

LES ANALYSES DE L'ACRF

2005 / 19

« PLUS ON ROULE, MOINS ON AVANCE »

Véronique PATERNOSTRE, chargée de mission mobilité au sein de la Fédération Inter-Environnement, était invitée lors des Journées d'étude 2005 de l'ACRF en septembre 2005 à s'exprimer sur les incidences environnementales et sociales de la mobilité. Nous relatons ses propos et relayons ses recommandations.

Le milieu rural, parent pauvre des études sur la mobilité

De nombreuses études en mobilité se réfèrent davantage aux agglomérations : les exemples relatifs au milieu urbain fourmillent tandis que le milieu rural est bien souvent laissé de côté. Cependant, on ne peut pas oublier tout ce monde rural, toutes ces personnes qui vivent en milieu rural. Il y a des particularités, des spécificités qui sont peut-être moins faciles à résoudre en terme de mobilité et d'accès.

En milieu rural la mobilité est une contrainte, la mobilité est un besoin. Mais elle est aussi un droit.

La mobilité, reflet d'une logique économique

La mobilité, tant des personnes que des marchandises, s'impose à nous dans la logique de marché, dans la logique économique. Cette mobilité continue à augmenter sans arrêt. Chacun cependant s'accorde à reconnaître que la mobilité constitue un problème car elle entraîne des nuisances au niveau de la vie quotidienne, des encombrements, des pertes de temps dans les bouchons, des nuisances locales par rapport au bruit, par rapport aux conditions de vie, par rapport à la qualité de l'environnement.

Plus on bouge, moins on avance. En effet, si l'on continue dans une telle logique de vie et de développement, nous allons assurément droit dans le mur. Pour éviter une telle impasse, des actions doivent être entreprises, au niveau individuel mais aussi et surtout au niveau des pouvoirs publics. Nous sommes tous acteurs de la mobilité.

.Dans l'étude ACRF sur la mobilité, de nombreuses initiatives sont présentées, celles-ci devraient être pérennisées et pour cela, il faut que des pouvoirs locaux en reconnaissent la valeur, l'importance. Ces initiatives émanent parfois d'une solidarité locale, essayons de les ancrer dans la durée car cela fait partie du patchwork de solutions inhérent à la mobilité.

**ACTION CHRETIENNE RURALE DES FEMMES
ACRF - ASBL**

Rue Maurice Jaumain, 15 B-5330 Assesse
Editrice responsable : Léonie Gérard
Rédactrice : francoisewarrant@acrf.be

Présentation de Inter-Environnement Wallonie

Inter-Environnement est une association, une fédération d'associations, comptant plus ou moins 140 associations membres, bien réparties sur le territoire wallon. IEW représente plus ou moins 300.000 membres adhérents. Cette fédération porte des valeurs liées à la protection de l'environnement et à la notion de développement durable.

Parmi les associations membres de IEW, on compte des associations connues de tous comme Greenpeace ou le WWF, et des petites associations locales qui revendiquent la qualité de vie et qui se sont constituées parce que la localité se trouve aux abords d'une carrière ou de certaines activités industrielles. IEW compte également des associations qui essaient de protéger un éco-système particulier, la vallée d'une petite rivière ou autre.

L'équipe de permanents compte une quinzaine d'équivalents temps plein.

Les axes de travail sont l'éducation permanente, la sensibilisation, la participation citoyenne et le suivi et l'évaluation ou la critique des politiques publiques. IEW essaie en effet d'intervenir en amont de la décision en participant à des comités par exemple au sein du Conseil wallon de l'environnement et du développement durable (CWEDD), afin de remettre des avis visant à favoriser toute avancée politique en matière de développement durable.

IEW effectue aussi un important travail de terrain : les associations locales bénéficient d'un suivi journalier de leurs problématiques. Le cadre général de référence des associations membres peut être résumé de la sorte : nous sommes sur une planète terre aux dimensions finies, il y a plus ou moins 6 milliards d'êtres humains et « *nous ne devons épargner aucun effort pour éviter à l'ensemble de l'humanité de vivre sur une planète irrémédiablement dégradée par les activités humaines* » (il s'agit d'une déclaration de l'ONU faite en 2002 relative au développement durable).

La complexité du travail d'IEW réside dans le fait qu'il s'agit tout à la fois de penser globalement et d'agir localement, en ayant le souci du monde de demain et des générations futures. Cela crée parfois une certaine schizophrénie entre le travail de terrain, les problèmes locaux à résoudre d'une part, et une appréhension plus globale des évolutions d'autre part.

