

CAHIER n° 5

MOBILITE

PREAMBULE

vos notes

Mobilité. Voilà bien un mot qui fait partie de notre langage actuel et aussi de nos préoccupations actuelles !

La hausse du prix des carburants, très rapide ces derniers mois, est ressentie par bon nombre d'entre nous comme une atteinte directe à leur mobilité.

Est-ce le sentiment d'être amputé d'une de nos facultés jugée vitale qui conduit certains d'entre nous à proposer des mesures irresponsables qui ne feraient qu'aggraver à très court terme notre situation ?

Est-ce parce que nous ne pouvons plus imaginer nos vies autrement que mobiles que nous sommes concernés à ce point par cette hausse continue du prix des carburants ?

Est-ce parce que nous venons de comprendre à quel point nous dépendons de cet or noir qui va être de plus en plus rare ? Tant de produits qui font partie de notre quotidien, n'existent en effet que par la grâce d'un pétrole qui va se faire de plus en plus cher... La liste est effrayante de longueur ! Nous sommes presque dans un système de mono-culture...

Le sujet Mobilité est comme un sujet très intéressant car ses implications sont très diverses... et touchent aux fondements même de nos sociétés dites développées et du système économique qu'elles ont développé.

Faut-il sur base de ce constat de grande complexité que le citoyen renonce à débattre du sujet et à donner son avis ?

Je vais tenter de vous convaincre du contraire...

INTRODUCTION

Face à un sujet aussi vaste, il n'est pas inutile de tenter d'abord de cerner un peu mieux les contours de l'objet de vos réflexions et de vos débats.

De quelle mobilité voulez-vous parler ?

Il faut noter que le mot latin qui a servi de base (mobilitas), signifiait bien " facilité de se mouvoir " mais aussi " inconstance, humeur changeante ". C'est seulement vers 1920 que le mot mobilité a pris son sens de " caractère des personnes qui se déplacent souvent ".

Par extension, ce mot a été progressivement associé à d'autres et c'est ainsi que l'on parle aujourd'hui de mobilité sociale, de mobilité de la main-d'oeuvre, de mobilité professionnelle...

Mais la mobilité, selon un sens plus ancien, c'est donc aussi la facilité à changer d'expression, d'idées, de sentiments...

Il serait donc possible de vivre une forme de mobilité immobile !

Mais ne jouons pas sur les mots... Je sais que le sujet mis en avant par les Waremmiens dans le cadre de la présente Opération de Développement Rural concerne essentiellement leur capacité à se déplacer au sein de leur commune et, depuis celle-ci, vers toutes les autres communes... du monde.

BREF ETAT des LIEUX de la MOBILITE

Pour l'instant, il semble bien qu'à WAREMME comme en BELGIQUE, la majorité des citoyens continue à vouloir être, à tout prix, toujours plus mobile. Et nous posons souvent une autre condition : il faut que cette mobilité s'exerce dans les meilleures conditions de sécurité !

Sommes-nous exigeants ou... fous ?

Pour tenter d'apporter une réponse à cette question très directe, examinons ensemble l'état de la situation.

Nous vivons dans un pays où la densité des voies de communication est extraordinairement élevée. Certaines études indiquent qu'en termes de densité du réseau autoroutier, seule la région de HONG KONG fait mieux que nous dans le monde...

Pour étayer cette information, le Tableau 1 de l'annexe nous renseigne sur la longueur des routes revêtues en 2005. Nous en arrivons au constat qu'il y a dans chaque km² du territoire de votre commune 5 kms de routes revêtues... C'est le chiffre le plus élevé du tableau, chiffre qui ne prend pas en compte les chemins non revêtus...

vos notes

Il faut remarquer que le quotient longueur du réseau / superficie de l'entité considérée a augmenté partout entre 2000 et 2005. C'est aussi le cas du quotient longueur du réseau / nombre d'habitants... sauf à WAREMME !

vos notes

L'explication est simple : la population de WAREMME augmente plus vite que la longueur du réseau routier.

Il n'empêche qu' il y a pour chaque waremmien, 11 mètres de routes revêtues !

Souvenez-vous que, pour rendre le GEER propre, chaque waremmien devrait entretenir une tranche de 60 cm de longueur... Ce qu'il ne parvient pas à faire !

Ces chiffres routiers sont donc édifiants !

Les chiffres de ce Tableau 1 nous donnent aussi une première indication claire : c'est bien au niveau communal que le réseau routier continue à s'allonger de manière significative !

C'est en tous cas ainsi à WAREMME, puisqu' entre 2000 et 2005, c'est pas moins de 4,2 kms de nouvelles voiries communales qui ont été créées ! Cela représente quand même un accroissement de l'ordre de 3 % en 5 ans !

L'évolution sur une plus longue durée est abordée au niveau de la BELGIQUE dans le Tableau 2. Notons qu'ici ce sont les routes communales revêtues et non-revêtues qui sont prises en compte.

Nous constatons qu'entre 1966 et 2006, la BELGIQUE a vu la longueur de son réseau autoroutier multipliée presque par 6 ! Et que les routes communales se sont allongées de près de 70 %... Ce sont des évolutions impressionnantes !

