NOTE D'ÉDUCATION PERMANENTE
de l'ASBL Fondation Travail-Université (FTU)
www.ftu.be

N°2018– 17, décembre 2018

Mobilité urbaine :

En ville, le vrai paradigme, c'est le vélo

Dans un rapport qu'elle a publié sur la mobilité dans treize grandes villes européennes, l'association Greenpeace classe Bruxelles à une piètre 8 e place[1]. Comment sortir de cette congestion urbaine ? La Belgique est-elle condamnée à l'immobilisme ? Éléments de réponse avec Xavier Tackoen, expert en urbanisme et en mobilité.

LA MOBILITÉ EST D'ABORD AFFAIRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Selon vous, quel est le plus grand problème de mobilité en Belgique ?
La mobilité n'est pas une problématique en soi, elle est générée par l'aménagement du territoire. Pendant des décennies, on a regroupé les activités entre elles – le logement, les commerces, l'emploi, etc. – et on continue à le faire aujourd'hui, ce qui est désastreux. Cela a rendu les déplacements très diffus : il faut pouvoir aller de « partout à partout », ce que seule la voiture est capable de faire. Ce qu'on vit aujourd'hui, ce sont les effets cumulatifs de mauvaises décisions prises en matière d'aménagement du territoire.

Y a-t-il une solution pour subvenir à ces problèmes ?
À l'échelle globale, il n'y en a pas. Un événement pourrait par contre changer la donne : une crise énergétique qui causerait une explosion du prix de l'essence. Les ruraux seraient alors tentés de vendre leur bien pour venir s'installer en ville... du moins s'ils décèlent rapidement le problème. Sans quoi leur bien perdra de la valeur et ils n'auront donc plus les moyens d'habiter en ville. Concernant les milieux urbains, je suis par contre assez optimiste. Je pense que les villes ont tous les atouts : dès qu'il y a de la densité, il y a moyen de trouver des solutions.

Quel avis portez-vous sur la régionalisation de la mobilité ?
C'est le deuxième grand mal. En Belgique, nous avons créé un dispositif institutionnel très complexe. De ce fait, les décideurs ne travaillent plus ensemble. Les ministres de la mobilité et les CEO des transports publics ne se

[1] Santhosh Kodukula, Frederic Rudolph, Ulrich Jansen, Eva Amon, *Living. Moving. Breathing. Ranking of European Cities in Sustainable Transport*, mai 2018. Disponible en pdf sur le site de Greenpeace. Une synthèse en français publiée en novembre 2018, est également accessible sur le site.

voient que trop rarement. La mobilité est pourtant l'une des matières où une importante coordination est nécessaire. Un seul et même trajet passe parfois par trois régions...

Selon vous, les navetteurs sont dans des « corridors psychologiques »...
Chaque individu a un blocage psychologique face à tout changement de comportement. Il faut les accompagner. Au-delà de ça, arrêtons de croire que nous sommes exclusivement des êtres rationnels qui ne pensons qu'en termes d'économie et d'environnement. Si je choisis ma voiture, c'est parce que je m'y sens bien, je n'y suis pas dérangé... Un habitant de Copenhague ne choisit pas le vélo parce que c'est moins cher ou écologique, mais car c'est le mode de transport le plus efficace ! Pour que les citoyens changent de comportement, il faut s'adresser à eux en visant leurs intérêts.

A COPENHAGUE, LES PARLEMENTAIRES SE DEPLACENT A VELO

Les différents gouvernements manquent-ils de courage politique en matière de mobilité ?
Ils manquent surtout de compréhension de la problématique. En outre, il ne faut pas que du courage pour prendre les bonnes décisions. Nos hommes politiques sont également déconnectés de la réalité : très peu d'entre eux pratiquent la multimodalité. Au Danemark, 60 % des parlementaires vont travailler à vélo !

N'avons-nous pas manqué d'anticipation concernant les nouvelles initiatives comme Uber, la voiture autonome... ?
Oui, par absence de connaissance ou de prospective. Dans les administrations, il n'existe pas d'organe de veille. Chacun se renseigne de son côté mais ce n'est pas structuré. L'alerte est donc tardive. Les acteurs privés sont tellement innovants que cela va être de plus en plus difficile. La prochaine évolution majeure, ce sont, selon moi, les vans partagés[2]. Encore une fois, il n'y a pas d'anticipation. Il manque aussi d'un cadre collaboratif. Les pouvoirs publics se doivent de rencontrer plus régulièrement ces nouveaux acteurs.

Les transports en commun sont-ils sous-investis ?
Je dirais qu'ils sont globalement mal investis. À Bruxelles, on a un bon réseau de transport public, mais on peut l'exploiter de manière beaucoup plus intelligente. On est face à un manque de hiérarchisation. Quand une ligne est performante, les usagers doivent pouvoir le comprendre, par son nom ou son design par exemple.

