

# Rencontre avec **Isaak Yperman,** Chercheur Transport & Mobility Leuven



**UPTR : Monsieur Yperman, vous êtes chercheur auprès de la société Transport & Mobility Leuven, un centre de recherches qui n'est peut-être pas connu du grand public. Pouvez-vous nous informer en quoi consiste l'activité principale de ce centre?**

**Isaak Yperman :** Transport & Mobility Leuven analyse la mobilité et étudie les effets, sur la mobilité, des mesures prévues par les pouvoirs publics avant que celles-ci ne soient effectivement mises en pratique. Quel est l'impact de ces mesures sur les flux du trafic, les files, les temps de parcours, les coûts de transport, la qualité de l'air, le bruit, la sécurité du trafic? Quels sont les coûts et bénéfices sociétaux de ces mesures? Ce sont là les questions auxquelles Transport & Mobility Leuven tente de répondre.

**UPTR :** Les travaux de cet été au Viaduc de Vilvorde ont eu un grand impact sur la circulation routière dans toute la Belgique sous forme de files supplémentaires, de plus longs temps de circulation et de détournements. La Régie des Routes néerlandophone avait prévu un temps de 15 à 45 min. de files supplémentaires. Peut-on en évaluer le surcoût pour le transporteur?

**Isaak Yperman :** Si tous les camions qui traversent le viaduc perdent en moyenne un quart d'heure à cause des travaux, le coût supplémentaire peut s'élever jusqu'à **250.000 euros par jour** pour les transporteurs. Le transport de personnes serait, lui aussi, confronté à un coût supplémentaire du même ordre de grandeur.

**UPTR :** Comment arrivez-vous à ce montant? Comment se décompose-t-il?

**Isaak Yperman :** Un jour de semaine, il faut savoir qu'environ 20.000 camions passent sur le viaduc de Vilvorde. Imaginons que ces 20.000 camions perdent en moyenne un quart d'heure, la perte totale en temps

supplémentaire s'élève à **5.000 heures** pour tous les camions ensemble. Nous allons ensuite monétariser cette perte de temps. Pour un camion, on considère que le coût de la perte de temps représente en moyenne **50 euros par heure**. Si on multiplie ce montant par la perte de temps supplémentaire totale de 5.000 heures, on obtient un coût supplémentaire de 250.000 euros. Notez qu'il s'agit ici d'une évaluation très approximative. En outre, il y a des effets secondaires qui sont difficilement chiffrables, comme une pression accrue sur le réseau routier secondaire ou la perte de temps pour les voitures qui se trouvent effectivement dans les files mais ne doivent en fait pas traverser le viaduc.

**UPTR :** Le coût d'une heure de file varie selon que l'usage du véhicule est professionnel ou privé (p. ex. voiture privée en vacances). Expliquez-nous.

**Isaak Yperman :** La valorisation en temps d'une heure perdue dans les embouteillages diffère en fonction du type de véhicule et du motif du déplacement. Là où, pour les camions, on

**« On sait quand on part,  
pas quand on arrive... »**

## « De nombreuses files structurelles se créent sur le réseau routier belge »

compte, par exemple, 50 euros par heure perdue, la valorisation du temps pour une voiture particulière va plutôt être estimée à 10 euros par heure. En outre, on peut encore établir une distinction entre le trafic de personnes à caractère professionnel (par exemple, 20 euros par heure) et le trafic à caractère récréatif (moins de 10 euros par heure).

**UPTR : Ce montant vaut pour toutes les sortes de bouchons et pas seulement pour les travaux routiers. Avez-vous d'autres exemples chiffrés ?**

**Isaak Yperman :** Le 10/02/2010, de fortes chutes de neige ont plongé le réseau routier belge dans un chaos indescriptible. Les files ont été 4 fois plus longues qu'au cours d'une journée de travail normale. Le coût de la congestion sur le réseau autoroutier a, à l'époque, été estimé à 2 millions d'euros. Au niveau du réseau routier dans son ensemble (y compris les routes secondaires), la congestion a coûté 10 millions d'euros. Et cette estimation ne tenait pas compte des coûts découlant des arrivées tardives au travail, des rendez-vous manqués, des chargements de camions arrivés en retard dans les rayons des magasins, etc...C'est tout simplement impossible de chiffrer tous ces paramètres.

**UPTR : Le montant global de l'immobilité est pharaonique ! Quelles solutions existent selon vous pour réduire l'addition ?**