Le Tableau 3 nous indique qu'entre 1991 et 2006, l'évolution a été assez comparable en Flandre et en Wallonie. Ce sont bien les autoroutes et les routes communales qui continuent à s'allonger de chaque côté de la frontière linguistique.

Certes, la hausse n'est plus aussi rapide qu'au cours des années 70... Il n'empêche que 6132 kms de nouvelles routes communales créées en 15 ans dans un territoire wallon de 16844 km², cela ne peut passer inaperçu !

Et pourtant, certains militent pour continuer à développer ce réseau ! Et pourtant, ces vendeurs d'asphalte osent encore régulièrement parler de désenclavement d'une partie de notre pays pour justifier leurs projets ! Et pourtant, il doit encore y avoir des waremmiens qui pensent qu'il faut créer une voie de contournement autour du noyau urbain de la commune !

La construction de ce réseau a coûté des fortunes. Il fallait vraiment que nous soyions très riches...

Et les frais d'entretien sont tellement gigantesques... que notre région n'a pas les moyens de les assumer ! Voyez l'état de nos autoroutes et de nos routes en général... Comprenez que des accidents sont provoqués chaque jour par ces outils mal entretenus... Entendez le débat sur la création d'une vignette qui permettrait de financer... une faible partie du coût d'entretien de ces routes !

Et que demandent certains d'entre nous ?

Allongez le réseau !

Nous vivons dans une région en situation économique difficile et nous voulons nous offrir plus d'asphalte routière qu'aucune autre région du monde ! N'est-ce pas de la folie ?

Il faut dire à notre décharge que cette folie n'est pas née spontanément. Certains responsables économiques et politiques nous disent depuis très longtemps (et quelques-uns continuent !) que le développement des voies de communication est le plus sûr moyen pour une région de connaître un formidable développement économique et d'accumuler les richesses !

Comment ces responsables peuvent-ils expliquer que notre Région Wallonne, extraordinairement bien fournie en voies de communication de toutes sortes, soit depuis tant d'années classée parmi les régions en difficulté de l'Europe ?

Je les entends déjà nous répondre qu'il manque encore un petit chaînon ici ou là...

Je les entends aussi nous parler du formidable gisement d'emplois que constituent les plateformes multimodales qui devraient révolutionner les pratiques du transport des marchandises au cours des prochaines années...

Et je me demande alors pourquoi une plateforme comme celle amorcée à BIERSET depuis tant d'années n'est toujours pas pleinement opérationnelle...

Il est vrai qu'il y a toujours plus de véhicules à faire passer sur ce réseau...

Le Tableau 4 de l'annexe nous renseigne sur l'évolution du nombre de véhicules recensés dans notre pays. Entre 1930 et 2007, ce nombre a été multiplié par 30 !

Rapporté au nombre de km² que couvre le royaume, nous en étions en 2007 à 208 véhicules par km² !

Certes, le tableau indique que l'accroissement du nombre de véhicules n'est plus aussi rapide qu'au cours des années 60 et 70... Mais remarquez que cette hausse est restée forte et stable au cours des années 80 et 90 et qu'elle ne fléchit guère depuis l'an 2000...

vos notes

Le Tableau 5 nous fournit des chiffres plus précis sur cette évolution récente. Il met en parallèle l'évolution de la population et l'évolution du nombre de véhicules.

Chacun sait que nous sommes dans un pays dont le nombre d'habitants évolue lentement. Par contre, le parc des véhicules continue à croître rapidement ! A la lecture de ces chiffres, qui peut encore penser que nous sommes devenus " automobilement " raisonnables depuis l'entrée dans le 3^e millénaire ?

Constatez avec moi que la hausse est très forte dans toutes les petites villes pour lesquelles le tableau fournit des chiffres ! Ce sont pourtant des centres qui disposent d'une assez large palette de services... Il n'empêche : leurs habitants ont besoin d'une ou plusieurs voitures !

A WAREMME, c'est comme si chaque nouvel habitant qui s'est installé chez vous entre 2000 et 2005 était arrivé avec sa voiture dans ses bagages. Qu'il ait 5, 15, 25, 35 ou 75 ans ! A MARCHE et CINEY, c'est pire : chaque nouvel habitant est arrivé avec près de 3 voitures dans ses bagages ! A DINANT, c'est près de 4 voitures par nouvel habitant sur cette période de 5 ans !

Ces chiffres ne sont-ils pas fous ?

Même s'ils sont un peu " forcés " puisqu'ils reprennent tous les types de véhicules, ils n'en sont pas moins très éclairants. Car le mouvement à la hausse est constaté pour tous les types de véhicules qu'ils soient à usage privé ou professionnels... Il n'y a que les véhicules servant aux transports en commun qui connaissent une croissance lente. Nous en reparlerons.

Il faut savoir que sur les 6.250.000 véhicules recensés en Belgique en 2006, la répartition était la suivante : 4.975.000 voitures, 15.000 autobus / autocars, 670.000 camions / camionnettes / tracteurs, 170.000 tracteurs agricoles, 60.000 véhicules spéciaux et 360.000 motos / motocyclettes.