Et au niveau de la Wallonie ?
C'est pareil. Aujourd'hui, 90 % des lignes de bus en Wallonie sont des lignes scolaires. D'autres roulent parfois à vide ! Plusieurs lignes de bus devraient être supprimées pour réinvestir les moyens sur les lignes offrant le plus de potentiel. Des solutions plus souples existent pour ne laisser personne sur le carreau. En zone peu dense, cela coûterait moins cher de transporter des gens en taxis, si possible collectifs. Le coût resterait important pour la collectivité, mais on payerait uniquement quand il y a une vraie demande.

UN COCKTAIL DE MESURES A COORDONNER

Êtes-vous pour élargir la taxe kilométrique à l'ensemble du parc automobile ?
Je pense qu'elle réduirait peu l'utilisation de la voiture, les coûts n'étant pas insurmontables. En outre, les villes les plus avancées en matière de mobilité taxent vigoureusement la possession automobile, pas l'usage. Personnellement, je plaide plutôt pour des réaménagements physiques. Face à ceux-ci, nous sommes tous égaux, quels que soient nos moyens. Il faut pouvoir, quand cela s'avère nécessaire, supprimer la bonne place de stationnement, créer une piste cyclable, faire passer un bus en priorité... Ce sont toutes ces petites actions qui induisent un changement. La taxe kilométrique, c'est la réponse à notre problème institutionnel : on n'arrive pas à travailler ensemble pour réaménager le territoire alors on instaure une politique plus facile à mettre en œuvre mais dont on ignore les effets pervers et sans savoir de quelle manière l'argent collecté sera utilisé.

---

[2] Il s'agit d'un service hybride entre le transport public et le taxi qui est une sorte d'étape préliminaire aux véhicules autonomes.

L'élargissement du ring n'est-il pas absurde ?
Dans l'absolu, toute augmentation de capacité routière génère plus de trafic. Toutefois, la réduction de voitures fonctionne en cascade. Pour la création du piétonnier bruxellois, on y a interdit toute circulation. Les voitures se sont alors reportées sur d'autres voies et en ont chassé d'autres sur la petite ceinture. Si on veut reporter une partie du trafic en dehors du centre de l'agglomération, il faut avoir de bonnes infrastructures autour de la région. Mais parallèlement à l'élargissement du ring, il est vital de prendre des mesures fiscales, de sensibilisation et d'accueillir les transports publics sur le ring et de créer des autoroutes cyclables.

Que pensez-vous des idées du budget mobilité et de cash for car ?
Je suis peu convaincu par le *cash for car*, qui peut cependant être intéressant pour des jeunes qui désirent s'installer en ville et qui n'en avaient pas les moyens auparavant. Le budget mobilité, quant à lui, existe déjà sous différentes formes, mais les entreprises restent frileuses vu l'absence de cadre fiscal et légal clair. Sans parler des employés qui devront changer leurs habitudes. On en revient aux corridors psychologiques. Il faut impérativement que des mesures d'accompagnement se joignent à de telles initiatives.

Les patrons, qui se plaignent d'une perte de productivité à cause d'une mauvaise mobilité, ont-ils un rôle à jouer ?
Évidemment. D'abord, leur influence est importante sur leur personnel. Ensuite, dans notre monde digital et hyperconnecté, il est facile de travailler à l'extérieur. Les patrons devraient donc permettre d'arriver plus tard. Les réseaux de transports publics sont extrêmement saturés pendant 15 à 30 minutes. Certains déplacements pourraient être décalés.

Investit-on assez dans le vélo ?
On commence à comprendre que le vrai changement de paradigme, c'est le vélo. Le potentiel est énorme. Des villes comme Leuven ou Gand l'ont compris. Un an après le nouveau plan de circulation à Gand, il y a eu 25 % de cyclistes supplémentaires, dans une ville qui en comptait déjà énormément. La dynamique est enclenchée, mais il faut l'accélérer. Donnons de la place au vélo, de la place qualitative. Dans certains quartiers, si on apaise le trafic, si on réduit la vitesse, il n'y aurait même pas besoin d'aménager des pistes cyclables.

Propos recueillis par Léopold Darcheville

Protection de la propriété intellectuelle : la FTU utilise le système de licences et de partage des connaissances Creative Commons
http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/be/deed.fr

Les notes d'éducation permanente sont mises à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé.
Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues à **pierre.georis@ftu.be**

FTU – Association pour une Fondation Travail-Université

Chaussée de Haecht, 579
1030 Bruxelles
+32-2-2463851
Site éducation permanente : www.ftu.be

Éditeur responsable : Pierre Georis

Avec le soutien de la FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES