

Au-delà de la mobilité, l'accessibilité

Denis Marion, tu es depuis longtemps, notamment à travers l'ASBL Épures, un Grézien spécialiste des questions de mobilité. Comment es-tu venu à t'y intéresser ?

Mon parrain, ancien agriculteur, répétait chaque fois que nous rencontrions une nouvelle infrastructure routière ou un nouveau zoning : « Encore des bonnes terres qui foutent le camp ». Il ajoutait : « Tu sais maintenant, c'est toute la nuit qu'on entend bruyamment la chaussée ». Ainsi, il évoquait l'accaparement des terres et les pollutions diverses, tout cela au nom de la mobilité. Ses inquiétudes trouvaient écho en moi. Jusqu'au 19^e siècle, les déplacements se faisaient généralement au pas, sans grand impact sur l'environnement. L'offre de nouveaux moyens de déplacement a induit de nouveaux comportements. La création des lignes de chemin de fer a commencé à modifier le paysage, en favorisant l'exploitation de certaines ressources ou en permettant l'implantation des nouveaux quartiers « de la gare ». Notre relation au déplacement et au temps a été également transformée.

L'essor du trafic automobile et du transport individuel, favorisé par des décisions politiques et des choix économiques, a renforcé ce mouvement, avec la création de nouveaux lotissements éloignés des centres, ainsi que de zones industrielles et commerçantes en pleine campagne, pour lesquelles il a fallu créer de nouvelles liaisons routières.

Nous sommes devenus obsédés par l'hypermobilité : plus loin, plus souvent, plus rapidement, alors que nous sommes isolés dans des îlots déconnectés... Travailler sur la mobilité est donc agir sur l'environnement et sur la société, son fonctionnement et sa pérennité. C'est ce levier qui m'intéresse.

La mobilité est une condition nécessaire à l'exercice de nos droits fondamentaux (travail, logement, éducation, santé). Comment évoluer vers une mobilité durable sans limiter ceux-ci, que ce soit pour des raisons sociales, économiques ou environnementales, tout en tenant compte des enjeux climatiques et énergétiques, de qualité de l'air, de santé, ou encore d'attractivité du territoire ?

L'accessibilité est une condition nécessaire. Elle n'est pas nécessairement liée au déplacement. La question pertinente est : « À quoi devons-nous vraiment avoir accès et de quelle manière ? ». Pour moi, il faut un changement radical des manières et des raisons de nous déplacer, de notre rapport au temps, entre autres celui consacré au travail et à l'espace, donc à la distance. Il est illusoire de croire que des limites ne doivent pas être mises en place. Elles sont déjà là et accentuent le fossé entre citoyens. Par exemple, les « zones basses émissions » sont réservées aux véhicules les plus récents et donc à ceux qui sont capables de les acheter. Idem pour l'obligation à terme de passer au tout électrique. Il faut accepter des mesures, mais elles doivent être mieux pensées dans une approche holistique qui ne se limiterait pas aux déplacements des personnes.

Quelle marge de manœuvre vois-tu au niveau communal ?

Les pouvoirs locaux peuvent être à la manœuvre. Ils ne vont pas réglementer le temps de travail ou la taille des véhicules électriques. Cependant, grâce à l'intelligence collective et une co-construction avec des citoyens exerçant leurs compétences et leur influence, ils ont les moyens de favoriser l'émergence de nouvelles pratiques. Il est possible de mettre en place au niveau communal une politique de l'aménagement du territoire et de la mobilité en phase avec cette prise de conscience, avec les citoyens qui le souhaitent. Il y a des lieux pour ces débats : Commission locale de développement rural (CLDR), Agoras, assemblées de village...

À Grez-Doiceau, les déplacements des personnes et des marchandises se font essentiellement par la route, en vertu de choix économiques et personnels. La voiture occupe donc la plus grande part de l'espace public sans pour autant améliorer la qualité des déplacements. Par ailleurs, de nombreux habitants souhaitent améliorer la convivialité des villages, et souhaitent se déplacer en mode actif (à vélo ou à pied...) de manière sécurisée. L'emprise automobile a un impact négatif sur cette convivialité dont nous avons besoin pour nous adapter aux changements à venir.



Localement, plusieurs actions sont possibles. On pourrait valoriser la mobilité active avec des infrastructures bien conçues et bien entretenues. On pourrait d'ailleurs favoriser cette mobilité active pour les déplacements scolaires. De Grez-Doiceau à Wavre, il y a 7,5 km. C'est parfaitement faisable à vélo pour un adolescent.

Plus globalement, il faut accepter que la circulation automobile retrouve une place raisonnable tant en termes d'espace que de vitesse, et il faut la canaliser sur les axes principaux.

Une autre action possible est de repenser l'accessibilité aux services. Doivent-ils être accessibles physiquement ? Être centralisés ? Enfin, je pense qu'il faut favoriser la relocalisation des activités culturelles, sociales, sportives ou peut-être moins soutenir celles qui imposent trop de déplacements.

Si tu avais le pouvoir de réaliser une et une seule action concrète pour la mobilité à Grez-Doiceau, quelle serait-elle ?

Ce serait d'oser limiter la place donnée à la voiture.

Que pourrais-tu demander à la SNCB pour inciter les Gréziens à utiliser davantage le train ?

Nous pourrions parler d'amélioration des capacités, fréquence, confort, respect des horaires et des correspondances. Mais ce serait totalement insuffisant. Un exemple : de Grez-Doiceau à Charleroi, il faut 45 minutes en voiture, au moins 1 h 28 en train, sans compter les trajets vers les gares et sans tenir compte des horaires. Tant que la voiture individuelle représente le meilleur compromis en termes de temps et de finances pour de nombreux trajets, rien n'incitera à utiliser le train ou les transports en commun.

La commission de suivi cyclable a proposé au financement WaCY (Région wallonne) des aménagements pour une mobilité inter-villages. Voistu d'autres projets à entreprendre pour inciter les Gréziens à utiliser le vélo pour aller travailler, à Bruxelles ou dans d'autres communes ?

Il faudrait vérifier l'intérêt de rejoindre la future autoroute cyclable entre LLN et Bruxelles par rapport aux trajets existants. Vers les autres communes, il faut examiner tous les hiatus dans les liaisons entre communes, comme la quasi-impossibilité de rejoindre à vélo la Gare de bus de Hamme-Mille. Il faut également s'atteler à la liaison du ravel, entre autres derrière le clos de Bettinval.