Ce Tableau 5 nous indique aussi le nombre de véhicules par tranche de 1000 habitants. En ne tenant compte que des voitures, nous pouvons retenir qu'il y a aujourd'hui en moyenne dans notre pays près de 5 voitures pour 10 belges !

Une autre source nous renseigne qu'en 2004, pour les voitures particulières, la BELGIQUE occupait avec 467 voitures par 1000 habitants le 8° rang dans l'Europe des 25. La moyenne européenne était alors de 472 voitures / 1000 hab. Il est intéressant de relever que notre réseau autoroutier belge se classait lui en 2° place pour ce qui est de sa longueur !

Des pays proches comme le LUXEMBOURG (659) ou l'ALLEMAGNE (546) étaient avant nous dans ce classement tandis que la SLOVAQUIE fermait la marche avec 222 voitures / 1000 hab.

Pour information, en 2004, on dénombrait 771 voitures / 1000 hab. aux USA et 614 au JAPON... Nous sommes donc encore loin de ces chiffres records !

Dans ce Tableau 5, le chiffre de WAREMME est le plus faible. On peut toujours se réjouir à l'idée d'être un peu moins fou que ses voisins...

Il n'empêche que, mis bout à bout, les véhicules recensés à WAREMME pourraient former un énorme bouchon sur les 5 kms d'autoroute qui passent sur votre territoire ! Les 3 bandes de l'autoroute, dans chaque sens, ne seraient plus qu'une longue file de véhicules... et il en resterait encore pour bloquer un tronçon de la Chaussée romaine ! Voulez-vous tenter l'expérience ?

Si nous considérons l'évolution du nombre de véhicules utilitaires, le bilan est encore plus terrible.

Pendant la période 1997 / 2007, le nombre de camions et camionnettes recensés en BELGIQUE a augmenté de 48 % ! Le nombre de tracteurs pour semi-remorques a crû de 16 %. Pendant cette même période, sachez que le nombre de voitures croissait de 14 % et le nombre d'autobus et d'autocars de 5 %.

Comment s'étonner de la hausse du nombre d'accidents impliquant des camions ?
Comment s'étonner de voir ces énormes bahuts stationner au coin de nos rues ?
Comment s'étonner que nos belles bandes d'asphalte soient défoncées par ces puissants " trucks " ?

Pourtant, les chauffeurs de ces camions qui envahissent et défoncent nos routes (combien ne respectent pas les limites imposées par la loi pour leur tonnage...), ne sont pas heureux !

Il faut dire que leur vie n'est pas facile. Rien n'a été fait pour adapter le réseau à leur présence. Et ils vivent de plus en plus des problèmes de sécurité... Encore un petit effort et nous serons bientôt revenus au temps des caravanes attaquées par des indiens !

vos notes

Notez avec moi que ces camions sont devenus aussi un formidable moyen de pression : quand la menace d'un blocage des routes par les routiers surgit, les oreilles des décideurs s'ouvrent...

N'est-il pas remarquable de constater que le système économique fou du " just in time " a secrété en son sein l'arme qui lui permet d'exercer une intenable pression sur ceux qui voudraient ne serait-ce que le modifier ?

Le portrait n'est guère réjouissant.

Et ce n'est pas d'une dette du passé que je vous parle ! Ni d'une folie commise par nos voisins ! C'est bien de nos achats récents et de nos pratiques quotidiennes qu'il est ici question...

Est-il besoin de dire que l'existence même de cette énorme quantité de véhicules n'est pas sans conséquences sur notre cadre de vie.

Quand cette armada immense de voitures se met en route, que d'agressions sournoises pour notre environnement... et pour nous-mêmes !

On ne peut même plus parler d'agressions invisibles... car bien des documentaires, articles et messages nous ont montré l'étendue des dégâts engendrés et, surtout, nous commençons à les ressentir dans notre chair !

Certes, nous n'en sommes pas encore au stade des villes japonaises où de nombreux piétons portent un masque sur la bouche quand ils circulent en ville...

Mais les signes avant-coureurs sont bien là... et LONDRES n'est plus la seule ville sur laquelle le smog tombe aujourd'hui !

Car non seulement il y a un plus grand nombre de véhicules dans notre pays, dans notre région, dans notre commune, dans notre village... mais ces véhicules parcourent en moyenne chaque année un plus grand nombre de kilomètres !

En effet, les statistiques nous indiquent qu'en 1975, une voiture particulière roulait en BELGIQUE environ 11.300 kms par an. En 2005, ce chiffre était passé à 15.000 kms par an !

Il faut garder à l'esprit que chaque voiture produit en moyenne chaque année 3 à 4 tonnes de CO2...

Il faut cependant remarquer que la consommation d'énergie par le secteur du Transport a diminué dans notre pays depuis le pic connu en 2003. Nous sommes pratiquement revenus en 2006 au niveau relevé en 2000.

vos notes

C'est une évolution encourageante qu'il convient de signaler ! Mais c'est une évolution lente alors que tant d'indicateurs négatifs évoluent vite !

