



[GDF](#)

[SUEZ](#)

[recrute](#)



- [régions](#)
 - [liège](#)

Bouchons de Liège à la chaîne

JOEL MATRICHE

vendredi 06 février 2009, 10:22

Liège. Des embouteillages plus importants dans l'agglomération. Et des milliers d'heures perdues.



Des universitaires de Louvain ont notamment étudié l'évolution du trafic en région liégeoise d'ici 2020 © Belga

Quel sera l'état de nos routes dans les années à venir ? Quelle mobilité ? Quelle pollution ? Combien d'heures perdues dans les embouteillages et donc quelle perte économique ? Pour balayer ces points d'interrogation, le SPF Mobilité et Transports a confié à T.M. Leuven, un institut de recherche fondé en 2002 par l'université catholique de Louvain, d'analyser la congestion routière présente mais surtout à venir. Les réseaux routiers tels qu'ils devraient

se dessiner autour de Gand, Anvers et Liège en 2020 ont en effet été décrits dans ce rapport.

Le trafic routier, résumant les chercheurs Sven Maerivoet et Isaak Yperman, sera globalement et largement plus intense dans 12 ans qu'il ne l'est aujourd'hui. Y compris en région liégeoise puisqu'ils prévoient une augmentation de la circulation de 26 % dans l'agglomération liégeoise, contre 25,2 % autour de Bruxelles, 15,7 % autour d'Anvers et 15,1 % dans l'agglomération gantoise.

Et le temps perdu (en heures de pointe) dans l'habitacle est à l'avenant, avec les conséquences économiques mais aussi environnementales que cela suppose : une augmentation de 36,3 % pour Gand, de 25,2 % pour Liège et de 19,8 % pour Anvers. En agglomération liégeoise toujours, les pertes de temps devraient être plus grandes sur le réseau régional que sur les voiries provinciales et communales. Alors qu'ailleurs dans le pays, la tendance est plutôt inverse.

Péages routiers

Plus concrètement encore, si la longueur moyenne des embouteillages supportés par l'agglomération liégeoise est aujourd'hui de 5 kilomètres, elle sera de ... 9 kilomètres dans 12 ans. Reste que même si la consommation globale de carburant et donc aussi les rejets de CO₂ vont augmenter, les autres émissions polluantes devraient, elles, connaître une diminution malgré la forte augmentation du trafic. Une consolation qui est à mettre au compte du renouvellement continu du parc automobile et des normes de plus en plus strictes applicables aux nouveaux véhicules.

Comment juguler ce trafic ? « *Une mesure importante et pertinente est le télépéage, conclut Ysaak Yperman. Une taxe kilométrique offre une bonne solution pour réguler le trafic. Mais il faut le faire de manière intelligente : en payant plus pendant les heures de pointe que pendant les creux, etc. Cette différenciation doit porter autant sur le moment – dans ou hors des heures de pointe – que sur le lieu et la catégorie de véhicule.* » Et de citer en exemples la France, la Suisse, les Pays-Bas et Londres notamment. Étendre le réseau routier n'aurait par contre, estime-t-il, que des effets à court terme car à plus longue échéance, « *la demande va s'adapter, avec des effets d'aspiration et une demande de circulation latente qui peuvent annuler les effets positifs.* »