Quelques points de repère à propos de mobilité

EVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES PARTICULIERS

Depuis le début du siècle, on a vu considérablement évoluer le nombre de véhicules particuliers en Belgique : nous comptons actuellement plus de 5 millions de véhicules privés immatriculés en Belgique. Si on prend également en compte les véhicules utilitaires, on atteint à l'heure actuelle 6 millions de véhicules en Belgique.

Quand, sur l'autoroute, sur la dorsale wallonne par exemple, on peste contre les camions qui envahissent nos routes, ne perdons pas de vue tout de même qu'il y a 85% de véhicules de particuliers et 15% de camions effectuant du transport de marchandises. Les voitures particulières sont nettement plus nombreuses que les camions sur nos routes, même si ces derniers prennent plus de place et ont une façon de se déplacer nécessitant peut-être aussi plus d'espace.

EVOLUTION DU TRAFIC SUR LES ROUTES WALLONNES

Si l'on prend en compte l'évolution des déplacements effectués, on observe depuis une vingtaine d'années une augmentation de 70 % de trafic sur les routes wallonnes. Le nombre de kilomètres parcourus augmente chaque année de 2 à 3 %. Sur la route la plus proche de chez soi, insidieusement sans peut-être

que l'on s'en aperçoive, chaque année il y a 2 à 3 % de voitures en plus qui circulent. Il s'agit là d'une progression constante.

Actuellement, les véhicules particuliers en Belgique effectuent en moyenne 15 000 km par an. Le taux d'occupation de ces véhicules se situe à moins de 2 personnes. On se situe dans une fourchette allant de 1,2 à 1,6 personnes/véhicule en Belgique : c'est vraiment trop peu de monde par véhicule ! Heureusement, des expériences de co-voiturage se développent petit à petit.

NOMBRE DE KILOMÈTRES PARCOURUS QUOTIDIENNEMENT

Chaque jour, l'ensemble des belges parcourt en voiture particulière plus de 210 millions de km. C'est beaucoup, cela équivaut à la distance terre-soleil et un petit tour du soleil en plus.

ETENDUE DES DIFFÉRENTS RÉSEAUX DE TRANSPORT

Pour parcourir tous ces kilomètres, les infrastructures routières se sont multipliées. Depuis 30 ans, depuis les années 70, le nombre de km d'autoroutes a été multiplié par 4. On disposait en 1970 de 411 km autoroutiers, on est désormais à plus de 1700 pour la Belgique entière. En général, tous réseaux routiers confondus, on a quasi doublé le nombre de km par an et cette tendance n'est pas prête à s'infléchir.

Par contre, on observe un recul de 18% des voies ferrées : on avait un peu plus de 4000 km de voies ferrées dont on a conservé seulement 3400 km, et le nombre de gares a été réduit de moitié durant cette même période. Or, on sait toute l'importance des petites lignes de chemin de fer, des gares et des guichets pour attirer les gens vers le rail.

Quant aux voies navigables, le nombre de km s'est plus ou moins maintenu.

HABITUDES DE DÉPLACEMENT

L'enquête du GRT/FUNDP sur la mobilité des ménages en Wallonie¹ révèle des données très significatives sur nos habitudes de déplacement.

Pour les déplacements privés (donc non professionnels) effectués en Wallonie, 77% de déplacements de moins de 1km s'effectuent à pied. A moins de 1 km de distance, pour des petites distances, comme le bas de la rue, $\frac{3}{4}$ des gens font leurs déplacements à pied, toutefois, on dénombre $\frac{1}{4}$ des répondants effectuant leurs déplacements en voiture. Le vélo a une part tout à fait insignifiante.

Ensuite, pour les déplacements de 1 à 3 km (un petit peu plus loin), la voiture prend les $\frac{3}{4}$ des parts des déplacements. La marche représente plus ou moins $\frac{1}{4}$, le vélo reste cantonné à une part insignifiante et déjà les transports en communs commencent à apparaître (surtout pour les transports urbains).

Si l'on envisage les déplacements de 3 à 7 km, la voiture est vraiment majoritaire à plus de 80 %. Quand les déplacements s'allongent, le train commence à apparaître à raison de 2 % tandis que les transports en communs régionaux, les bus, les trams ou les métros en milieu urbain atteignent les 5%.

