standards, normes, et reglementations techniques roumaines a ceux europeens.

- L'accord d'une attention plus grande a l'activite d'entretien des routes et des ponts existant sur le reseau des routes publics.

- La collaboration etroite avec les autorites de la protection de l'environnement et des autres organizations qui sont liees de la route.

-La consultation du public en ce qui concerne l' activite des autorites routieres et surtout le traitement de tous les problemes souleves par celui-ci.

-L'application de l'an 2002 du systeme " VIGNETTE" , pour la contribution des utilisateurs au maintien du reseau routier en exploitation.

-L'amelioration de suite des reglementations sur la creation et l'utilisation du Fond Special des Routes.

- La formation des cadres de specialite en nombre suffisant pour l'entier secteur.

- La cooptation ou formation de quelques specialistes des autres domaines pour le secteur routier (economistes, informaticiens, architectes paysagistes, estheticien, sylviculteurs,etc.).

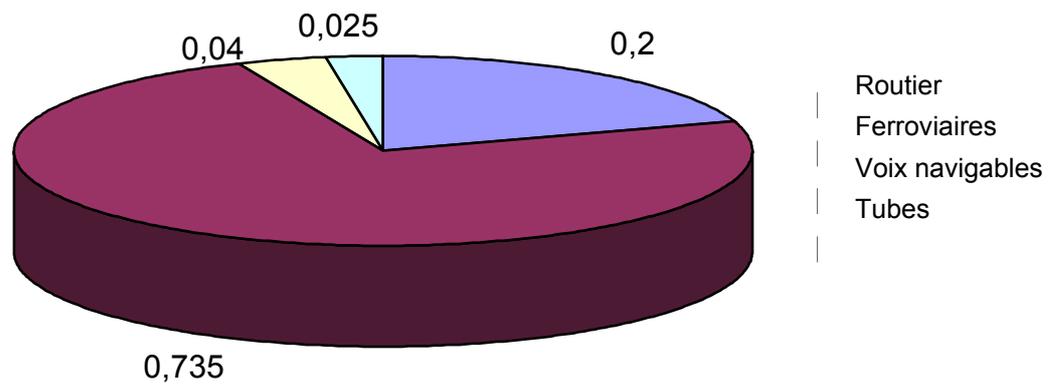
## **6. Comment sont instituees les equipes qui etudient les projets routiers ?**

La conception de quelques travaux nouveaux d'infrastructure routiere est aujourd'hui une activite complexe. En Roumanie, tel comme on a vu, nous nous sommes occupes specialement de la rehabilitation des routes nationales europeennes et seulement pendant les dernieres annees de la conception de quelques travaux importants tels que l'autoroute Bucarest-Cernavoda ou les detours des grandes villes, specialement ceux du couloir IV paneuropeen.

Pour ces travaux nouveaux on a entraine des societes de conception avec experiance dans ce domaine pour les travaux de topographie, terrassements, structures routieres, renforcements, ponts. En ce qui concerne les autres activites, on a initie des collaborations avec les societes de specialite, par des contrats fermes. Ainsi on a fait en ce qui concerne l'impact sur l'environnement, normes regardant la flore et la faune, pour la correlation avec les activites d'urbanisme. Cette activite multidisciplinaire ne peut pas etre coordonnee facilement et c'est pourquoi il serait preferable que les specialistes dans autres domaines que les routes et les ponts soient prepares pour tels projets dans l'ecole et engages dans les societes de conception.

À present, en Roumanie, par le soin de l'Administration Nationale des Routes, pour les travaux nouveaux on etabli des collectives avec des specialistes provenant de la faculte, de la recherche, du domaine de l'environnement, des paysagistes, des sociologues, economistes, specialistes en flore et faune. La coordination de l'activite de ces specialistes revient au chef du projet.

### Transport de marchandises par modes de transport



### Transport des passagers par modes de transport

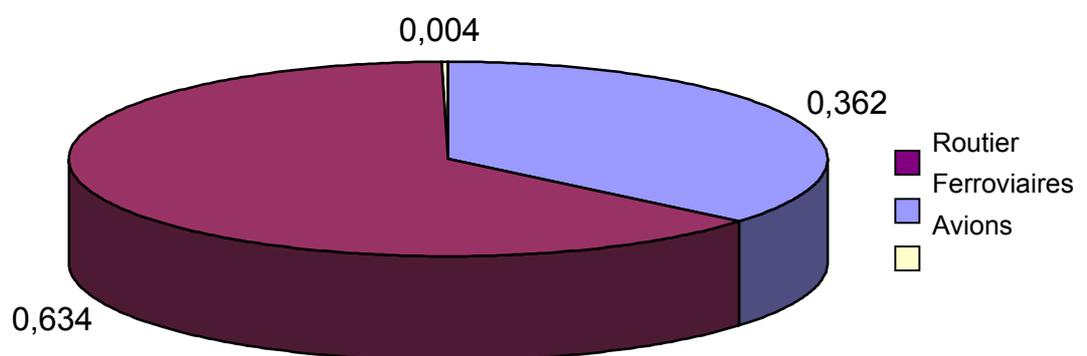


FIG. 1

