

Five reasons Belgium has the worst traffic in Europe

theguardian.com Laurent Vermeersch 28 August 2014

Brussels hosts the giant bureaucracy of the EU ... yet its roads, and those in Antwerp, are the most traffic-snarled in Europe. What is Belgium doing so wrong?

Many employers prefer giving out a car than a raise, as they pay less tax that way ... Volkswagen cars at the Vorst plant in Brussels. Photograph: Yves Herman/Reuters
Traffic congestion analysis consistently shows a surprising fact: Brussels and Antwerp, the two largest cities in Belgium, are the two most congested cities in Europe and North America. This was confirmed in [the latest ranking from Inrix](#), a traffic data organisation (in which Milan temporarily took top spot). It is estimated that drivers in Brussels waste 83 hours a year in traffic. Things are so dire on Belgium's roads, that [the OECD has urged local authorities to take action](#). How did the administrative heart of the European Union get into this traffic mess?

1. Company cars

In most cities, only top managers are offered a car by their employer. Not in Belgium. "Up to 15% of all cars and about 50% of new cars are company cars," says Cathy Macharis, a mobility professor at the Free University of Brussels (VUB).

In many cases, people with a company car don't even need their vehicle for work. Many employers simply prefer giving a car instead of a raise or a bonus. Why? Because they pay less tax that way.

And of course those who don't have to pay for their car, or even for fuel, have no incentive to look for alternative transport. So they tend to drive much more than anyone else.

2. People live too far from work

Belgium is a small country, but every Belgian probably knows somebody who commutes more than 100km every day. That's because jobs are concentrated in the large cities, but most people won't move there. "People landing a job in London or Paris are likely to move there. If they have to go there for a meeting, they will sleep in a hotel to be on time," says Steven Logghe, head of traffic at Be-Mobile, which provides traffic information. "Belgians, however, prefer to wake up a little earlier and drive across the

country.”

The OECD blames this on a rigid housing market, caused by the high transaction costs of buying a house. There’s also a strong anti-urban mentality. For many Belgians, owning a detached house with some green space in the neighbourhood where they grew up is worth all those hours on the road.

3. Unattractive alternatives

Because of widespread suburbanisation, many Belgians are car-dependent. Those who do have other transport options will often prefer to use their car, because the alternatives are not well designed. There is a lack of park-and-ride facilities, for example, and inner-city parking is relatively cheap and abundant, encouraging people to drive all the way into the city centre. Cycle infrastructure has improved, notably in Antwerp, but is still very poor in many suburban areas and in hilly Brussels.

At first sight, trains have been doing better. Passengers numbers have increased more than 40% since 2000. But the national railway company is struggling to cope with surging demand. Overcrowding, frequent delays and the occasional general strike are all part of the train experience. Trains are actually travelling at slower speeds than previously, in an attempt to improve on-time-records. And a long-promised high-frequency suburban network around Brussels is postponed every year.

4. A healthy economy

“As the economy grows, speed goes down,” according to a report by Inrix. In this sense, congestion is a sign of good economic fortune. Brussels has a strong service economy that is relatively immune to market fluctuations because it is anchored on public institutions, notably those of the EU. Indeed, traffic is never worse than during EU summits. Antwerp, with its large port, is an important logistic hub, attracting a lot of heavy truck traffic from across Europe.

“One could conclude that all this congestion is due to the success of our economy, rather than the failure of mobility policies,” says Kris Peeters, author of several books on the subject. “This should make us question the need for constant economic expansion, and think about economic activity that doesn’t bring about more traffic.”

5. An ill-conceived road network

The ring roads of Antwerp and Brussels are the twin centres of a spider

web of highways that is impossible to evade. “People travelling across the country have no options but to pass at least one or both cities, even if they don’t need to be there,” says Logghe. “The same is true for the rail network. Half of all trains go through Brussels.”

Because most of the country is heavily suburbanised, highways also have many entrances and exits, mixing local with long-distance traffic, and causing more collisions, which in turn clog traffic up even more.

So what’s the solution?

Advocates of road building say that capacity has barely increased in 30 years. But Belgium already has one of the densest road networks in the world. “Building more roads is absolutely not the solution,” says Peeters. “It is proven to bring only temporary relief, and in the long run, simply attracts more traffic.”

Most experts, including the OECD, expect better results from some kind of congestion charge or road pricing. This has been under discussion by national and regional government for years. Until now, however, there has been no sign of a political deal. Meanwhile, the public seems even less convinced. When a study on the issue made headlines earlier this year, an online petition against road pricing gathered more than 170,000 signatures in just 10 days. Perhaps Belgians just like their traffic jams.

Laurent Vermeersch (@thecitygeek) is a journalist for [Brusselnieuws](#) and part of the [Guardian Cities global city writers network](#)

Mais pourquoi Bruxelles est-elle si embouteillée?

