

La mobilité à l'épreuve de l'immobilisme

Laurent D'Altoe ■ Octobre 2016

Chaque jour, les infos trafic nous assènent la litanie des véhicules roulant pare-chocs contre pare-chocs. La mobilité aujourd'hui se décline en routes saturées, en désinvestissement des transports en commun, en augmentation de la pollution...

Les faits sont alarmants. Pourtant, des solutions pour améliorer la mobilité existent depuis des années. Mais sans décisions politiques en la matière, la situation demeure désespérément à l'arrêt.

Début 2016, on pouvait lire dans la presse : « *Si la Belgique dispose, grâce à sa position centrale en Europe, « d'un réseau routier et ferroviaire dense qui est bien intégré dans les principales infrastructures européennes de transport », le pays souffre de ses embouteillages, les pires d'Europe en termes de temps perdu et de retards, et du manque d'investissement dans les infrastructures, constate la Commission. »*¹

Le constat vient de l'Europe et sonne comme un avertissement : manque d'investissements sur le réseau routier, mais également sur le réseau ferroviaire et dans les transports en commun.

Il existe deux volets à la mobilité : le volet traditionnel et polluant (les routes) et le volet « doux » qui concerne la mobilité moins, voire non, polluante, comme les transports en commun dans leur ensemble. Car il faut être sourd et aveugle (ou vivre en pleine forêt) pour ne pas constater que la Belgique a opté, et opte encore, pour le « tout à la voiture ».

Quelques chiffres édifiants:

-de 1985 à 2003, le trafic sur les routes wallonnes a augmenté de 80 % !

-Une enquête (Beldam) en 2012 pointait que 65% des déplacements en Belgique se faisaient en voiture...

-Une enquête régionale wallonne sur la mobilité, réalisée entre 2002 et 2003, révélait que 89% des déplacements privés s'effectuent aussi en auto, pour les distances variant entre 7,5 et 25 km. Vous me direz que tout le monde n'aime pas les longues marches. Mais que penser du fait que, toujours suivant cette enquête, plus de 22% de ces déplacements privés s'effectuent encore en voiture, pour des distances de... moins d'un kilomètre ?

On s'aperçoit aussi que, parmi les motifs de déplacements, le chemin domicile-travail est encore prépondérant (38%). Et si les autres trajets demeurent plus courts, cela ne veut pas dire qu'ils sont moins nocifs du point de vue émissions de gaz d'échappement.

On s'en doute, les problèmes de santé liés à ce mode de transport sont nombreux et ce, dans toute l'Europe : « *L'information fait presque froid dans le dos : selon un rapport publié fin janvier par les très prestigieuses universités américaines de Yale et Columbia, la Belgique est le pire pays européen en termes de qualité de l'air après le Monténégro. Ce classement mondial baptisé "Environmental Performance Index" (EPI) a évalué et comparé l'efficacité des politiques environnementales selon seize critères (pollution intérieure, surpêche, consommation d'eau, etc.). Il estime que la moitié de la population mondiale respire un air jugé nocif pour la santé. Et la situation serait donc particulièrement grave en Belgique ».*²

Et, quitte à marteler une évidence, la pollution tue : les chiffres donnés par l'Agence européenne de l'Environnement sont effrayants : 12 000 décès prématurés chaque année en Belgique et ...400 000 en Europe. Rien que ça !

¹ In « Le Soir », 26/02/2016.

² In « La Libre Belgique », 21/02/2016.

Addiction

« On se situe vraiment dans la dépendance vis-à-vis de la voiture. De plus, les villes ont été refaites uniquement pour cette dernière », rappelle Céline Tellier d'Inter-Environnement Wallonie³.

Pire, l'industrie automobile joue à fond la carte du « green washing » et tente de faire croire que les nouvelles technologies peuvent lutter contre cette pollution. Or, le récent scandale Volkswagen montre que les chiffres d'émission de CO₂, annoncés à grand renfort de publicité, sont largement en dessous des émissions réelles.

On pourrait discourir encore longtemps sur les méfaits avérés du « tout à la voiture », mais une question émerge de ces constats : que font les pouvoirs publics ? Car seules des décisions politiques fortes pourraient infléchir cette tendance à la hausse. Un exemple : chez nous, le secteur industriel a réduit de 54% ses émissions. Bien sûr, les nombreuses fermetures d'entreprises dans les bassins industriels traditionnels ces dernières années ont eu un impact sur ces résultats, mais le durcissement des normes en matière de pollution a également joué un rôle non négligeable.

