

Comment la débâcle des tunnels pourrait sauver la mobilité à Bruxelles

MIS EN LIGNE LE 28/01/2016 À 17:51 MOBILITÉ BRUXELLOISE

PAR QUENTIN DAVID, UNIVERSITÉ DE LILLE 1, MAÎTRE DE CONFÉRENCES INVITÉ À L'ULB; RENAUD FOUCART, UNIVERSITÉ HUMBOLDT DE BERLIN, MAÎTRE DE CONFÉRENCES INVITÉ À L'ULB.

Les fonds nécessaires à la réparation des tunnels bruxellois pourraient être avancés par le secteur privé, auquel on pourrait en confier la gestion future. Fermer ces infrastructures sans offrir une alternative crédible plongera tous les usagers dans le chaos, quel que soit leur moyen de transport.

Ces dernières semaines, Bruxelles a montré ce qu'elle pouvait offrir de pire en matière d'anticipation et d'utilisation des deniers publics. Après des années de mauvaise gestion des infrastructures, les tunnels par lesquels transitent des dizaines de milliers d'automobilistes ont dû être fermés sans préavis, et sans que personne n'ait sérieusement réfléchi à comment s'adapter à la nouvelle situation.

Le niveau actuel de la congestion automobile à Bruxelles ne peut satisfaire personne. Certainement pas ceux qui sont coincés quotidiennement dans les embouteillages. Pas non plus les entreprises installées dans la capitale et subissant différents surcoûts liés à la congestion : stress et retard des employés, délais de livraison, etc. Encore moins les habitants qui y sacrifient leurs conditions de vie et leur santé.

Il est facile de comprendre qu'à court terme, réduire la capacité des routes augmente la congestion. Lorsqu'on ferme un tunnel du jour au lendemain, le même nombre de voitures se concentre sur un nombre plus faible de voies. A l'inverse, lorsqu'on augmente le nombre de voies, on observe une réduction des embouteillages... à court terme. A long terme, c'est l'effet contraire qui opère. Ce phénomène fait consensus parmi les scientifiques et est connu sous le nom de « loi fondamentale de la congestion » (1). Lorsqu'on construit une nouvelle infrastructure routière, il devient plus intéressant pour de nouveaux utilisateurs d'investir dans l'achat d'une voiture et d'utiliser l'infrastructure : c'est ce qu'on appelle le trafic induit. Le nombre d'utilisateurs augmente jusqu'à revenir, au minimum, au niveau de congestion initial. On se retrouve quelques années plus tard avec plus de voitures, moins d'utilisateurs des transports en commun et toujours autant de congestion.

Si on considère le problème dans l'autre sens, il « suffirait » de réduire le nombre de routes pour réduire la congestion. C'est vrai... mais à nouveau seulement à long terme. A court terme les infrastructures routières sont utiles et importantes et, pour certains utilisateurs, il est et restera primordial de pouvoir se déplacer en voiture. Le risque électoral serait énorme pour un décideur politique de prendre unilatéralement une décision qui augmenterait les embouteillages à court terme sous prétexte d'améliorer le bien-être des Bruxellois à long terme. Il est probable qu'un nombre important d'automobilistes n'ajuste pas son comportement et fasse « le gros dos » en attendant un retour en arrière (2). C'est ce phénomène qu'on observe actuellement, générant des embouteillages inégalés jusqu'ici dans l'attente de la réouverture des tunnels.

Une gabegie

A moins d'entreprendre l'opération suicidaire de dépenser des centaines de millions d'euros pour revenir à la situation catastrophique qui prévalait déjà avant les récents événements, la gabegie des tunnels peut et doit être utilisée comme une opportunité de repenser la mobilité. Si les autorités publiques prennent le problème dans le bon sens, il est possible que la situation de Bruxelles soit meilleure pour les navetteurs, les entreprises et les habitants à moyen ou long terme. Il faut saisir cette opportunité pour envoyer un message très fort à tous les usagers de la route. Après une étude minutieuse pour déterminer quels sont les tunnels qui seront encore indispensables dans le futur, il faut déterminer lesquels ne doivent pas remis en état et commencer, rapidement, à étudier comment ils pourraient être recyclés. Cela accélérerait la transition vers le Bruxelles du futur avec moins de pollution, plus de transports alternatifs mais aussi moins d'embouteillages pour les automobilistes.

