

CONTRE L'AUTOSOLISME

Quelle mobilité dans les centres urbains ?

Menacé de thrombose, le cœur des villes est aux urgences. Il est plus que temps de restaurer la capillarité du système afin de restaurer l'aptitude à bouger, à se déplacer, à changer.



© Fotolia

TOUT À LA BAGNOLE INDIVIDUELLE.

Un modèle qui court vers sa fin et impossible à tenir.

Sandra en a marre de se faufiler chaque matin entre les pots d'échappement pour déposer sa fille « en vitesse » à la crèche. Denis râle de faire des heures supplémentaires dans le train quotidien. Martine cherche en vain la solution aux bouchons en s'échappant des grands axes pour emprunter les rues latérales qui sont autant de souricières. Robert, le livreur, tourne en rond. Les

places de livraison sont toujours occupées. Le vélo et le scooter passent partout, mais, mal protégés, ce n'est pas sans risques. Les bus sont inconfortables. Les métros sont bondés. Les horaires incertains... La mobilité, après la pluie et le beau temps, est devenue le premier sujet de conversation et la première cause d'agacements et de stress de tous ceux qui se déplacent. Selon le centre d'études de TomTom, en 2012, le

navetteur qui se rend à Bruxelles perdrait en moyenne 101 heures par an dans les bouchons. Tandis que la société américaine Inrix indiquait que la Belgique figurerait l'année dernière en tête des pays les plus congestionnés, devant l'Angleterre et la Hollande. Bruxelles et Anvers sont dans le top six des villes les plus embouteillées devant des mégapoles comme New York, Paris ou Londres.

PUNIR OU ENCOURAGER ?

Pour faire face à cette situation, l'action la plus visible des pouvoirs publics a d'abord été de s'en prendre à la voiture. Multiplication des chicanes, stationnements payants, ralentisseurs de vitesse, projets de péage urbain, parkings de dissuasion, élargissement des zones piétonnes... devaient décourager les navetteurs d'entrer en ville en voiture et favoriser le recours aux transports collectifs. L'objectif n'était pas seulement de favoriser la fluidité du trafic. Il était également question de santé publique, de sécurité, de la tranquillité des citoyens, d'économies d'énergie, de respect de l'environnement, de coûts financiers. Mais la politique de restriction forcée, ressentie comme une « punition », n'est peut-être pas la meilleure des stratégies. Aujourd'hui se sont développées de vraies alternatives qui visent moins à pénaliser les automobilistes qu'à les encourager à découvrir d'autres modes de déplacement. Ceux-ci peuvent se substituer au « tout à la bagnole individuelle » ou simplement lui être complémentaire. Il est possible et plus raisonnable de diversifier ses modes de transport en fonction des circonstances.

BEAUCOUP D'IDÉES

Nombre de villes européennes retrouvent le plaisir et les avantages du tram. Non polluant et accessible. Autour des grandes villes se développent RER ou réseaux suburbains cadencés avec des parkings où l'on peut laisser sa voiture. Les « plans vélo » fleurissent partout. La Mairie de Paris veut tripler le nombre de trajets à bicyclette d'ici à 2020. Il y a aussi un plan « Bruxelles », mais une piste cyclable ne peut être seulement un graffiti peint sur la route. Les entreprises s'y mettent également car les pertes de temps représentent pour elles un coût important. Elles encouragent l'usage du vélo, constatant que les employés arrivent plus détendus au travail. Elles favorisent aussi les solutions qui permettent de « bouger sans se déplacer » telles que téléconférences et télétravail. Elles appuient également le covoiturage. Même les pouvoirs publics s'y mettent en organisant des services de voitures partagées, ce qui est le meilleur moyen de rationaliser l'usage de la voiture.

Beaucoup d'idées et de projets circulent un peu partout, comme celui de développer le téléphérique urbain. Celui-ci existe en Amérique du sud et en France. On en parle à New York.

Il y a des projets pour Bruxelles et surtout pour Liège.