De toute façon, la pollution produite par nos outils de transport actuels n'est qu'une facette du problème. Même si demain, tous les moteurs de nos véhicules étaient devenus subitement propres, je suis convaincu qu'il faudrait quand même réfléchir à nos comportements dans le domaine de la mobilité !

De nos ATTITUDES...

vos notes

A propos de nos envies de mobilité, je me demandais si nous étions exigeants... ou fous ?

Mon opinion est faite : nous sommes fous.

Vous pouvez évidemment être d'un avis différent. Mais je crois que nous serons tous d'accord pour reconnaître que nous sommes au moins gravement schizophrènes.

Comment expliquer autrement nos attitudes en matière de mobilité ?

Nous savons que notre folle envie de mobilité est responsable de graves menaces pour l'ensemble de notre éco-système... et donc pour nous-mêmes !

Nous savons aussi que tout ce pétrole brûlé dans nos moteurs à combustion ne sera jamais reconstitué par Dame Nature qui l'avait si patiemment accumulé dans les entrailles de notre planète.

Nous savons à quel point les embouteillages sont sources de stress et d'énergie mal dépensée.

Nous savons que nous risquons nos vies en circulant dans ces boîtes d'acier à 4 roues. Nous risquons nos vies à cause de nos propres imprudences, à cause de celles des autres, à cause des défauts des infrastructures, à cause des défaillances de nos belles machines...

Nous savons que ces boîtes d'acier sont pour nous comme une prison itinérante... Nous passons en effet beaucoup de temps dans ces engins diaboliques.

Des études consacrées en 2005 à notre emploi du temps sur la journée, indiquent que nous consacrons en moyenne 1 h 30 de notre temps à nos déplacements ! C'est à dire autant de temps que celui consacré à nos activités sociales et presque autant qu'aux tâches ménagères et familiales !

Certains d'entre nous, conscients de ce gaspillage d'un temps si précieux, ont décidé de tenter de le " rentabiliser " ... Ils écoutent des romans lus et enregistrés sur cassette ou CD, ils se familiarisent avec une langue étrangère, ils tentent de lire un rapport pour le boulot... ou leur journal ! Pour certains enfants, le voyage en voiture rime désormais avec séance de cinéma ou de jeux vidéo...

Est-ce raisonnable ?

Notez avec moi que les constructeurs automobiles ne cessent de nous proposer des véhicules munis d'accessoires / aides à la conduite qui ont pour but de nous permettre d'être de moins en moins concentrés sur l'action de conduire.

Le temps viendra vite où nous entrerons dans le véhicule, désignerons par la voix l'endroit que nous voudrions rejoindre et nous laisserons emporter par l'intelligence artificielle embarquée dans le véhicule... et installée sur la route.

En quelque sorte, chacun pourra alors connaître la sensation de mobilité vécue par les riches et les nobles d'autrefois... Ces riches et ces nobles qui montaient dans leur carrosse et disaient à leur cocher où il devait les conduire !

Malgré tout ce que nous savons de cette folie de mobilité qui nous anime, nous continuons à la laisser nous mener par le bout du nez !

Pourtant notre façon actuelle de vivre notre mobilité n'est pas toute rose.

En effet, aujourd'hui en BELGIQUE, malgré ce réseau d'une extraordinaire densité et malgré ces véhicules en très grand nombre, notre mobilité ne nous satisfait pas !

Aujourd'hui, nous avons mal à notre mobilité !

Lors des rencontres qui ont eu lieu dans le cadre de la présente opération, les waremmiens, comme tous leurs voisins, se sont plaints des services de transport en commun, des aménagements routiers mal pensés, de la sécurité des usagers pas toujours assurée, de la difficulté de se déplacer à pied ou en vélo...

Et certains ont aussi exposé leurs difficultés à être mobiles !

A WAREMME, parmi les jeunes et parmi les seniors, il y en a en effet pas mal qui ont mal à leur mobilité ! Parce qu'elle coûte cher, parce qu'elle demande des aptitudes physiques, parce qu'il n'y a parfois pas d'alternative à l'automobile... et qu'ils n'en ont pas ou plus !

vos notes

Ces citoyens, limités dans leurs mouvements, éprouvent pour ce motif des difficultés réelles à participer à la vie de la communauté. Cet aspect " social " de la mobilité ne peut être négligé !

Les waremmiens ont aussi mis en avant l'insuffisance de l'offre des transports en commun au niveau intra-communal. Rejoindre le centre urbain de WAREMME n'est pas facile... mais aller d'un village à l'autre relève quasi de l'expédition impossible ! En tous cas dans un délai de temps raisonnable.

Les waremmiens ont regretté le fait que les voiries qui sillonnent la commune sont, à de rares exceptions près, entièrement dédiées au trafic automobile. Cyclistes, piétons et motards ont du mal à y trouver une place...

