

# Embouteillages : quelle stratégie ?

Sur notre réseau routier, des files structurelles apparaissent quotidiennement, à des endroits où la demande de trafic est supérieure à la capacité disponible. Les conséquences sont lourdes, en termes de pertes économiques et de santé publique (anxiété des conducteurs).

Le chantier actuellement en cours et les conséquences néfastes qu'il entraîne sur l'autoroute E 411 et la Nationale 4, entre Courrière et Wierde, n'est, en la matière, qu'un exemple supplémentaire (voir nos éditions de ce mercredi 9 novembre).

Constatant l'accroissement des files structurelles, François Bellot (bourgmestre de Rochefort et président du groupe MR du sénat) a interpellé le secrétaire d'État à la Mobilité sur les mesures prises et les stratégies qu'il envisage de mettre en place. Étienne Schouppe a mentionné deux pistes :

- entrée en vigueur, d'ici deux ans, de l'eurovignette utilisant la modulation tarifaire, en fonction de la congestion du trafic ;

- développement du système de transport intelligent de la gestion du trafic *Easyway 2* (informations routières diffusées via des panneaux à affichage variable, utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, en heure de pointe).

Le secrétaire d'État a également rappelé l'importance de la répartition modale entre les transports publics et le réseau routier. Selon lui, la finalisation du projet de RER, l'amélioration de la qualité du transport public et l'augmentation de places dans les trains sont d'autres pistes.

L'assistance à la conduite pourrait, par ailleurs, être une solution. Mais, Étienne Schouppe doute de sa mise en place avant 2014. En effet, pour être efficace, ce système exige l'implantation de technologies satellites (type *Galileo*) dans les voitures et la diffusion automatique d'informations routières à tout utilisateur.

François Bellot a insisté pour que des solutions soient envisagées rapidement car «*Nous allons vers une congestion du trafic,*

*notamment autour de Bruxelles et d'Anvers.*» Il rappelle également l'importance d'une réponse appropriée, en cas de files ponctuelles (accidentelles) et d'une utilisation optimale des moyens disponibles pour débloquer le trafic le plus rapidement possible.

À titre d'exemple : «*7 000 camions empruntant le viaduc de Vilvorde et étant bloqués là, pendant une demi-heure, cela représente (à raison d'un coût de 50 €/h), au bout de la journée, une perte de pas moins de 175 000 €. Et on ne parle ici que des transporteurs. Il y a également un manque dans le chef des particuliers.*»

Le maire de Rochefort profite de l'occasion pour insister sur l'intérêt de procéder aux travaux, durant la nuit, les week-ends et les périodes de congé (à l'instar de ce qu'il se fait, de plus en plus, en Flandre) afin de diminuer les répercussions des divers chantiers (qui n'en restent pas moins nécessaires) sur le système économique de notre pays. ■