¹ HUBERT J.-P., TOINT Ph., *La mobilité quotidienne des Belges*, Namur, Presses Universitaires de Namur, collection « Mobilités et transports » n°1, 2002

N'oublions pas que la voiture reste stationnée à plus de 90 % de son temps. Cela mange l'espace privé mais surtout la voirie, l'espace public. Du simple fait de son stationnement, la voiture est mangeuse d'espace.

UN TRAFIC DES MARCHANDISES CONDITIONNÉ PAR NOTRE ÉCONOMIE DE MARCHÉ

Prenons l'exemple de la consommation, en Belgique, de crevettes de la Mer du Nord. Ces crevettes ne sont pas épluchées en Belgique : elles ont pris l'avion, un avion pas trop cher, vers un pays où la main d'œuvre n'est pas non plus trop chère, voire même où de petits doigts peuvent peut-être aider.

Cet exemple montre que la problématique du transport des marchandises est directement liée à la logique de consommation. Dans une logique de consommation et de mondialisation, on veut tout, tout de suite, c'est l'impératif du *just-in-time*. Pour répondre à cet impératif, les entreprises ne fonctionnent plus avec une économie de stock. Auparavant, les magasins avaient des stocks de produits et les écoulaient petit à petit. Désormais, les entreprises n'ont plus de stock, la marchandise évoluant tellement vite. Au niveau de l'alimentation, c'est du tout frais qui vient de loin et qui arrive tout frais dans nos assiettes. Pour les marchandises non alimentaires, non périssables, comme les composés électroniques, ça n'arrête pas non plus. Si on veut être au top du point de vue technique, on change tout le temps, on utilise et on jette.

Cette société de consommation, c'est la poule et l'œuf. A la fois, on la subit mais, on en profite et on est parfois bien contents de manger des fraises en plein hiver.

Rien n'est simple et tout le monde est confronté à des choix de vie, à des idéaux. Vraisemblablement, on va devoir, à un certain moment, se dégager d'un tel système de consommation et prendre plus en compte les productions locales. Pour le commerce et pour l'emploi du coin, revaloriser les productions locales sera plus avantageux que d'importer des produits transportés à faible coût. N'oublions pas non plus que le kérosène, combustible utilisé dans les avions, n'est pas taxé : c'est là une concurrence assez déloyale ! Or, c'est aussi le mode de transport le plus polluant. Des choix sont à poser par rapport à l'environnement et par rapport à nos modes de vies.

Les incidences environnementales de la mobilité

INCIDENCES GLOBALES

Le réchauffement climatique

Parmi les incidences globales de notre mobilité, on compte tout d'abord les fameux changements climatiques. Il y a 18 mille ans, lors de la dernière glaciation, la planète terre présentait une température de 4 degrés en moins en moyenne.

On estime que, en raison des émissions de dioxyde de carbone (gaz émis par la combustion - combustion des moteurs de nos voitures, combustion au niveau du chauffage, au niveau des industries -), la température va s'élever. Désormais, un consensus scientifique se dégage autour du réchauffement climatique dû aux activités de l'homme. Là où les théories de scientifiques divergent, c'est à propos du rythme auquel la température va grimper. On s'accorde cependant sur le fait qu'elle va monter de façon relativement importante sur un très court terme. On estime que, d'ici cent ans, la température aura augmenté de 2 à 5 degrés alors que, précédemment, les choses avaient évolué de façon beaucoup plus progressive.

Quel sera l'effet d'une hausse de la température sur cent ans comparable à celle que la planète a connu sur un tout autre laps de temps (18 000 ans) ? Comment les écosystèmes parviendront-ils à s'adapter ?

Face à cette évolution annoncée, des engagements ont été pris. En 1997, le Protocole de Kyoto a été signé lors de la conférence sur le changement climatique. Ce protocole contraint juridiquement et définit un nouveau cadre pour les politiques nationales en matière de climat. Il établit pour les pays développés des objectifs chiffrés, précis de réduction des gaz à effet de serre et des procédures d'échange des droits d'émission.

Pour la Belgique, cela revient à réduire de 7,5% (par rapport à 1990) nos émissions de ces fameux gaz à effet de serre. En Région wallonne, entre 1990 et 2001, on a cependant vu que le secteur des transports continuait franchement à grimper : forcément, on roule de plus en plus, il est donc normal qu'il y ait de plus en plus de CO₂ émis.