Les waremmiens se sont réjouis de la bonne situation de leur commune par rapport aux grands axes de déplacement (autoroute, chemin de fer). Mais c'est aussi un avantage pour leurs voisins !

Et il en découle un trafic de transit important qui conduit à un encombrement des axes principaux et aussi au passage dans certains villages de nombreux véhicules dont les conducteurs cherchent à éviter ces grands axes encombrés...

Enfin, au centre de la ville, malgré les efforts importants déjà consentis, certains waremmiens disent qu'il y a encore des moments où le stationnement reste problématique.

A vous écouter, le chantier est immense... et les moyens financiers à mobiliser gigantesques !

Mais est-ce que cela peut servir à quelque chose ?

Nous avons déjà tant dépensé pour notre mobilité, à titre individuel et à titre collectif, au niveau local et au niveau mondial...

N'est-il pas temps de chercher d'autres voies, d'adopter d'autres attitudes ?

Ne faut-il pas tenter de créer un système qui nous permettrait de choisir notre mobilité plutôt que de subir notre immobilité ?

Que nous le voulions ou pas, je suis convaincu que nous allons devoir changer nos habitudes.

vos notes

Nous allons changer parce que nous devons déboursier toujours plus d'argent pour satisfaire nos besoins de mobilité. Les voitures coûtent beaucoup d'argent à l'achat et à l'usage. Tout le monde commence à s'en apercevoir...

Une étude française récente indique que nous en sommes même arrivés au stade où nous consacrons plus d'argent pour assurer notre mobilité que pour nous nourrir !

Les français sont-ils seuls à être fous ? Est-ce parce que leur carburant est très cher ? A moins qu'ils ne se contentent de très peu pour leur nourriture...

Nous allons changer parce que nous sommes de moins en moins libres dans notre exercice de la mobilité. Il y a ces embouteillages de plus en plus fréquents mais il y a aussi ces radars, ces coussins berlinois et tous les autres systèmes qui veulent nous forcer à contrôler la vitesse que nous imposons à nos véhicules...

Nous allons changer parce que nous sommes aujourd'hui frustrés dans notre mobilité. Et nous sommes frustrés parce que nous n'imaginons plus la mobilité que dans sa forme égoïste et individualiste !

L'histoire est récente et le dénouement pas encore connu. A XHORIS, un patron de PME veut aménager une piste pour hélicoptères à côté du siège de son entreprise. Motif fourni aux autorités communales : il gagnera deux heures par jour pour ses déplacements. Ainsi, pour sauvegarder sa mobilité, ce patron est prêt à imposer à de nombreux voisins les nuisances sonores liées à ce genre d'engin...

Pourquoi faut-il être mobiles ?

Cette anecdote me permet de poser cette question essentielle... qui en contient beaucoup d'autres !

Pourquoi ce patron doit-il être présent chaque jour dans son entreprise ? Pourquoi a-t-il décidé de résider si loin de son entreprise ? Pourquoi ne peut-il pas " rentabiliser " son temps de déplacement ? Que ferons-nous quand notre ciel sera envahi par des engins de tous gabarits ?

Toutes les études prospectives indiquent qu'au cours des prochaines années, la demande de mobilité des personnes et des marchandises va encore connaître un accroissement important.

Est-ce vraiment une fatalité ?

vos notes

Le bilan environnemental de notre planète est mauvais. Les indicateurs sont au rouge... Et nous continuons à nous glisser dans nos petites autos, les mains crispées sur le volant, pour aller acheter notre pain au coin de la rue voisine...

Je voudrais vous inviter à réfléchir un peu aux origines et aux causes de ce besoin de mobilité qui va croissant.

Nous aspirons tous à être et à rester mobiles.

Est-ce parce que nous associons notre état d'êtres vivants à notre capacité d'être mobiles ?

Est-ce parce que " notre " monde s'est considérablement agrandi que nous voulons disposer de moyens pour le parcourir en tous sens, pour l'explorer et le découvrir par nous-mêmes ? Faut-il vraiment se déplacer pour ouvrir son horizon ?

Est-ce parce qu'on nous a dit que le monde était devenu un village que nous voulons sans cesse nous déplacer ?

Au fait, nous déplaçons-nous pour découvrir ce " monde village " ou parce que, conscients de sa petitesse et habités par le sentiment d'être pris dans une nasse, nous sommes pris d'une folle bougeotte ?

Mes grands-parents, comme les vôtres peut-être, ont passé leur vie dans un village. Ils y ont circulé toute une vie et ils en connaissaient les moindres recoins. Mais ils n'en sortaient que très rarement ! Leurs vies ont-elles été pour autant insipides, incolores et inodores ?

Et si notre besoin d'être mobiles était une maladie au même titre que tant d'autres qui nous ont été offertes par les temps modernes ?

Faudra-t-il créer un jour des cliniques qui organiseront des cures d'immobilité pour nous remettre les idées en place ?

Ceux qui vont m'objecter que nous ne choisissons pas d'être mobiles mais que c'est notre organisation de la société qui nous contraint à nous déplacer tout le temps, n'auront pas tort.

