

# Le Belge a poussé le bouchon trop loin

Expert international en mobilité, le Suisse Pierre Chastellain connaît bien les bouchons belges. Son bureau, Transitec, s'échine à vous faciliter la ville, en concevant par exemple les plans de circulation de Verviers, Liège, Namur, Mons... Son autre dada ? L'éducation, en tant que formateur de conseillers en mobilité. Vision helvétique d'un technicien pédagogue.

**En matière de mobilité, quel regard portez-vous sur les Régions wallonne et bruxelloise, en comparaison avec ce qui se fait chez vous, en Suisse ?**

Il faut bien admettre qu'en Europe de l'Ouest, vous êtes l'un des pays qui a pris le plus de retard et qui est resté le plus longtemps accroché à la voiture. Vous avez fait des choses terribles, en Belgique, au nom de la voiture. Le ring de Charleroi, par exemple : une autoroute en milieu urbanisé et à hauteur des fenêtres. C'est effrayant. Par ailleurs, la complexité du système politico-administratif belge, avec ses conflits linguistiques et de compétences, rend difficile la cohérence entre les politiques communales, provinciales, régionales, nationales... A Bruxelles, qui n'est pas bien grand, il y a presque 19 politiques du stationnement différentes, une par commune. Or, le stationnement est un outil incontournable pour agir sur la mobilité. Autre aberration, en Belgique, les voitures de société représentent plus d'un tiers du parc automobile. C'est monstrueux. Pour ces personnes, cela veut dire qu'il est plus avantageux financièrement d'utiliser sa voiture que de prendre le train. Là, c'est la responsabilité du Ministre des Finances.



«Vous avez fait des choses terrible, en Belgique, au nom de la voiture»

Heureusement, depuis quelques années, les choses changent ici aussi. Les gens sont de plus en plus conscients de l'enjeu que représente la mobilité en termes de qualité de vie, face à la pollution, le réchauffement climatique, les nuisances sonores, l'impact des bouchons sur l'économie, l'insupportable bilan des morts sur nos routes...

**Devons-nous pour autant crier « Mort à l'auto » ?**

Il ne s'agit pas de s'inscrire comme des Ayatollahs anti-bagnole. La voiture est un outil formidable, mais victime de son succès. Dans les années 50 à 70, tout le monde pensait que la voiture était l'outil parfait de liberté et de bien-être. On en a donc fait un usage abusif et il est difficile aujourd'hui de passer la marche arrière. L'objectif n'est pas de supprimer la voiture, mais d'en limiter l'usage abusif et de la combiner à d'autres transports. Il n'est pas normal qu'au sein de la capitale, vous ayez chaque jour 350.000 voitures faisant du Bruxelles-Bruxelles.

**Depuis 99, vous avez formé plus de 600 conseillers en mobilité en Wallonie et 150 à Bruxelles. Que leur conseillez-vous ?**

La formation repose sur un constat général : les compétences sont fortement cloisonnées. En matière de mobilité, on a le grand spécialiste des transports publics, le responsable che-

vronné du stationnement, le technicien sachant régler pile-poil un carrefour à feu... Mais la transversalité de ces domaines intimement liés n'existe pas ou - pire - est vécue comme une concurrence. L'idée est de décloisonner et de faire comprendre que la mobilité est une affaire globale où l'on doit mener ces combats en parallèle, en mutualisant les efforts. Notamment au sein des communes. Le conseiller devrait être cette personne relais, ce liant.

Leur place n'est cependant pas encore trouvée partout : si certaines communes consacrent un poste ou même une cellule spécifiquement aux conseillers en mobilité, dans d'autres le conseiller est avant tout policier, technicien, urbaniste...

**Faut-il plus de personnes se déplaçant en transport en commun pour en développer l'offre, ou à l'inverse augmenter les cadences et le confort pour espérer convertir les automobilistes ?**

Il faut sortir les naveteurs de leurs voitures, sans quoi nous ne pourrions pas donner de la place aux bus et aux trams. En ville, l'espace est saturé. Si nous voulons des transports en commun rapides et nombreux, sur site propre, il faut d'abord prendre cet espace à la voiture. Ce ne sont pas des plans sur la comète. C'est empreint de bon sens et de nombreuses villes l'ont déjà fait : Zurich, Berne, Strasbourg (*lire article p.9*)... Les businessmen et les politiciens s'y déplacent en bus ou en tram. On a ainsi revalorisé l'image des transports publics, en en faisant un transport noble, voire une fierté comme le magnifique tram à Strasbourg. Il faut un jour avoir le courage et la volonté politique de passer à l'acte, même si c'est souvent impopulaire. Lorsque l'on voit le tsunami de contestations qu'a provoqué la piste cyclable rue de la Loi, parce que l'on piquait une voie sur cinq à la bagnole, mon Dieu ! Maintenant je pense pourtant que ça marche plutôt bien. (*suite page suivante*)





### Et concrètement, comment faire pour sortir les naveteurs de leur voiture ? Quels sont les outils à notre disposition ?