Sans doute des évolutions technologiques positives ont-elles vu le jour : nous songeons aux voitures qui consomment moins. Il n'en demeure pas moins que, tant qu'elles consomment, les voitures émettent du CO₂. Une réflexion sur la production et la distribution de biocarburants est plus que d'actualité.

L'épuisement des ressources fossiles

Les réserves énergétiques sont en train de s'épuiser. HUBBERT, un scientifique américain, a prédit qu'en effet, à partir d'un certain moment, on n'allait plus découvrir autant de gisements de pétrole, au contraire on en découvrirait de moins en moins. Les gisements géologiques sont en effet ce qu'ils sont. A partir des années 80, les découvertes de gisements pétroliers ont diminué alors que la consommation n'a cessé d'augmenter. Plusieurs études mettent en avant le fait qu'il y a plus ou moins un délai de trente ans, entre le fait où on commence à découvrir moins de pétrole et une sorte de « pic de production ». On estime que le pic de production de pétrole sera atteint vers 2007. Beaucoup de publicité est faite à cet égard actuellement aux Etats-Unis, en Australie.

On estime qu'en 2007-2010, on atteindra le maximum de production qu'on puisse atteindre en matière de pétrole et, qu'à partir de là on ne pourra que produire moins parce que les réserves seront en train de s'épuiser. Il faudra donc forcément revoir notre consommation de pétrole, tôt ou tard.

INCIDENCES LOCALES

Les pollutions locales

Dans les pollutions atmosphériques liées aux voitures et à l'utilisation donc de véhicules routiers, 95% sont dus au carburant, tandis que 5% sont liés à la poussière d'usure, des pneus et des freins. Ces poussières ne vont pas bien loin, elles arrivent sur les bordures des routes, sur les champs. Ce sont des pollutions très locales.

La pollution due au carburant est en grande partie (70%) due à la combustion : c'est ce qui sort par notre pot d'échappement. Toutefois, 30% de cette pollution due au carburant résulte de la simple évaporation : attention donc aux dépôts de combustibles chez soi (notamment pour les agriculteurs, pour ceux qui des rangent leur voiture dans des lieux confinés) ou aux abords des stations services. Cette pollution résulte du fait que le principal composé du carburant est volatil : ce sont des hydrocarbures volatils, pas vraiment bons pour la santé puisqu'ils sont cancérigènes.

On trouve également des polluants secondaires. Ils sont bien sûr problématiques en milieu urbain, mais peuvent l'être également en milieu rural : l'ozone est un polluant secondaire issu de réactions chimiques. Idem pour le smog ou les pluies acides, autres polluants secondaires qui ne sont pas directement émis par les voitures.

Le grignotage du territoire par les infrastructures routières

Au niveau du territoire, que constate-t-on ? Le transport nous mange de l'espace, les infrastructures nous mangent de l'espace, la Belgique bat d'ailleurs le record du monde : plus de 6,4% du territoire est occupé par des infrastructures de transport.

IMPACTS SUR LA FAUNE ET LA FLORE

Disposer ainsi d'innombrables infrastructures de transport signifie que notre territoire est extrêmement fragmenté, morcelé en petits territoires. Cela crée des problèmes pour la faune et la flore : isolement de populations animales, éloignement des aires d'alimentation, éloignement par rapport aux zones de reproduction. Songeons à toutes les grenouilles et hérissons qui se retrouvent écrasés sur le bord de la route, parce qu'ils ont eu le malheur de traverser à certaines périodes de l'année. Cela provoque une réduction des populations, voire même la disparition de certaines espèces.

Désormais, les gestionnaires de voiries proposent des solutions de remédiation : pour les nouvelles infrastructures ou pour les rénovations d'infrastructures, on prévoit des couloirs, des ponts de passage, on 'verdurise' les espaces se situant sur les bernes centrales ou bien sur les talus des routes afin que cette faune puisse continuer à vivre malgré nos activités et nos transports.

NUISANCES SONORES

La nuisance du bruit lié au trafic est davantage ressentie en milieu urbain : si l'on prend la région de Bruxelles-capitale, milieu urbain par excellence, 65% des plaintes de bruit ont trait au trafic. On tombe à 20% en région wallonne.