**Isaak Yperman :** Plus petite est la perte de temps dans les files, plus faibles seront également les répercussions économiques. Il y a une différence entre les files accidentelles et les files structurelles. Les files accidentelles apparaissent lorsque des circonstances particulières ou imprévues, comme des accidents, des circonstances atmosphériques ou des événements extrêmes se produisent. Ces files constituent un obstacle supplémentaire compte tenu de leur caractère imprévisible. Les files accidentelles peuvent être limitées dans un réseau routier robuste, qui est mieux armé face aux perturbations, notamment de par la présence d'une capacité de réserve et d'options de repli. Bien entendu, un réseau routier robuste ne se fait pas du jour au lendemain. Transport & Mobility Leuven recherche pour l'instant, en collaboration avec la KULeuven, des moyens de rendre notre réseau routier actuel plus fiable et de réduire les files accidentelles. Les files structurelles apparaissent quotidiennement à des endroits où la demande en trafic est supérieure à la capacité disponible. Sur le réseau routier belge, de nombreuses files structurelles se créent. Pour les réduire, il existe 2 possibilités : soit on augmente la capacité, soit on réduit le trafic. **A certains endroits névralgiques, on peut accroître la capacité avec des interventions relativement simples, comme la réorganisation des manoeuvres d'entrecroisement et des bandes de présélection ou une gestion plus intelligente des feux.** La limita-

tion ou la maîtrise de la demande de trafic peut se faire au moyen d'une perception kilométrique intelligente, dans laquelle le tarif est dépendant de la localisation, de la tranche horaire et du type de véhicule. Ainsi, le tarif sera plus élevé aux heures de pointe, à des endroits sensibles aux files. Dans l'optique d'une tarification optimale pour les véhicules particuliers tout comme pour les camions, la capacité disponible du réseau routier est utilisée sans que des files n'apparaissent. En fait, on paie pour pouvoir rouler sans embouteillage. Mais le prix à payer est moins important que le coût que représentent les heures perdues dans les files !

**UPTR : Que pensez vous de l'idée de l'UPTR de travailler à défiscaliser les heures de travail prestées en horaire décalé, afin d'inciter les gens à modifier leur comportement et à quitter les plages horaires où les routes sont saturées ?**

**Isaak Yperman :** Une telle proposition est jusqu'à un certain point comparable au système de la perception kilométrique intelligente : circuler en heures creuses est moins cher que pendant les heures de pointe. Dans ce scénario, on peut s'attendre à un impact favorable sur la répartition du trafic, ce qui engendre des files moins importantes et une utilisation plus efficace du réseau routier.

**UPTR : Selon le CRR, 10 % de véhicules en plus, ce n'est pas 10 % de bouchons en plus mais 50 % ! Partagez-vous cette analyse ?**

**Isaak Yperman :** La corrélation entre augmentation du nombre de véhicules et augmentation des files dépend fortement de la localisation (et de l'heure). Aux endroits où la capacité de trafic est déjà atteinte, une hausse en véhicules de 10% peut déjà engendrer un doublement des temps de parcours. Par ailleurs, il y a des endroits où le niveau de trafic est encore loin du point de saturation, et là une augmentation du nombre de véhicules de 10% n'aura pratiquement pas d'impact sur les temps de parcours ou les longueurs des files. Pour chiffrer l'impact d'une augmentation globale sur l'ensemble du réseau routier belge, des études supplémentaires sont nécessaires.

**UPTR : Dans ce cadre, comment analysez-vous l'idée existante (ndlr en Wallonie) d'interdire le trafic camion le dimanche sur les routes belges ?**

**Isaak Yperman :** On s'attend à ce que l'impact d'une telle mesure sur la congestion routière soit limité, vu que le dimanche il n'y a pratiquement pas de files structurelles et que la part des camions est d'office limitée ce jour là.



### Etats généraux de la sécurité routière : L'UPTR plaide pour une révision de la réglementation sur les temps de conduite et de repos.

**L'UPTR relance le débat sur une révision des sanctions relatives à la réglementation sur les temps de conduite et de repos.**

Les principes de cette réglementation remontent en effet déjà à 1985 et apparaissent aujourd'hui de plus en plus inadaptés à la réalité du trafic et de la mobilité du 21ème siècle. Sans que cela nuise à la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route, les transporteurs souhaitent que l'on tienne (enfin) compte des problèmes récurrents de congestion et d'embouteillage à répétition.

La Belgique est aujourd'hui un chantier routier permanent... Les files et bouchons sont tous les jours plus imprévisibles. La réglementation sur les temps de conduite et de repos reste pourtant inflexible. Si un camion parcourt 5 kilomètres en une heure, l'appareil de contrôle tachygraphe enregistre une heure de conduite.

Il est aujourd'hui fréquent qu'un chauffeur bloqué dans un bouchon se trouve dans la situation où il devrait légalement s'arrêter (et couper son moteur ...) pour que son tachygraphe enregistre une pause obligatoire. Bloqué dans les files, comme les autres usagers de la route, ce n'est évidemment pas possible et son tachygraphe va automatiquement enregistrer une infraction pour dépassement du temps de conduite !

Pour l'UPTR, il convient de rappeler que dans ce type de situation, il s'agit d'un cas (de plus en plus fréquent ...) de force majeure. Il n'y a aucune intention de fraude, aucun bénéfice économique (que du contraire ...), ni même une méconnaissance (coupable) de la réglementation. Il s'agit d'un concours de circonstances imprévisibles (travaux de réfection, accident, embouteillage, etc.).

En fait, l'UPTR ne demande qu'un minimum de compréhension et une tolérance raisonnée par rapport aux difficultés des transporteurs et de leurs chauffeurs dans un environnement routier toujours plus congestionné.