

pourrait polluer l'air à Bruxelles ! Rappelons donc que la contribution des quatre-roues motorisés à la pollution à Bruxelles se situe entre 5 % et 28 % selon l'endroit et les circonstances. Cela diminue continûment vu l'amélioration des moteurs à essence ou diesel et pourrait être réduit à très peu avec la proportion croissante de voitures électriques ou au gaz.

Malgré l'augmentation du trafic sur le ring (cf. Vlaamse Verkeer Centrum) et les embouteillages polluants qui en résultent, les mesures de la Cellule interrégionale de l'environnement montrent que la pollution à Bruxelles diminue. A présent, il faut donc réduire la congestion pour faire baisser la pollution par NOx et particules.

#### Les Flamands favorisés ? Non !

Les opposants à l'élargissement du ring avancent un autre argument: ce changement dynamiserait les liaisons entre les sites industriels flamands situés au nord de Bruxelles et favoriserait donc le développement d'activités flamandes au détriment de Bruxelles. Rien à voir ! La mobilité des Bruxellois est déjà déplorable. Pourquoi ? A cause des politiques antivoiture affirmées du ministre de tutelle Pascal Smet.

Sa politique suffit à altérer le développement des activités productives sur le territoire bruxellois : il faut lire les rapports d'enquête de Beci sur ce sujet ! C'est la politique de mobilité bruxelloise, pas celle de la Flandre, qui conduit à l'exode des activités productives avec toutes les conséquences dommageables qui en résultent.

#### Les exemples à suivre

Ce qu'il faut entre Bruxelles et la Flandre

**Le lobby antivoiture a complètement infiltré l'administration bruxelloise de la mobilité.**

(et la Wallonie) c'est une réelle volonté de win-win. La Région bruxelloise fait partie d'un triangle d'or économique Bruxelles-Anvers-Gand et sa prospérité dépend donc des voies de communication qui irriguent ce triangle.

Ainsi, sans un ring performant, quelle alternative valable existerait pour les camions qui doivent se rendre du sud du pays au port d'Anvers et vice versa ?

Dans les régions du monde où l'on veut se développer et respecter la loi de l'offre et de la demande (déjà en Europe de l'Est), on n'hésite pas à augmenter les capacités routières offertes aux quatre-roues car la circulation des camions de fourniture sert aussi à la prospérité (les camions en pur transit peuvent se voir imposer un péage). Arrêtons de tenir pour modèles des villes choisies par le lobby antivoiture qui a complètement infiltré l'administration bruxelloise de la mobilité. Dans le plan guide 2010-2014 de Bruxelles-Mobilité, signé par la ministre Grouwels, on peut lire: "Nous veillons à ce que les trajets pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun restent directs, rapides et continus, alors qu'ils deviennent plus lents et plus difficiles pour les voitures."

Voyons plutôt Madrid, par exemple, une capitale nationale, qui dispose d'un ring M30. Ce ring compte le plus souvent trois voies de circulation dans chaque sens et peut aligner jusqu'à 9 voies, notamment à l'est de la ville. C'est de là que partent la plupart des autoroutes radiales du pays à destination des différents points cardinaux de l'Espagne.

Voyons aussi par exemple Washington, capitale fédérale des Etats-Unis ayant une taille et une population similaires à Bruxelles. En 2012, deux voies dans chaque sens ont été ajoutées au "ring" I-495.

#### Le bien des usagers

Donc, élargir le ring de Bruxelles, c'est faire ce qui se fait là où on vise à rencontrer les besoins des acteurs économiques et des citoyens.

A l'abri de tout débat linguistique ou communautaire, restant sur le plan purement opérationnel et politique, il faut savoir ceci: l'opposition au ring ne correspond pas à la volonté de la majorité de la population bruxelloise qui, elle aussi, veut voir disparaître les bouchons honteux avec toutes leurs retombées négatives, tant économiques qu'environnementales.

→ Titre, introduction et intertitres sont de la rédaction. Titre original: "Élargir le ring de Bruxelles, une nécessité opérationnelle, économique et environnementale".