Certains modes de transport (train, tram) sont fort localisés, permettant d'identifier et de localiser la nuisance sonore directement, tandis que d'autres modes de transports, comme le transport routier, provoquent des nuisances sonores certes mais de façon plus diffuse : le bruit est là partout, tout le monde s'y habitue et, malgré l'augmentation constante du trafic sur nos routes, on ne perçoit même plus la différence, on vit dans un bruit permanent lié au trafic.

LA GESTION DES DÉCHETS

Chaque voiture pèse plus ou moins une tonne qui devient déchet lorsque le véhicule est déclassé. Que va-t-on en faire ? En matière de recyclage et de réutilisation des composants des voitures, les directives européennes sont très strictes.

Les incidences sociales de la mobilité

DISCRIMINATIONS SOCIALES

Le tout-à-la-voiture engendre des discriminations notamment en ce qui concerne l'exposition aux nuisances. Dans les centres urbains, ce sont les personnes ayant le moins de revenus qui habitent aux abords des nationales, car elles trouvent là des loyers ou des terrains un peu moins coûteux. De fait, il faut disposer de davantage de revenus pour sortir de la ville, habiter à la campagne et revenir en voiture au travail tous les jours.

On constate également des discriminations dans l'accès à la mobilité, dans la capacité à se déplacer. A partir du moment où on n'a pas de voiture ou pas de permis de conduire, si tout est pensé par rapport à la route, *de facto* on ne sait plus se déplacer.

DELOCALISATIONS D'ACTIVITES

Ce qui est plus grave, c'est que ce tout-à-la-route a provoqué la relocalisation de certains services et de certaines activités. De la sorte, sans véhicule, on est lourdement pénalisé pour accéder au travail, aux services de base, à la culture, aux loisirs et même pour accéder aux commerces. En effet, beaucoup de petits commerces ont déserté les villages ou les agglomérations de moindre importance.

Beaucoup de villages n'ont plus de services sur place, ne peuvent plus offrir de services de proximité aux habitants. Les habitants, pour la plupart, doivent se déplacer pour travailler, pour rencontrer, pour avoir une vie sociale, pour recourir à la culture, aux services de base.

INCIDENCES SUR LES ESPACES PUBLICS

Il y a quelques décennies, dans le centre du village, la rue occupait déjà de la place mais les contacts étaient toujours possibles entre voisins d'un même trottoir, voire même entre voisins situés de part et d'autre de la voirie, et ce, grâce à de grandes zones aménagées à l'avant des maisons. On discutait sur un banc, les gens pouvaient dialoguer. Avec l'expansion du tout-à-la-voiture, on constate que ces espaces publics, ces espaces de convivialité ont été rabotés complètement pour permettre l'élargissement de nombreuses voiries. Aujourd'hui, on se pose des questions. Petit à petit, on est train d'en revenir et de faire un peu marche arrière. Il est important d'encourager ce mouvement et de récupérer autant que possible cet espace public pour la convivialité, mais aussi pour faire droit à nouveau aux autres modes de transport. Ceux-ci peuvent en effet constituer des alternatives tout à fait valables sur des distances relativement courtes.

RETOMBÉES SUR LA SANTÉ PUBLIQUE

Au-delà de cette consommation de l'espace public, synonyme de perte de convivialité, on constate aussi des retombées sur la santé publique : les diverses pollutions locales (métaux lourds ; poussières liées à l'usure des freins, des pneus ; particules fines liées à l'utilisation du diesel) retombent sur le sol et peuvent polluer la terre, les productions agricoles. Par la suite, avec l'écoulement des eaux de pluie, elles polluent aussi les nappes phréatiques.

DE TROP NOMBREUX COÛTS EXTERNES

Le secteur des transports présente de nombreux autres impacts : accidents, encombrements, temps perdu sur les routes. Tous ces éléments-là font partie de ces fameux coûts externes dont on parle parfois. Ce sont tous ces coûts qui ne sont pas pris en charge directement par l'utilisateur d'un service, mais qui sont imputés à la collectivité de façon plus ou moins indirecte.

Si l'on compare les coûts externes (payés par la communauté) générés par la voiture, le bus, les chemins de fer et le transport aérien, on voit que l'usage de la voiture entraîne les coûts externes les plus importants, par rapport aux autres modes de transport. L'avion vient en deuxième lieu. Le problème que présente en plus le transport aérien, c'est qu'il n'est pas comptabilisé dans les émissions de CO₂ alors que les émissions en altitude des avions contribuent 15 fois plus 'efficacement' au réchauffement climatique que les émissions au sol !

