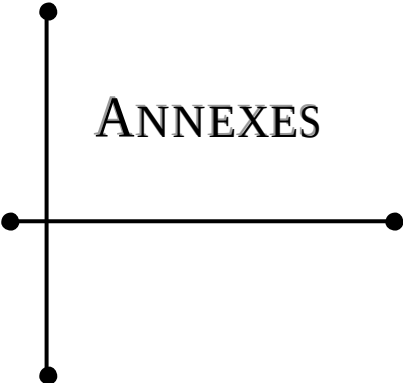




ANNEXES

Annexe 1

Liste des personnes interrogées

- A. BARBAS, Commission européenne, DG XIII.
- M. CABIE, ingénieur, STIB, Etudes et projets, participant projet PHOEBUS.
- T. DUQUENNE, ingénieur commercial, Responsable de la politique de mobilité, cabinet du ministre Hervé Hasquin, Région de Bruxelles-Capitale.
- E. JACQUES, Chef de travaux, Université catholique de Louvain (UCL/TERM), participant projet CAPITALS.
- J.P. LANGE, Ingénieur de Projets, TRACTEBEL, Div. Développements régionaux et urbains, Dpt Trafic Engineering, CITIES Project Office.
- C. LAPLANCHE, ingénieur, Chef de Service technique, STIB, Section études et projets, participant projet CITIES.
- V. LECAT, ingénieur, Macq Electronique, partenaire projet CITIES.
- L. LEJOLY, ingénieur, MET, DG3 Transports, D313 Développement technologique.
- M. MAJOR, Responsable coordination des programmes RTBF, participant projet CITIES.
- R. MAYET, Commission européenne, DG VII – Transport.
- J. NOUVIER, CETE de Lyon, Dpt Exploitation Sécurité, responsable du projet MELYSSA, actif en matière de normalisation télématique.
- A. PECHARD, ingénieur, MET, DG services techniques, D455 Direction des réseaux.
- P. SCHMITZ, ingénieur AED/B3 Techniques spéciales, Région de Bruxelles-Capitale (RBC), ingénieur projet CAPITALS.
- F. VANDERBORGHT, Inspecteur général, Centre Informatique Région Bruxelloise, Coordinateur projet CITIES.
- K. VAN PRAET, Chef de service, RBC, participant projet CITIES.

Annexe 2

Liste des abréviations

AED	Administration bruxelloise de l'Équipement et des Déplacements
AI	Artificial Intelligence
AIPCR	Association Internationale Permanente des Congrès de la Route
ATT	Applied Telematics to Transport
CACS	Centralised Automobile Communication System
CEE	Communauté Economique Européenne
CETE	Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement
CITIES	Cooperation for Integrated Traffic Management and Information Exchange Systems
COST	Coopération Scientifique et Technique en Europe
CSST	Centro Studi Sui Sistemi di Trasporto
DG	Direction Générale (Commission Européenne)
DRIVE	Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe
ENPC	Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
ERTICO	European Road Telematics Implementation Coordination Organization
EUREKA	European Research Coordination Agency
FISITA	Fédération Internationale des Sociétés d'Ingénieurs Pour les Techniques de l'Automobile
GERTRUDE	Gestion électronique du trafic urbain défiant les embouteillages
GPS	Global Positioning System
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur sécurité
ITS	Intelligent Transportation Systems
ITS America	Intelligent Transportation Society of America
IVHS	Intelligent Vehicle Highway Systems
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
PIARC	Permanent International Association of Road Congress
POLIS	Promoting Operational Links with Integrated Services
PROMETHEUS	Programme for an European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety
R&D	Recherche et Développement technologique
RDS-TMC	Radio Data System-Traffic Message Channel
SIER	Service Interdépartemental d'Exploitation Routière (Ile-de-France)
SIRIUS	Système Intégré de Régulation et d'Information aux Usagers
STIB	Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
TAT	Telematics Applications to Transport
TRRL	Transport & Road Research Laboratory (UK)
UE	Union Européenne
VERTIS	Vehicle, Road and Traffic Intelligent Society (Japon)

Annexe 3

La Trilogie routière

Ce qu'il y a de remarquable lorsqu'on examine la séquence que nous avons nommée « préoccupation », c'est qu'elle s'exprime invariablement, depuis les origines de l'automobile, sous la forme d'une trilogie. Dans son sens étymologique, une trilogie constitue chez les Grecs anciens un ensemble de trois tragédies liées par un même thème dans une relation logique. Dans le cas du trafic routier, la séquence de la préoccupation dévoile bien une trilogie au sens premier du terme, faite de trois drames : l'insécurité, la pollution et la congestion, avec leurs victimes, leurs héros, leurs dénouements incertains et leurs nécessités incontournables. Pragmatiquement, on trouvera deux modalités d'énonciation de ces drames, sous la forme de la mise en récit d'une *lutte*, l'une réactive *contre* la violence, la pollution et l'encombrement, l'autre proactive *pour* la sécurité, la protection de l'environnement et la fluidité. Mais toutes deux participent de la même séquence de préoccupation, et se déclinent sous trois formes sémantiques identiquement récurrentes :

- *violence/sécurité* : la violence (ou l'insécurité) routière, qui s'exprime principalement sous la forme des accidents de la circulation, apparaît comme intolérable en regard des atteintes qu'elle porte à l'intégrité et des biens et des personnes. Dans une société aux mœurs civilisées, elle apparaît comme un « fléau » ; les politiques de sécurité routière ont pour but de le combattre ;
- *pollution/protection de l'environnement* : la pollution, qu'elle soit sonore (bruits), atmosphérique (émissions de gaz nocifs), visuelle (dégradations du paysage) ou spatiale (déstructurations des espaces naturels ou bâtis), est incompatible avec le principe de qualité de la vie qui irrigue et l'action publique moderniste et les offres du marché capitaliste, principe dont l'âge et l'intensité ont d'ailleurs évolué parallèlement à la réalité automobile elle-même ; la volonté de lutter pour la protection de l'environnement ou pour la propreté apparaît alors comme consubstantielle à la gestion routière ;
- *congestion/fluidité* : aux yeux des « observateurs », la circulation routière, pour assurer sa fonction vitale, doit être la plus fluide et la plus aisée possible : la fluidité est source d'économies et force d'économie, autrement dit d'efficacité, de productivité, etc. Par contre, la congestion est l'asphyxie d'une société automobile.

Tel est du moins ce qui est décrit depuis un siècle de manière récurrente dans la littérature politique, économique et technique relative à la circulation automobile. Cette trilogie routière s'inscrit en effet au frontispice de tous les documents et de tous les discours sur le sujet ; d'après eux, ce sont bien ces « drames », ces « fléaux » et ces « externalités négatives » qui appellent tout homme responsable à les combattre, c'est-à-dire qui l'assignent à l'action, qui lui indiquent son devoir ou ses obligations. Ils constituent ses préoccupations ; ils le poussent à poser le problème de la circulation.