Mais n'avons-nous vraiment pas de marge de manoeuvre personnelle ?
Ne nous inventons-nous pas aussi des motifs pour nous déplacer ?

vos notes

Je n'ai pas l'intention de tenter ici de vous citer tous les motifs qui nous poussent à nous déplacer. La liste est tellement longue et personnelle qu'elle serait fatalement incomplète.

Mais qui peut affirmer que chacun de ses déplacements a un caractère indispensable ?

Et si les changements naissaient d'une honnête analyse de nos comportements ? Il existe des méthodes d'amincissement basées sur la dynamique de groupe. Pourquoi ne pas nous aider les uns les autres à moins nous déplacer seul dans notre petite auto ?

J'imagine le sourire goguenard de certains lecteurs...

Nous savons que ce n'est pas parce qu'on est en mouvement tout le temps que l'on connaît mieux les coins de la terre que l'on traverse !

vos notes

Un exemple très clair est celui de tous les vacanciers qui rejoignent en avion un village - club situé au bout du monde... pour ne pas en sortir ! C'est comme si leur débauche de mobilité du premier jour des vacances tuait leur envie de mobilité à l'arrivée... Dans ces conditions, qu'auront-ils découvert à part les joies du soleil ?

Nous savons que ce n'est pas parce qu'on est en mouvement tout le temps que l'on connaît mieux ceux que l'on croise !

La mobilité n'est pas une source automatique de convivialité... En tous cas pas dans la façon dont nous la vivons aujourd'hui !

Le slogan " Mon auto, c'est ma liberté " est toujours très présent dans nos esprits. Quand nous l'aurons transformé en " Notre auto, c'est notre liberté ", notre quête de convivialité sera sans doute plus facile à assouvir...

Mais quand franchirons-nous ce pas ?

Le ferons-nous par nous-mêmes ou y serons-nous contraints ?

Faudra-t-il nous contraindre un jour à ne jamais plus sortir seul en voiture ?

J'entends les cris des uns et des autres. Volonté extrémiste et totalitaire... Tentation terroriste... Atteinte à notre liberté individuelle chérie...

C'est vrai que ce type d'obligation serait une fameuse pilule à avaler... Mais soyons honnêtes : notre liberté individuelle en voiture ne tient-elle pas aujourd'hui déjà plus du mythe que de la réalité ?

Comment être mobiles ?

Voilà une autre vaste question.

Elle concerne notamment la technologie. Il est question ici de véhicules de plus petite taille, de véhicules plus propres ou carrément non-polluants.

Je n'entrerai pas ici dans le débat pour ou contre les bio-carburants. Mon opinion est faite et je vous invite à vous faire la vôtre. Je ne ferai pas non plus de pari sur l'avenir du moteur à hydrogène ou d'une autre technique...

Il est loin le temps de T. EDISON ou celui de Z. GRAMME... Les moyens financiers nécessaires pour mettre au point de telles révolutions technologiques sont gigantesques et hors de notre portée.

Les grands groupes automobiles et pétroliers réfléchissent pour nous. Mais cela ne doit pas empêcher les jeunes waremmiens (et les moins jeunes !) de réfléchir, de proposer, d'expérimenter de nouvelles techniques...

Ce qui est terrible avec ces grands groupes qui gouvernent aujourd'hui notre monde, c'est que les grands progrès qu'ils sont en train de préparer, ils ne les mettront à notre disposition que lorsque le cycle de vie économique des produits actuels sera terminé. Pendant ce temps, le cycle de vie de notre planète n'a qu'à faire le gros dos !

Alors, comment être mobiles ?

Cette question soulève aussi celle du choix de l'outil adéquat en fonction du type de déplacement à effectuer.

Le retour à la pratique régulière du vélo permettrait d'effectuer de nombreux petits déplacements sans faire tourner le moteur de sa voiture. WAREMME n'est pas située dans une région montagneuse... et pour ceux qui ont les mollets faiblards, il existe aujourd'hui des vélos " motorisés " qui permettraient à la plupart d'entre nous d'escalader le Mont Ventoux sans mettre pied à terre...

Il y a donc la technologie... et il y a surtout nos comportements !

vos notes

J'ai été amusé dernièrement par la lecture d'un article qui relatait les efforts qui vont être entrepris par les compagnies pétrolières pour convaincre les automobilistes de conduire sagement... Les conseils sont vieillots mais il n'est pas inutile de les rappeler.

Mais n'est-il pas un peu tard ? N'est-ce pas un piège qui nous est tendu ? N'est-ce pas une façon de nous laisser croire que, si nous devenons de sages conducteurs, nous pourrions longtemps encore jouir du bonheur de conduire notre petite auto ?

Pour nos comportements, certains utilisent un mot barbare, " l'autosolisme ", pour désigner le fait que nous sommes souvent seul dans notre véhicule. Oserais-je lui opposer celui de " l'autocommunisme " ?

C'est toute la question du co-voiturage qui se cache derrière cet autre néologisme tout aussi barbare et nous allons en reparler...

Parmi nos comportements, il y a aussi dans notre pays cette pratique de la " voiture de société " qui fausse certainement notre perception des choses.