Revaloriser les transports publics, le vélo et la marche à pied. C'est le rôle du politique. Par exemple, via la politique du stationnement : on ne stationne plus au centre-ville plus de deux heures. Vous réduirez fortement les automobilistes naveteurs. En plus, vous développerez le commerce puisqu'une seule place pourra voir défiler minimum cinq clients potentiels, au lieu d'un seul auparavant. Si les contrôles et les sanctions suivent, c'est terriblement efficace. Mais ce moyen est détesté des politiciens, car très impopulaire.

Autre outil, les plans de circulation qui hiérarchisent les voiries avec par exemple des zones 30 à l'intérieur des quartiers, que l'on peut combiner avec des ralentisseurs. Cela renvoie le transit sur les grands axes, lesquels vont être alors très chargés et décourager bon nombre d'automobilistes.

Il y a aussi les outils formidables de régulation des feux. On peut à la fois donner des priorités aux bus et aux trams, et faire du contrôle d'accès. Le « contrôle d'accès », c'est quoi ? Lorsque le centre urbain arrive à saturation, on coupe le robinet d'entrée dans la ville en diminuant le temps vert. On ne laisse ainsi entrer que ce que le centre peut encore digérer pour rester fluide. Il va se créer des files d'attente en périphérie. Les automobilistes verront alors que les transports publics en site propre et prioritaires aux feux vont plus vite que leur voiture...

### Comment les pouvoirs publics peuvent-ils associer les citoyens ?

En communiquant un maximum. La communication a trois mamelles : information, consultation et concertation. L'information, c'est un sens unique : le politicien décide et communique à tout le monde. En mobilité, cette information est nécessaire de A à Z, elle doit être généreuse, complète, objective, originale... La consultation, c'est une circulation à sens alternatif : on entame un dialogue avec les gens, pour savoir ce qu'ils vivent, leurs sentiments, leurs idées... Elle est indispensable pour nourrir le diagnostic, au-delà du quantifiable. Mais attention : en matière de mobilité, les sentiments des gens sont complètement contradictoires. Une même personne n'aura pas les mêmes aspirations qu'elle soit dans sa voiture ou, 5 minutes plus tard, sur un trottoir. Il est très difficile d'en dégager une vérité, car chacun a des raisons valables. Autre danger : comment organiser ? On ne pourra jamais consulter tout le monde, il faut donc réaliser des échantillonnages représentatifs de la société, exercice très périlleux. Si on ne le fait pas, que l'échevin dit « chers concitoyens, mardi prochain grande réunion à la maison communale... », ne viendront que les mécontents et les personnes âgées.

Enfin, troisième volet, la concertation : on implique le citoyen dans la réalisation concrète. Par exemple, il a été décidé de faire une zone résidentielle dans le centre de ma commune, et on demande aux habitants où ils veulent mettre les 20 places de parkings, la verdure, etc. En Suisse, certaines communes ont même fourni la pelle, la brouette et le ciment aux habitants pour construire les infrastructures. C'est un outil éducatif incroyable.

### Peut-on faire évoluer les comportements autour d'une question aussi tendue que la sacro-sainte utilisation de la voiture ?

Oui, par l'éducation et la formation ! Et ce au niveau tant de l'usager qu'à celui du décideur. Cela commence dès l'école. En Belgique particulièrement, la mobilité scolaire est aberrante : chaque jour, c'est l'embouteillage devant les écoles. Une grande majorité des parents y conduisent leur enfant en voiture. Lorsque l'on connaît la force de l'exemple, cela équivaut à former de futurs automobilo-dépendants. L'origine ? L'une des différences avec la Suisse et la France, c'est la particularité belge du libre choix de l'école. Il en résulte qu'une famille du Sud de Bruxelles, par exemple, peut envoyer ses enfants dans une école au Nord, même s'il y a de nombreux établissements accessibles en vélo ou à pied depuis le domicile. Par ailleurs, il y a aussi cette recherche, souvent exagérée, de sécurité : « Je conduis mon enfant à l'école parce qu'avec toutes ces voitures, c'est trop dangereux »... quitte à grossir ainsi le flot de voitures et donc le danger. Les transports publics sont au moins tout aussi sûrs.

Par ailleurs, former les élus me paraît essentiel. Le médecin, le commerçant, l'assistant social qui, au lendemain des élections, se retrouve échevin de la mobilité, est rarement un connaisseur du domaine. Or, il devient le décideur. Nous lançons donc en juin une formation d'élus. L'idée est surtout de leur expliquer les différents outils possibles, leurs effets, les difficultés et les avantages...

### La mobilité de demain ?

Une mobilité consciente, civique, sensible. C'est une meilleure prise de conscience de l'intérêt collectif quitte à sacrifier un peu l'intérêt particulier. Je pense qu'une mutation est en cours...

Propos recueillis par **Christophe DUBOIS**

Contact : Transitec, 14 rue de la Monnaie à 5000 Namur, T. 081 22 45 66 (rép.), [pierre.chastellain@transitec.net](mailto:pierre.chastellain@transitec.net)