PART DU TRANSPORT DANS LE BUDGET DES MÉNAGES

Si l'on compare toute une série de pays industrialisés ou développés, on observe une constante : le pourcentage de budget moyen consacré par les ménages se situe entre 13 et 15-16 %. La Wallonie, rurale ou urbaine, ne fait pas exception à la règle. En raison du renchérissement des prix pétroliers, le poids du budget transport va augmenter dans le budget ménage. Cette augmentation va sûrement nous faire réfléchir à nos modes de déplacement. Mais il faut déplorer que ce soient les personnes ayant déjà des revenus plus faibles, fragilisées économiquement qui aient à en payer le plus lourdement les conséquences.

En matière de gratuité des transports, soyons prudents. Ce n'est pas en mettant tous les transports gratuits qu'on va résoudre tous les problèmes de mobilité et d'accès. Attention aux effets pervers de la gratuité : parce que c'est gratuit, on va se déplacer encore plus, on va éloigner toutes les choses encore plus les unes des autres. Ce n'est peut-être pas la meilleure solution.

PORTION QUOTIDIENNE DE TEMPS CONSACRÉE AUX DÉPLACEMENTS

Une autre constante observée au niveau mondial (celle-ci concerne autant les pays développés que les pays en voie de développement), c'est la quantité de temps dévolue quotidiennement aux transports. La moyenne mondiale est de 70 minutes par jour consacrées aux déplacements, qu'on soit issu d'une peuplade en plein centre de l'Afrique, sans accès à beaucoup de technologie ou que l'on soit un homme d'affaire américain. Cette constante indique que, si l'on facilite le transport en accélérant les temps de déplacement, par exemple, en développant le RER aux alentours de Bruxelles, bien sûr on dégorgera Bruxelles et l'on évitera des encombrements mais cela aura aussi pour effet d'inciter certains à s'éloigner davantage de Bruxelles : ils passeront au total le même temps que précédemment à se déplacer.

Les voies de solution

UN ÉQUILIBRE ENTRE L'ENVIRONNEMENT, LE SOCIAL ET L'ÉCONOMIQUE

Comment promouvoir des modes de déplacement durables, c'est-à-dire reposant de façon équilibrée sur les trois piliers : le pilier économique, le pilier social, le pilier environnemental (prenons l'image d'une table en triangle : il faut que les 3 pieds soient au même niveau pour que la table soit en équilibre et que ce qu'on y met dessus ne dégringole pas d'un côté plutôt que de l'autre).

Les voies de solutions durables en matière de transport peuvent se résumer en trois points :

- générer peu de pollutions et ne pas dilapider les ressources d'énergies non renouvelables (exigence environnementale) ;
- assurer le bien-être des personnes des générations présentes et futures, l'équité sociale et la sécurité (exigence sociale) ;
- être financièrement acceptable pour les particuliers et pour les acteurs économiques (exigence économique).

Ce sont trois objectifs qu'il faut poursuivre pour arriver à des solutions durables en terme de mobilité. Le Conseil fédéral de développement durable qui émet des avis sur toutes les politiques fédérales afin de

vérifier leur adéquation avec l'exigence de développement durable, a recommandé² quatre stratégies à cet égard :

1. réduire la demande de mobilité routière et aérienne, car il s'agit là des deux modes les plus polluants ;
2. améliorer systématiquement les offres alternatives ;
3. réaliser des améliorations techniques sur les véhicules routiers et les avions ;
4. soutenir l'ensemble de ces démarches par des mesures fiscales.

Détaillons la teneur des deux premières recommandations.

RÉDUIRE LA DEMANDE DE MOBILITÉ

Comment faire pour se déplacer moins, tout en ayant accès à tous les services ? Il faut essayer à long terme des politiques d'aménagement du territoire qui intègrent cette notion d'accessibilité. L'important est de rapprocher les fonctions, de privilégier la mixité des fonctions afin de rendre les choses accessibles autrement qu'en voiture, de faire en sorte qu'on ne doive pas faire 15 km pour trouver la première boulangerie ou le premier bureau de poste.

Evitons aussi de continuer à éloigner les logements. Bien sûr, chacun a droit à un logement et à un logement qui correspond à ses attentes et ses désirs de vie, mais il serait intéressant de densifier le bâti et de faire en sorte qu'on garde des noyaux urbains et villageois. Si on veut vivre en Belgique au milieu de nulle part, cela engendre des coûts, des coûts que la société doit assumer au niveau des égouts, au niveau de tous les services d'intérêt général, en ce compris le transport en commun.