Enfin, Il ne faudrait pas oublier la marche à pied, solution économique et égalitaire pour finaliser ses déplacements ! À l'heure où les autos envahissent les rues... et les trottoirs (!), le Pédibus (rang scolaire organisé) est un bon exemple alternatif pour que les enfants arrivent en toute sécurité à l'école. Concrètement, un groupe d'enfants est mené jusqu'à l'école par des adultes qui le prennent en charge en différents endroits selon un horaire fixe.

PARADOXE DE LA MOBILITÉ

Il existe donc de nombreuses solutions à ce que certains appellent « l'autosolisme » ou la voiture solitaire. Malheureusement, au quotidien, il faut reconnaître qu'il est bien difficile de donner priorité à la protection de l'environnement, à la qualité de vie et même à sa santé. Beaucoup préfèrent « préserver » le

confort qu'a apporté la voiture individuelle. Or, la mobilité n'est pas seulement un problème de déplacement dans l'espace ou de temps. C'est aussi l'exigence d'une nouvelle manière de vivre : apprendre à mieux enchaîner les multiples activités imposées par une vie éclatée entre les lieux de travail, le temps des loisirs, les occupations extra-scolaires, le temps des achats, celui des vacances. Il faut apprendre à diversifier les modes de déplacements proposés (voiture, vélo, marche à pied, transports en commun...) et les combiner avec les outils de communication que sont le téléphone, le GSM, les réseaux sociaux, l'internet qui apportent aux utilisateurs des facilités pour mieux s'organiser.

« *Nous sommes à la recherche d'un nouvel équilibre entre ancrage et mobilité* » constate le sociologue suisse Vincent Kaufman. Les urbanistes pensent en termes de service public, les gens en avantages individuels : « *Là où les plans d'aménagement territoriaux cherchent à créer des équilibres, les acteurs fortement dotés socialement produisent des déséquilibres en mettant les infrastructures, les équipements et les aides publiques au développement local au service de leurs projets individuels.* »

Christian VAN ROMPAEY

Élise GAULTIER, *Agir ensemble pour des mobilités urbaines durables. Du quartier au territoire*, Éditions Victoire, Paris, 2014. Prix : 21 € -10% = 18,90 €.

FAITS



STEENROCK. Samedi 9 mai, jour de l'Europe, aura lieu la cinquième édition du Steenrock. Manifestation et festival contre les centres de rétention pour étrangers, l'événement se tiendra devant le centre fermé 127 bis, à Steenokkerzeel. Avec marche en fanfare à partir de la gare de Nossegem à 13h.

ANNÉE SAINTE. L'Église catholique vivra une « Année sainte » du 8 décembre prochain au 20 novembre 2016. Ce jubilé extraordinaire sera placé sous le thème de la miséricorde, sujet cher au pape François.

GARDES DU TIGRE. Tel est le nom de la première brigade chrétienne constituée au sein de l'armée kurde. Elle a été fondée sur les restes d'une force créée en 2004 pour protéger les églises de la région.

DÉVELOPPEMENT. Le président du Conseil français du culte musulman, Dailil Boubakeur, a appelé récemment à doubler le nombre de mosquées en France. Selon lui, la France compte 2200 mosquées pour 7 millions de musulmans.

INVITATION. Le patriarche latin de Jérusalem, Mgr Fouad Twal, a invité Mahmoud Abbas, président de l'Autorité palestinienne, à participer à la messe qui sera célébrée au Vatican le dimanche 17 mai à l'occasion de la canonisation des Bienheureuses Marie-Alphonsine Ghattas et Mariam Bawardi.

la Croix ENQUÊTE. Le site internet du quotidien français *La Croix* avait lancé un sondage en ligne pour obtenir l'avis des familles avant le prochain synode. Il n'a recueilli que... 530 réponses, plus 110 messages par courrier envoyés à la rédac, demandant un « renouvellement du discours de l'Église sur la famille ».

Il faut apprendre à diversifier les modes de déplacements proposés et les combiner avec les outils de communication que sont le GSM, les réseaux sociaux, l'internet.