Solution ?

La plupart des observateurs de la mobilité belge conviennent de deux choses : premièrement, la croissance exponentielle du parc automobile n'est plus soutenable (5, 6 millions de véhicules dans notre pays, soit un pour deux habitants). En second lieu, les transports en commun feront inmanquablement partie de la solution.

Or, que constate-t-on au niveau européen ? Une tendance très nette à la privatisation du ferroviaire. Tout le contraire de ce qu'il faudrait faire...

Sous prétexte « d'améliorer » la ponctualité, la communication, la propreté,... on ferme les petites gares, tout en remplaçant les guichets par des bornes électroniques. Michel Abdissi (CGSP Cheminots) rappelle que 20% des accompagnateurs de train pourraient disparaître d'ici 2019, sacrifiés sur l'autel des contraintes budgétaires ultra-libérales (on parle de 3 milliards de moins pour la dotation SNCB en 2019). Un paradoxe quand on sait que la fréquentation des chemins de fer, pour ne citer que cet exemple, « explose » dans notre pays pour passer de 140 millions de voyageurs annuels en 2000 (trafic intérieur) à plus de 221 millions aujourd'hui, soit un bond de 58%.⁴

Dans ces conditions, il paraît difficile de mettre sur pied des alternatives crédibles. Pourtant, celles-ci existent, comme le rappelle Céline Tellier :

- renforcer les pôles urbains tout en luttant contre la dispersion de l'habitat ;
- améliorer la mixité de l'habitat tout en travaillant à de meilleures localisations ;

³ Intervention lors d'un séminaire d'actualité du CEPAG (« Mobilité : échec et mat ? »), le 30/09/2016.

⁴ Chiffres fournis par IEW.

- circuits plus courts en économie ;
- politiques fiscales favorisant la mobilité « douce » ;
- utiliser sa voiture différemment (auto-partage, co-voiturage, véhicules partagés,...) ;
- etc.

Ceci dit, des initiatives existent déjà. Qui n'a pas entendu parler du piétonnier bruxellois ? Un projet concrétisé il y a peu et qui a cristallisé à la fois de grandes espérances en matière d'aménagement et de solides oppositions. Au-delà des querelles partisans, on pourra saluer la tentative (plus ou moins réussie) de penser la ville pour ses habitants et non plus exclusivement pour les véhicules à moteurs.

Si les constats sont clairs en termes de mobilité, de santé et d'infrastructures, il apparaît tout aussi évident que l'impulsion des pouvoirs publics est indispensable et ce, sur plusieurs leviers essentiels. Parmi ceux-ci, on peut relever :

- la définition d'un objectif de société qui toucherait à la fois une mobilité soutenable, des modifications de comportement et des politiques de transition vers ces modèles différents.
- Pour ce faire, l'autorité publique dispose de moyens tels que la fiscalité (qui se régionalise de plus en plus), l'aménagement du territoire, les normes concernant certains facteurs de pollution (CO2,...) ; sans compter la sensibilisation plus globale aux questions environnementales...

Mais il serait aussi naïf d'imaginer que ce coup de pouce des pouvoirs publics va se faire dans l'harmonie et la bonne humeur. Le conservatisme et le lobbying de certains acteurs pèsent sur les décisions (ou l'absence de ces dernières). Dans ce contexte difficile, la pression citoyenne joue un rôle moteur fondamental pour rappeler à nos dirigeants qu'un domaine touchant autant les populations ne peut pas rester en friche. D'autant plus que la Belgique s'est engagée, dans le cadre de la Cop 21, à diminuer drastiquement ses émissions polluantes.

Comme le rappelait Corentin de Favereau⁵ : « *Il s'agit d'un sujet fondamental pour tous les citoyens et nos décideurs se doivent, par conséquent, de le traiter avec le courage et l'implication qu'il mérite* ».

A méditer lorsque vous êtes coincé dans un embouteillage, tout en étant matraqué par des publicités radio vantant les mérites de l'automobile...

⁵ Corentin de Favereau : « Le prix d'une meilleure mobilité », in « Les Analyses de l'ACRF », Juillet 2014.