Concernant la localisation de certaines activités économiques ou certaines activités commerciales, tâchons de prendre en compte les besoins en déplacement qu'une implantation va générer auprès des employés, des visiteurs, des clients potentiels. Sur base du profil de mobilité de l'activité, prenons les décisions qui s'imposent pour implanter raisonnablement le commerce, ou l'unité de production, ou le guichet, de façon à minimiser le recours direct à la voiture et à la route.

Evidemment, il faut veiller à une cohérence des mesures, à une planification et à une concertation avec les usagers et les riverains. La mobilité c'est forcément beaucoup d'intervenants.

Actuellement, la planification se joue à plusieurs niveaux : européen, fédéral, régional et local. C'est une espèce de patchwork qu'il faut construire. De nombreuses solutions, peut-être locales, doivent être reconnues, étendues ; elles nécessitent la concertation entre de nombreux acteurs.

Au niveau de la commune, les plans communaux de mobilité, les plans de transport d'entreprises ou d'administrations, les plans de déplacements scolaires sont autant de support pour organiser la mobilité. Tous ces outils montrent qu'il est important de planifier à de plus petites échelles, allant même jusqu'à une planification individuelle afin de réfléchir à ses chaînes de déplacement au quotidien.

² CFDD, *Avis cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable*, 19 février 2004, téléchargeable sur le site du CFDD <http://www.belspo.be/frdocfdd/fr/pubfr/avis/avis.htm#2005>

ENCOURAGER LE TRANSFERT MODAL DES PERSONNES

Que signifie le terme de transfert modal ? Au lieu de prendre le mode de transport 'voiture' ou le mode de transport 'uniquement en voiture', je choisis un autre mode de transport, que ce soit le mode doux (marche ou vélo) ou les transports en commun. Ou encore, je décide de combiner ces différents modes. Comment encourager ce transfert modal ? Il faut à la fois une carotte et un bâton. Les mesures incitatives en faveur des transports en commun consistent à améliorer l'offre des transports en commun, et surtout à la faire connaître, à en faire la promotion.

La SNCB, en tant que société de service public, devrait envisager ses gares comme des vitrines. C'est l'image de marque de l'entreprise publique qui est en jeu avec toutes ces petites gares et le beau petit sigle B sur tous les bâtiments. N'oublions pas que l'on dispose en Belgique d'un service transport très performant, d'un réseau assez dense au niveau des trains. Il y a beaucoup de lignes partout mais, soit les gens ne connaissent pas suffisamment l'offre. L'offre n'est pas assez promotionnée. Beaucoup de choses restent à faire au niveau de l'information.

L'autre mesure, de taille, consiste à aménager les voiries et les espaces publics afin de rééquilibrer les modes. On entend souvent comme argument : « non, mes enfants n'iront pas à pied ou en vélo à l'école car il y a trop d'insécurité ». Des aménagements sont à prévoir pour améliorer la sécurité, le confort de l'utilisation de ces autres modes que la voiture, comme pour mieux mettre en évidence les avantages des modes doux et des transports en commun.

Des mesures dissuasives doivent également être prises au niveau fiscal, en matière de stationnement. On aura beau faire tout ce qu'on veut pour la promotion des transports en commun et des modes doux, si les gens sont assurés de trouver une place de stationnement à l'arrivée et qu'ils ont une voiture garée devant chez eux au départ, ils auront du mal à envisager les choses autrement.

Il faut agir sur les comportements par l'information, la sensibilisation l'éducation, les rencontres, les échanges d'expérience.

En guise de clin d'œil, rappelons cette tirade de Juan d'Oultremont, au Jeu des dictionnaires (RTBF), lors d'une semaine de la mobilité : « Il faut imposer une logique où, ce n'est pas par défaut que l'on prend son vélo. Les dames ont à cet égard un rôle essentiel à jouer : le jour où elles regarderont les types roulant à vélo ou prenant le métro comme les types roulant en décapotable, une bonne partie du chemin sera fait ».

A bon entendeur, salut !

Avec la collaboration d'Annick LONNOY,
sur base de l'enregistrement de Véronique PATERNOSTRE
réalisé au cours des Journées d'étude de l'ACRF

