

Halte aux politiques anti-voitures!

L'association D.R.P. - Droit démocratique de Rouler et de Parquer - («in-dépendante de tout attache politique», soulignent ses fondateurs) a été créée en 2004. Son discours est évidemment, et volontairement, politiquement incorrect...

A l'origine, c'est une démarche de solidarité: nous voulons apporter notre appui à des citoyens victimes d'une politique anti-voitures, au mépris des réalités et des besoins sociaux ou économiques», expliquent les fondateurs.

Ras-le-bol des bourrages de crâne et des discours politiquement corrects. D.R.P. n'hésite pas à tirer la sonnette d'alarme: la voiture est un élément indispensable de la vie de la cité. Il suffit de d'imaginer les trajets que doit accomplir une mère ou un père de famille avant de rejoindre son emploi ou en revenir: crèche, école, activités, magasins... Indispensable à sa santé économique et sociale. Vouloir la remplacer par le vélo ou les transports en commun est illusoire. Réduire la ville à un ensemble

de villages dont on ne sortirait plus est surréaliste.

Jacques Delliège, président de DRP sait de quoi il parle. Il a dû déplacer ses bureaux de l'avenue Plasky dans une autre commune pour continuer à pouvoir accueillir ses clients venus des pays voisins. Question de parking. De manque de parking pour cause de plan de circulation communal. «Beaucoup de commerçants songent à partir», dit-il.

Idées fausses

L'association entend d'abord tordre le cou à quelques mensonges anti-voitures.

«On nous dit que la voiture est source de pollution importante. En vérité, elle pollue de moins en moins». Et il faudrait des encouragements à l'achat de véhicules «propres». «Elle contribue pour 8%

ment polluants, sans parler des vibrations qu'ils causent! La Stib est motivée pour moderniser ses moteurs, mais la Région ne lui donne pas les moyens de le faire entièrement et à court terme.

On dit que la voiture va saturer les villes. C'est faux, à condition que l'on cesse les actions négatives comme la réduction des places de parking en rue et dans les bâtiments, ou la suppression des bandes de roulement pour provoquer des embouteillages (qui auraient coûté 154 millions d'euros en 2003, pour 147.000 Km de bouchons autour de Bruxelles!), etc.

A condition, au contraire, que l'on lance des actions positives.

«On dit qu'il existe des alternatives à la voiture: mensonge dommageable. Rouler en porte à porte, en toute autonomie fait parti de la qualité de vie; particulièrement pour les personnes à mobilité réduite: confort, efficacité, fiabilité... Le vélo ne constitue que 2% des déplacements à Schaerbeek... Mettre les trams en site propre ne changera rien à la situation existante: le trajet est de toute façon interrompu par les feux de circulation notamment. Le (pré)méto, par contre, est rapide, sans rupture de charge. Il faudrait pouvoir l'étendre».

Sous la place Meiser, pour commencer, comme prévu initialement au siècle dernier, à l'image de la station Montgomery. Mettre en (pré)méto les lignes 55 et 56 pour lesquelles un projet Stib existe. Le prix? Abordable vu les bénéfices escomptés.

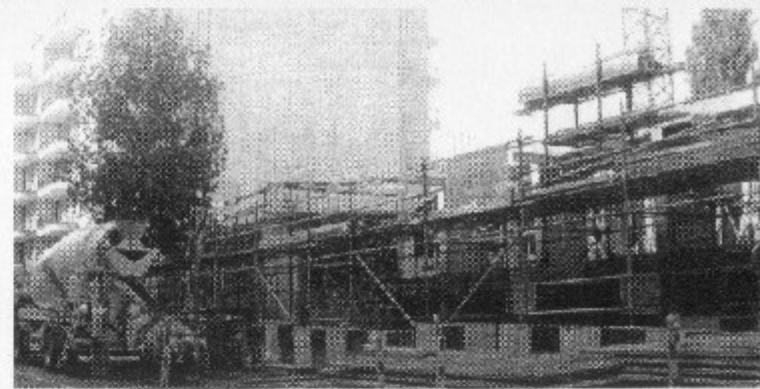
La réalité, pas la foi...

Fatalement, le projet de plan communal de circulation ne pouvait que faire réagir les membres de D.R.P.

«Contrairement à ce qui a été dit, ce projet n'a pas encore été approuvé par le Collège des bourgmestre et échevins».

Il faut admettre que ce genre de plan pose un vrai un vrai choix de société. D.R.P., pour sa part, veut privilégier la réalité quotidienne (le désir et le besoin de déplacement individuel autonome), plutôt qu'une foi religieuse misant sur 10% de vélos pour résoudre les difficultés de la mobilité.

«Nous proposons une approche objective et réaliste, basée sur des données chiffrées, et non pas, comme à la commune, une approche esthético-idéologique, d'inspiration écologique. Nous demandons la réalisation d'une étude préalable des besoins réels des différentes catégories de citoyens, sans tabou, par un bureau d'étude indépendant, qui ne proposera pas des solutions toutes faites suivant les directives de son commanditaire. Sans utiliser de termes subjectifs, voire polémiques comme mobilité du-



Avenue de Roodebeek: un troisième niveau de parking (35 places) a été négocié avec le promoteur au profit de la clientèle du quartier

table, déplacement doux, zone de vie, convivialité... Cela permettra d'arriver à un consensus, un tout cohérent». Dans lequel personne ne se sentira lésé.

La dimension économique

«Le souci fondamental des Bruxellois est l'emploi», reprend Jacques Delliège. «Il y aurait beaucoup moins de tensions entre les communautés si chacun avait des perspectives d'avenir, de dignité, de respect. Schaerbeek compte 24% de chômeurs. Ce taux s'élève à 40% dans la catégorie des moins de 25 ans».

Pour l'association, il est donc nécessaire de créer de l'emploi, de soutenir ou d'attirer les entreprises et leur clientèle, par un accès et un parking aisés. «Cette dimension économique et sociale essentielle doit être prise en considération. Or, on ne la retrouve nulle part dans le projet communal. Pas plus qu'il ne prend en compte le nombre de Schaerbeekois se déplaçant en voiture: 67%. Les besoins de stationnement sont de plus en plus importants: il faut donc «oser» augmenter le nombre de places de parking, et non pas réduire le nombre de voitures, ce qui est utopique».

Le parking, la clef de tout? «Il faudrait rechercher à satisfaire le droit de tout Schaerbeekois, pro-

priétaire d'une voiture et ne disposant pas de parking dans son habitation, de pouvoir la parquer, de jour comme de nuit, dans un rayon de moins de 150m, soit sur un parking privé ou mixte, ou sur l'espace public aménagé à cette fin. Parce que les encombrement sont aussi créés par les gens qui tournent pour trouver du parking, ou se garent mal. Parce que refuser d'adapter l'offre de parking revient à créer une discrimination entre les riches et les pauvres, des citoyens de seconde zone, habitant dans des maisons unifamiliales transformées en appartements. Il faut oser créer de parkings, sans pour autant tomber dans le «tout à la voiture»».

Plutôt que chasser les voitures, «osons rouler moderne, en voiture aussi propre que possible!» Oser dire que la voiture est indispensable à Bruxelles, en 2006...

Anne GILAIN



De g. à dr., Robert Ney, Suzy Servatte, Jacques Delliège: pour eux, il faut examiner les problèmes et les demandes avec objectivité, et pas avec un préjugé anti-voiture bien établi

INFOS?

15, rue A. de Roos,
1030 Bruxelles,
T. 0484/735 635.

E-mail:
dipasol@gmail.com

Internet:
www.roulerparquer.be