Il y aurait aujourd'hui en Belgique une voiture neuve sur deux qui ferait partie de cette catégorie ! Depuis quelques années, cette proportion augmente lentement mais sûrement.

Dans ce montage, la voiture est donc une part du salaire de l'employé. Sans même aborder l'importante question de la fiscalité d'un tel système, je me demande si un boulanger accepterait que son pain soit payé pour partie par exemple avec un four électrique...

Car enfin, cette pratique de la voiture de société est une belle façon de créer notre dépendance à la voiture ! Heureusement, les choses ont évolué ces dernières années et nos autorités sont même occupées à reconsidérer la fiscalité de ce montage.

Il n'empêche que, pour une période encore assez longue, les compagnies pétrolières peuvent se frotter les mains car elles disposent là de clients " captifs " qui ne peuvent avec cette part de salaire sur 4 pneus que faire une chose : acheter leurs produits !

N'est-ce pas là une formidable rente de situation ?

Parmi nos comportements en matière de mobilité, il en est un qui porte de grands espoirs : c'est celui qui consiste à utiliser les transports en commun.

vos notes

Malheureusement, nous avons démonté certaines infrastructures qui auraient pu être bien utiles au cours des prochaines années. Entre 1970 et 2006, les voies ferrées ont perdu 16 % de leur longueur en Belgique !

Mais les chiffres de fréquentation des dernières années (voir Tableau 6) sont encourageants. Des mesures positives ont été prises et elles ont des effets. Mais l'ampleur des résultats obtenus est variable : + 125 % de voyageurs en Flandre sur l'espace de 10 ans, + 44 % en Wallonie.

Il faut bien constater que les moyens mis à notre disposition pour nous encourager à emprunter ces transports en commun sont très différents selon la Région dans laquelle nous habitons.

Le même Tableau 6 nous indique l'évolution du parc de bus, trams et métros dans les 3 régions du pays. Les tendances sont très différentes !

Nous constatons en effet que sur une période de 10 années, le parc de ce type de véhicules a crû en Flandre de près de 50 % tandis qu'il progressait d'environ 12 % en Wallonie et à Bruxelles.

Certains responsables wallons vont nous dire que les moyens ne sont pas comparables, que la Flandre est riche, que la densité de population y est plus élevée et que c'est un atout pour faciliter le développement des transports en commun, que...

Je me demande pour ma part pourquoi nous sommes riches pour créer et entretenir des routes et pauvres pour acheter des bus...

Il y a des choix à faire. Et si nous ne les faisons pas, ils s'imposeront à nous.

Que faire ?

Face au constat terrible qui vient d'être dressé, sommes-nous impuissants ?

Je vous rappelle que dans de nombreuses enquêtes d'opinions récentes, nous plaçons les problèmes de pollution à la première place de nos préoccupations !

Pouvons-nous dès lors rester les bras croisés à attendre que le ciel nous tombe sur la tête ?

Je suis d'avis qu'il faut réagir à chaque niveau mais d'abord au niveau local car c'est sans doute là que les réponses proposées peuvent produire le plus vite des effets tangibles...

vos notes

Les chiffres des Tableaux 2 et 3 nous ont indiqué à leur façon que le niveau communal est bien un échelon intéressant. On y constate en effet que c'est au niveau communal que le réseau routier a le plus évolué ces dernières années.

La question de l'aménagement du territoire est donc une question intimement liée à celle de la mobilité. Un autre groupe de travail va réfléchir à ce vaste sujet et il faudra évidemment mettre en commun les résultats des cogitations des uns et des autres !

Au niveau de nos comportements, les très nombreux écoliers qui fréquentent chaque jour les écoles de Waremmes sont assurément un public-cible de premier choix. Mais il ne faudrait pas tomber dans le travers si souvent pratiqué de reporter sur les jeunes le poids de nos incapacités d'adultes !

Il n'empêche que l'analyse fine des moyens de déplacement de ces jeunes pourrait déboucher sur une série de propositions concrètes d'améliorations de la situation actuelle.

Le développement des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication est un autre levier qui pourrait avoir de puissants effets sur notre mobilité.

C'est ainsi que nous constatons chaque jour que la circulation de l'information en temps " réel " gagne du terrain. Nous sommes par exemple de mieux en mieux informés à propos de l'état de notre réseau routier et du trafic du moment...

Mais il y a aussi dans les NTIC tout l'aspect " télé - travail " et communications à distance ! Une commune peut sans doute tenter des expériences dans ce domaine.

Quand nous avons été contraints de changer nos habitudes en matière de collecte des déchets ménagers, les communes ont joué un rôle capital. Elles ont servi d'interface entre nous et les industriels du déchet.

Certes, les résultats obtenus peuvent être critiqués et il existe des failles dans ce système. Mais quelle évolution rapide de nos pratiques ! Et cela sans heurts ni combats de rue !

Pourquoi ne serions-nous pas capables de transposer cette évolution des mentalités dans un domaine comme celui de nos déplacements ?