RÉDACTION EN LIGNE Publié le vendredi 29 août 2014 à 13h22 - Mis à jour le vendredi 29 août 2014 à 13h31

La circulation à Bruxelles est l'un des problèmes majeurs que rencontrent les autorités politiques. Entre promotion des transports en commun et taxe kilométrique, rien ne semble vouloir fonctionner. Résultat, la capitale belge est la plus embouteillée d'Europe... et d'Amérique Nord. Il en va de même pour Anvers, de loin la deuxième ville la plus peuplée du pays, qui se classe troisième du **classement dressé par Inrix**, juste derrière Milan et Bruxelles. Le fief de Bart De Wever bat des villes comme Los Angeles, Londres ou encore Paris. Selon ce *ranking*, les automobilistes perdent près de 83 heures dans les bouchons bruxellois. Quant aux Anversois, ils restent "seulement" coincé 78 heures.

Une situation catastrophique, qui a parfois les "honneurs" de la presse étrangère. Ainsi, le prestigieux quotidien britannique *The Guardian* reprend les explications de Laurent Vermeersch, un journaliste bruxellois, sur le trafic des deux plus grandes cités du pays.

Celui-ci raconte comment le cœur de l'Union européenne s'est empêtré dans cette situation... "catas-traffic".

Premièrement, la "générosité" des patrons en matière de **voitures de société** pèse beaucoup dans la congestion du trafic. Selon Cathy Macharis, professeur à VUB spécialisée dans la mobilité et les transports, 15% de l'ensemble des autos et la moitié des nouvelles voitures mises en circulation sont fournies par les entreprises. Pourtant, la plupart des travailleurs disposant d'un véhicule de société n'en n'ont même pas besoin. Mais la perspective d'avoir le carburant "offert" par la boîte qui les emploie les poussent à oublier les transports en commun ou le co-voiturage. Les *boss* préconisent toujours ce type d'avantage plutôt qu'un bonus car ils payent encore de faibles taxes sur ces voitures.

Une autre raison expliquant les énormes files qui encombrant Bruxelles aux heures de pointe est **la distance qui sépare les travailleurs de leur domicile**. *"Les emplois sont concentrés dans les grandes villes, mais la plupart des gens n'y vivent pas"*, peut-on lire dans le *Guardian*. *"Les gens qui bossent sur Londres ou Paris préfèrent bouger là-bas"*, explique Steven Logghe, patron de Be-Mobile. *"Les Belges, eux, vont plutôt se lever tôt et conduire à travers le pays"*. Selon l'OCDE, le marché de l'immobilier (et les prix exorbitants qui vont avec) sur Bruxelles est en cause, ainsi que la mentalité "*anti-urbaine*" du pays.

L'un des problèmes importants est également **le manque d'infrastructures** qui pourraient pousser les automobilistes à troquer la voiture pour un autre type de transport. Ainsi, le manque de parkings aux abords des stations de métro n'est pas bénéfique, ni la pauvreté (voire la dangerosité ?) des pistes cyclables bruxelloises. Certes, la situation à ce niveau est meilleure à Anvers, mais Bruxelles accuse un sérieux retard. De plus, la ville est plus vallonnée, ce qui rebute les cyclistes peu chevronnés. Seule éclaircie dans la grisaille: la SNCB. Le trafic a augmenté de 40% en quinze ans selon le *Guardian*. Mais la demande devient de plus en plus forte et les chemins de fer belges ont de plus en plus de mal à endiguer le surplus de voyageurs. Trains bondés, retards incessants, il faut s'armer de patience pour se rendre sur son lieu de travail via le rail. Et les projets de RER sont sans cesse reportés.

Toutefois, les plus optimistes verront dans l'incroyable trafic auto un signe de **bonne santé économique**. *"Bruxelles a une solide économie, relativement à l'abri des fluctuations du marché car elle est accolée aux institutions publiques, notamment de l'Union européenne"*, explique le quotidien britannique. Celui ou

celle qui a déjà circulé en ville durant un sommet européen pourra témoigner que l'UE joue un rôle important dans la problématique. A Anvers, c'est l'arrivée de nombreux transports poids lourds due à la présence du port qui a tendance à bloquer les axes routiers. *"On pourrait conclure que cette congestion s'explique par la réussite de notre économie, plus que par l'échec des politiques de mobilité"*, a indiqué Kris Peeters, ministre-président de la Région flamande.

Mais l'une des raisons principales est aussi **le terrible réseau routier des deux villes**. Une *"toile d'araignée d'autoroutes à laquelle il est impossible de se soustraire"*. En effet, quiconque veut traverser le pays n'a d'autre choix que de se "coltiner" le ring bruxellois ou anversois. Avec tous les bouchons qu'ils comportent. Entre les conducteurs qui souhaitent effectuer un long trajet et les habitants de la banlieue de Bruxelles, le choc est parfois inévitable.

Mais comment faire pour endiguer le trafic ? Construire encore plus de routes ? Instaurer une taxe-routière ? Un péage urbain ? Les usagers de la route eux-mêmes semblent contre cette idée, comme en témoigne la pétition qui a recueilli des dizaines de milliers de signatures en quelques jours. Vous avez dit avenir "bouchonné" ?