Un Etat peu crédible

Un message clair doit s'adresser aussi à tous ceux qui pourraient utiliser les transports en commun mais n'ont aujourd'hui pas intérêt à le faire. Il faut avancer vite et fort pour offrir un meilleur accès à Bruxelles pour tous. Plus d'utilisateurs, ça veut dire plus de ressources financières pour les sociétés de transport public, plus de fréquences et donc une meilleure qualité. Moins de congestion, ça veut dire des transports publics moins chers pour le contribuable. Des chercheurs avaient montré dès 2007 que près de 20 % des ressources de la STIB servaient exclusivement à maintenir des véhicules dans les embouteillages (3). S'agissant de la SNCB, il convient de rappeler que la mise en service des lignes RER était initialement annoncée pour 2002. Ce qui devrait constituer la première priorité pour l'économie bruxelloise, à savoir s'assurer que les gens puissent venir y travailler, devrait arriver au plus tôt avec 23 années de retard. Comment demander au citoyen d'ajuster ses comportements en se préparant à l'arrivée du RER si l'Etat est tellement peu crédible ? Et que dire des millions investis dans le projet d'élargissement du ring, qui entraînera, à coup sûr, encore plus de congestion ?

Privatiser pour mieux rouler

Pour les tunnels considérés comme vitaux, il faut lancer au plus vite les travaux de rénovation nécessaires. La méthode la plus logique serait que l'argent soit avancé par le privé, qui se finance ensuite en exploitant les tunnels. Cela permettrait d'assurer aux utilisateurs un bon niveau de service en contrepartie du paiement d'un droit d'utilisation. C'est ce que font presque toutes les grandes villes japonaises, mais aussi Londres et Stockholm, et un grand nombre de villes américaines à commencer

par New York. Avoir une voiture coûte déjà cher, c'est vrai. Mais c'est la décision d'utiliser une voiture dans un espace réduit qui crée des conséquences négatives pour les autres utilisateurs. C'est précisément à ça que sert un péage : s'assurer que ceux qui ont vraiment besoin d'utiliser un tunnel à un moment précis puissent le faire dans les meilleures conditions, tout en payant le coût qu'ils génèrent. Qui parmi les nombreux Bruxellois et navetteurs ne pouvant se passer de leur voiture, souvent pour d'excellentes raisons, ne serait pas prêt à payer un peu plus pour sortir de l'enfer routier qui leur est offert tous les jours ? Pour de nombreux travailleurs indépendants qui pourraient se déplacer plus rapidement, ou de nombreux navetteurs qui pourraient partir plus tard et rentrer plus tôt, c'est même souvent un gain financier net.

Agir aujourd'hui de manière concertée, claire et crédible est absolument nécessaire. Réparer tous les tunnels c'est jeter des centaines de millions d'euros dans un puits sans fond dans une région qui peine déjà à avancer dans ses travaux d'infrastructure les plus urgents. Les fermer sans se donner les moyens d'offrir une alternative crédible c'est garantir le chaos à tous les usagers, quel que soit leur moyen de transport.

(1) Voir par exemple, Duranton, Gilles, and Matthew A. Turner, *The fundamental law of road congestion : Evidence from US cities* dans *The American Economic Review* (2011) : 2616-2652.

(2) David, Quentin, et Renaud Foucart, *Modal choice and optimal congestion*, dans *Regional science and urban economics* 48 (2014) : 12-20.

(3) Frédéric Dobruszkes et Yves Fourneau, *The direct cost and geography of Brussels mass transport's operating delays*, dans *Brussels Studies* 7 (2007) : 1-19.

SUR LE MÊME SUJET

Tous nos articles sur la mobilité bruxelloise

LE DÉBAT

Mobilité bruxelloise



Piétonnier, tunnels, RER, la capitale est engluée dans ses problèmes de mobilité. Tous nos articles.

LA CHRONIQUE
