

Une mobilité rapide et propre, voitures admises, à Bruxelles

Jacques Deliège

Ingénieur civil, président de l'ASBL « Droit de Rouler et de Parquer »
(www.roulerparquer.be)

Les déplacements des Bruxellois dans leur Région se répartissent comme ceci : 56 % en voiture, 20 % en métro, 11 % en tram, 11 % en bus, 2 % à vélo/moto. Pourquoi cette répartition très inégale ? Parce que le but du déplacement est de se rendre de son point de départ vers son point d'arrivée, parfois selon un circuit comportant plusieurs arrêts. Parce que les deux critères de base d'un déplacement attractif sont la rapidité et le confort, incluant le transport de bagages, le silence, la sécurité, l'absence de secousses, la protection contre les intempéries. Quand on a compris cela, on constate que les choix des Bruxellois sont logiques et que les 500.000 véhicules immatriculés à Bruxelles correspondent à un besoin objectif. L'abondance de voitures reflète aussi la prospérité et le dynamisme professionnel ou privé.

Mais le « tout à la voiture » n'est recommandé par personne. On en est d'ailleurs loin. Et il faut aussi s'activer à réduire une congestion automobile nocive, surtout à certaines heures et à certains endroits. Cependant, le remède à cet-

te saturation des voiries est radicalement différent selon la vision que l'on a de la ville. Ou bien on rêve d'un espace inspiré surtout d'une vision esthétique et idéologique : un lieu de « respiration », de « flânerie », inamicale aux investissements productifs et aux infrastructures publiques ou privées, devenant pauvre, même volontairement pauvre. Ou bien on veut une grande capitale internationale, accueillante envers ses voisins de la périphérie, visant au développement économique et social.

Veut-on faire de Bruxelles un lieu de « flânerie », inamicale aux investissements productifs et qui s'appauvrira ?

La vision esthétique-idéologique veut promouvoir la ville (quasi) sans voitures, avec des voiries étriquées : elle se met en porte-à-faux par rapport au but même de la mobilité et de ses deux critères de base, la rapidité et le confort. Selon cette idéologie, il faudrait se déplacer à pied, à vélo, en tram ou en bus. Bref, il faudrait se passer de la rapidité et du confort du XIX^e siècle ! Et pour atteindre ce « paradis », les citoyens devraient accepter de subir des mesures contraignantes, dans l'ignorance des résultats des consultations légales des citoyens. Bref, il faudrait bafouer la démocratie ! Soulignons que le « tout au transport public » serait une utopie opérationnelle et ruineuse : la perte d'exploitation de la STIB est de 200 millions d'euros par an. Le transport public « gratuit » est une formule trompeuse car nos taxes le paient !

Alors que, sur d'autres continents où la croissance est comprise entre 5 et 10 %, on construit des routes, des ponts, des tunnels, certains font tout, dans notre vieille Europe de l'Ouest, pour instaurer une mobilité faible et lente. Pour Bruxelles, on nous cite ainsi en exemple des villes soit nette-

ment moins importantes, soit fort différentes (Londres, par exemple, qui a un réseau de métro très dense).

Au contraire, la vision moderne, multimodale, voitures admises, est porteuse d'activité économique et de création d'emploi, ainsi que de « grandeur » pour Bruxelles, dans le respect, bien sûr, des critères environnementaux.

Il faut admettre que le véhicule individuel reste irremplaçable – sans excès, bien sûr – pour une série de trajets de la vie familiale, professionnelle, sociale et lorsqu'on emporte marchandises, appareils de travail, lourds dossiers... En respectant le « droit de rouler et de parquer », on respecte les citoyens. L'argument des opposants à la voiture qui soulignent les émissions de polluants et de gaz CO₂, disparaît progressivement grâce aux progrès de la technologie.

Il ne reste donc à résoudre que le problème de la saturation des voiries bruxelloises. Comment ?

– Par les extensions de métro : c'est la première étape pour assurer une mobilité moderne. À Madrid, ils ont construit 100 km de lignes en 10 ans !

– En évitant de provoquer la congestion par les obstacles mis à la circulation des voitures : réduction du nombre de bandes, trajets allongés par un excès de sens uniques, diverses zones 30 abusives...

– En offrant un volume de parking suffisant, car leur pénurie crée aussi un surcroît de circulation.

Puissent donc nos concitoyens, et en particulier les mandataires politiques, retenir que la solution du problème de la pollution de Bruxelles par les voitures est à portée de main (mais où est le vrai coup de pouce fiscal ?) et vouloir pour notre grande capitale internationale une mobilité moderne, rapide, propre, confortable, donc aussi voitures propres admises. ■

LE SOIR

SA ROSSEL ET C^o

Rue Royale, 100
1000 Bruxelles

Président
et éditeur responsable
Patrick Hurbain

Prix de vente à l'étranger

Allemagne EUR 2,00 Chypre CYP 1,60 Croatie HRK 25,00 Espagne EUR 1,90 France EUR 1,90 Grande-Bretagne GBP 1,30 Grèce EUR 1,90 Italie EUR 1,90 Irlande EUR 3,40 Maroc MAD 25,00 Portugal EUR 1,90 Républ. tchèque CZK 70,00 Suisse CHF 4,00 Tunisie TND 3.500,00 Turquie YTL 5,00

N^o commission paritaire

France 0708 U 83380

Ce journal est protégé par le droit d'auteur, tous droits réservés. © Rossel & C^o S.A. - Le Soir, Bruxelles, 2008. Si vous souhaitez copier un article, une photo, une infographie, etc., en de nombreux exemplaires, les utiliser commercialement, les scanner, les stocker et/ou les diffuser électroniquement, veuillez contacter Copiepresse au 02-558.97.80 ou via info@copiepresse.be. Plus d'infos : <http://www.copiepresse.be>.