

Comment en finir avec les embouteillages ?

DH – Interview > N. G. - 11/606/14

Les solutions à long terme du bureau d'étude Espaces-Mobilités.

Bruxelles est l'une des villes les plus congestionnées d'Europe avec une moyenne de 98 heures perdues dans les bouchons par an (pour un trajet quotidien de 30 minutes), comme l'a récemment indiqué un rapport du fournisseur de GPS TomTom. Un chiffre qui place Bruxelles à la 11^e position des villes les plus embouteillées d'Europe. Un phénomène qui n'est pas nouveau mais dont la tendance ne va pas en s'améliorant, bien au contraire. Nous avons interrogé Xavier Tackoen, administrateur-délégué d'Espaces-Mobilités, qui, loin des discours politiques, nous donne quelques pistes pour inverser la tendance.

Est-ce que le projet d'élargissement du Ring, porté par la Flandre, est une bonne solution pour décongestionner Bruxelles ?

"Ce qui nous surprend, c'est de constater qu'on peut encore penser une infrastructure comme le Ring de manière unimodale, simplement pour faire circuler des voitures et des camions. Élargir le Ring, pourquoi pas ! Mais alors, il faut gérer les choses de manière beaucoup plus dynamique : il faut permettre aux transports publics de l'emprunter et prévoir une bande pour le covoiturage."

Et le RER ?

"Le RER a été pensé dans les années 80. Il répond à une réalité des années 80. On est en 2014 et il n'existe toujours pas. Il existera peut-être en 2025. Il faut maintenant réfléchir comment ce projet, qui avait tout son sens à l'époque, peut être réadapté à l'évolution de la ville. C'est-à-dire une ville polycentrique où il ne faut plus faire converger tout vers le centre car il y a de plus en plus de petits centres qui s'organisent par eux-mêmes. La jonction Nord-Midi, par laquelle transitent 95 % des trains, nécessite aussi un choix fort. Les trains locaux doivent passer par d'autres infrastructures, ce qui permettrait de mailler le territoire bruxellois. Ainsi, le ferroviaire pourrait jouer un rôle complémentaire au métro."

Développer le métro n'est plus une solution ?

"Il ne faut pas rêver. On ne va plus construire des dizaines de kilomètres à Bruxelles. C'est impayable ! Développer de nouvelles lignes de métros ne se fera que si l'on est prêt, comme l'Espagne, à endetter la population bruxelloise sur 60 ans. Ce n'est pas responsable. Par ailleurs, pour 1 km de métro, on va pouvoir construire entre 5 et 10 km de tram. Un métro Nord-Sud ne va desservir qu'une partie de la Région alors que pour le même prix, on a 10 lignes de trams qui peuvent sortir de Bruxelles."

Le projet de péage urbain n'a pas non plus vos faveurs.

"C'est un mauvais signal. Si vous payez, vous pouvez rouler : c'est un système antisocial. En plus, cela coûterait très cher à mettre en œuvre. Pourquoi condamner

l'automobiliste dans son déplacement quand il paye déjà par ailleurs ? La meilleure manière pour qu'il roule moins en ville, c'est de lui laisser moins de place et d'utiliser cette place à autre chose. Il faut augmenter très fort la vitesse des bus et des trams tout en augmentant, de manière générale, leur prix. Cela générerait autant de recettes que le péage urbain."

On a vu les pouvoirs publics combattre de nouvelles formes de mobilité comme Uber. C'est un tort selon vous ?

"Oui. Pour moi, c'est un outil extraordinaire. Mon métier, c'est d'analyser les nouvelles tendances. Je l'ai testé deux fois et je trouve ça génial. D'accord, c'est une distorsion de concurrence monumentale mais sa dimension créative va transformer la mobilité qu'on le veuille où non. Il faut décloisonner la mobilité. Si Bruxelles ne voit pas les nouvelles tendances comme Uber arriver, cela va générer de gros problèmes."