Permettez-moi, naïvement, d'évoquer quelques mesures concrètes...

vos notes

Les Waremmiens pourraient s'engager à ne plus laisser croître le nombre de véhicules recensés dans leur commune. Ce serait là un engagement de principe. Chaque habitant serait invité à signer librement une Charte décrivant cet engagement.

Pour que cet engagement soit " tenable ", un système de co-voiturage à grande échelle serait mis en place au niveau communal. Nous disposons d'outils épatants comme le GSM, le GPS ou les connexions Internet pour rendre possible cette meilleure utilisation de nos moyens de déplacement. Nous utilisons ces outils pour un tas de nouvelles pratiques : pourquoi pas pour celle-là ?

En s'engageant aussi via la signature de cette Charte à ne plus utiliser leur voiture pour les petits déplacements, les Waremmiens feraient des économies personnelles et désengorgeraient leurs rues et routes.

Ces mesures auraient un effet important sur le nombre de véhicules présents en même temps sur la route. Les embouteillages se feraient plus rares et il y aurait surtout plus d'espace pour ceux qui auraient choisi de se déplacer autrement.

Si, en plus de ces actes individuels, la commune pouvait rouvrir ou créer quelques chemins réservés aux usagers dits faibles pour leur offrir des alternatives à la coexistence avec les voitures et autres engins à moteur, les chances de réussite du mouvement seraient augmentées. Dans un pays où on a exproprié tant de terres agricoles pour créer des autoroutes, il devrait être possible d'ouvrir quelques nouveaux chemins étroits...

Enfin, autre mesure d'ordre collectif mais basée sur les bonnes volontés individuelles, l'idée de créer un corps de " chauffeurs volontaires " ne peut-elle pas permettre à la commune de mettre à disposition des villageois un nouvel outil de déplacement dans la foulée du projet de taxi social ?

Au-delà du premier sourire qu'elle va provoquer chez certains d'entre vous, cette idée ne me paraît pas si folle puisqu'elle ne fait que transposer à un nouveau secteur un système en place depuis très longtemps dans notre pays, celui des sapeurs-pompiers volontaires !

Ce système est en crise aujourd'hui parce que l'Etat n'assume pas ses responsabilités. Mais les volontaires le sont toujours et ils rendent un fier service à la communauté !

Pourquoi d'autres personnes ne se sentiraient-elles pas intéressées par un service de chauffeurs ?

vos notes

Ce ne sont évidemment là que de modestes idées mises en avant par un auteur de projet un peu imaginatif et très rêveur...

Certes, la nature humaine mettra son grain de sable dans les beaux enchaînements quasi automatiques que je viens de vous présenter... J'y vois une raison de plus pour être très imaginatif... et très rêveur pour gagner ce défi !

Il est important de signaler que votre commune n'a pas attendu la nouvelle opération de Développement Rural pour mettre sur pied des projets.

Le City Bus est un beau projet et le Taxi social est une initiative pleine de bon sens. Ce type de projet ouvre en quelque sorte un nouveau chemin... Mais il faudrait, face à l'ampleur des défis à relever, leur donner beaucoup plus de moyens !

L'étude d'un Plan Communal de Mobilité est une autre façon d'aborder la question. Vos autorités communales y réfléchissent sérieusement. Une fois élaboré, ce document sera sans nul doute une aide précieuse... Mais est-il encore possible d'attendre deux ou trois ans avant de prendre des initiatives fortes ?

Je crois aussi qu'il faut éviter de remettre dans les seules mains des experts ce type de sujet aux très larges retombées. Il faut absolument que ce plan fasse l'objet d'un large débat citoyen si on veut vraiment que le citoyen adhère aux projets qui découleront de cette étude !

Et voilà que j'en arrive à la fin de ce cahier de réflexions et je constate que je n'ai pas abordé les problèmes de sécurité routière...

Cela va déplaire à certains... Mais je suis d'avis que ces soucis bien réels ne pourront trouver de solution réelle que si nous attaquons le problème à ses racines.

Ce n'est pas parce que tous les feux rouges installés sur le territoire communal seraient demain du type " intelligents " que les problèmes de mobilité seraient pour autant résolus... Encore moins ceux de pollution !

Je vous propose en quelque sorte de consacrer vos énergies en priorité à la réflexion et à la mise sur pied de nouvelles façons de vous déplacer.

Evidemment, cela ne signifie pas qu'il ne faudra pas être attentif à protéger au mieux la vie de tous ceux qui se déplaceront dans votre commune dans les prochaines années !

vos notes

Conclusion

Je me demandais dans un autre cahier de réflexions consacré à la convivialité :

**D'où va surgir la nouvelle vague de convivialité
dont nous avons tous besoin ?**

Nous savons que la convivialité, c'est quelque chose d'impalpable et qu'il est donc bien difficile de savoir où elle va aller se loger dans les prochaines années.

Nous savons aussi que chaque Waremzien est un outil potentiel au service de la convivialité !

Et si cette convivialité renaissait dans vos autos partagées ?

Fait à Liège, le 20.06.2008,

A. MARIAGE