## CHRONIQUE

# Classements à déclasser

■ Comparaison n'est pas raison mais interrogation. Exemple avec les statistiques sur le coût du travail en Europe.



Etienne de Callatay

Chroniqueur (1)

#### Côté éco

Le travail coûte cher en Belgique. Tel est le message simple et clair de la communication d'Eurostat, le 9 avril dernier, relative au coût horaire du travail dans les pays de l'Union en 2017. En effet, la Belgique y figure en deuxième place, avec un coût horaire de 39,6 €, derrière le Danemark, alors que la moyenne de la zone euro est 30,3 € et celle de l'Union EUR 26,8. A l'heure des "fake news", rien de tel qu'un chiffre établi par une source sérieuse pour faire autorité. Toutefois, dans le champ politique et de la communication, le chiffre ne reste pas à l'état de chiffre, il évolue vers un discours. Et, en l'occurrence, celui-ci semble écrit avec limpidité, en trois temps: le travail coûte plus cher en Belgique, cela nuit à l'emploi, nous aurions intérêt à abaisser ce coût. Or une telle interprétation est abusive.

Commençons par le commencement. Un coût du travail élevé est plutôt une bonne nouvelle qu'une mauvaise. On vit mieux au Danemark et en Belgique qu'en Roumanie et en Bulgarie, en queue de peloton, et un coût salarial bas n'est pas synonyme de dynamique porteuse. Ainsi, en l'espace d'une génération, la Bulgarie a perdu 20 % de sa population et celle de la Belgique a progressé de 15 %.

Ensuite, un coût du travail plus élevé ne signifie pas nécessairement un taux de chômage plus élevé ou en augmentation plus rapide. Tant le Danemark que la Belgique affichent des taux de chômage inférieurs à la moyenne européenne. Au raisonnement "salaires élevés, donc chômage élevé" répond celui, dit de Phillips, selon lequel "chômage faible, donc salaires en hausse". Plus largement, les causes du chômage sont multiples. Se focaliser sur le seul coût salarial est une erreur.

Enfin, il y a aujourd'hui un large consensus entre économistes pour penser que nos économies européennes gagneraient à ce que les augmen-

tations de salaire y soient plus soutenues. Cela bénéficierait à l'activité économique, permettrait d'être plus strict en matière d'octroi de crédit aux particuliers, stimulerait l'investissement dans le capital humain, faciliterait l'ajustement de pays tels que la Grèce, rapprocherait l'inflation de l'objectif de la Banque centrale et servirait la cohésion sociale.

Simultanément, il ne s'agit évidemment pas de soutenir que plus le coût du travail est élevé, mieux nous nous porterions. Il faut en effet tenir compte des contraintes de compétitivité et de la possibilité de remplacer du travail par des machines. De même, il faut rejeter l'argument souvent entendu que la haute productivité de la main-d'œuvre belge autorise chez nous des salaires sensiblement plus élevés. Certes, un travailleur qui produit le double des autres peut gagner le double sans risquer de perdre son travail, mais il faut tenir compte ici d'une illusion statistique. Si la productivité est élevée en Belgique, ce n'est pas d'abord parce que nous sommes plus intelligents, plus travailleurs ou mieux organisés mais parce que nombre d'emplois à moindre productivité ont été éliminés chez nous. Ce faisant, la productivité moyenne, parmi les emplois qui subsistent, est plus élevée et, en même temps, le coût moyen du travail est plus élevé.

Nos statistiques, tant de salaires que de productivité, sont biaisées par l'élimination d'emplois à la fois moins rémunérés et moins productifs. Dans une société où l'insertion se fait encore et toujours d'abord par le travail, il faut se préoccuper du faible taux d'emploi des travailleurs moins productifs et du fait que leur coût salarial puisse être une des causes de ce mal majeur. L'enjeu économique est ici, et non dans ce classement d'Eurostat qui, en ignorant cet effet de composition, compare des pommes et des poires!

→ (1) Université de Namur  
etienne-decallatay@orcadia.eu