

Infrastructures de mobilité : les bons choix s'imposent



Carte blanche parue dans « le Soir », **MIS EN LIGNE LE 26/05/2016**

Il faut certes améliorer la qualité du réseau routier, mais un effort est tout aussi nécessaire pour le développement de la desserte par rail et les transports en commun. Poursuivre des investissements massifs dans les infrastructures routières serait une lourde erreur.

Chaque semaine voit son lot de sorties médiatiques en matière de mobilité. Il est chaque fois pointé le besoin d'une vraie vision, réfléchie, concertée et s'appliquant aux différents niveaux de pouvoirs.

Au-delà de cette requête unanime, les propositions peuvent toutefois diverger sensiblement, voire se révéler franchement incompatibles. Sans doute parce qu'une vision doit s'appuyer sur un état des lieux et identifier les problèmes à résoudre pour proposer des solutions et un futur désirable. Et qu'en raison de la diversité des acteurs et des intérêts qu'ils représentent, les constats sont souvent partiels et les objectifs, partiels.

Sans prétendre aborder la question de manière exhaustive, et au-delà du désormais rituel « nécessaire équilibre entre les besoins économiques, sociaux et environnementaux », nous souhaitons rappeler ici deux éléments à prendre en compte.

D'abord, nos responsables politiques se sont unanimement réjouis des résultats de la Conférence de Paris sur le climat et engagés à faire leur part de l'effort pour que la planète reste sous la fameuse barre des deux degrés de réchauffement global. Pour respecter cet engagement, et compte tenu des contraintes d'autres secteurs – industrie et agriculture en particulier –, ils n'ont d'autre choix que de réduire à zéro les

émissions de gaz à effet de serre générées par les transports avant 2050. Aujourd'hui, celles-ci représentent plus de 22 % des émissions totales en Belgique, et leur contribution est en constante augmentation.

Ensuite, la fuite en avant vers le transport routier individuel nous mène de manière de plus en plus perceptible vers une situation absurde, générant déjà de graves problèmes socioéconomiques : coût de la congestion, stress, impact sur la santé publique et la qualité de vie, accès de tous à la mobilité... Chaque année, plus de 750 personnes perdent la vie sur les routes belges et, selon les chiffres de l'Agence européenne de l'environnement, plus de 3.600 décès prématurés sont imputables aux seules émissions de particules fines et d'oxyde d'azote issues du trafic routier dans notre pays.

Ces deux données sont, à elles seules, loin d'être suffisantes pour dessiner une feuille de route complète vers une mobilité durable, mais elles peuvent à tout le moins servir à écarter d'emblée certaines pistes. Elles doivent être gardées à l'esprit lors des discussions qui s'imposent sur les outils normatifs et fiscaux, par exemple. Elles doivent aussi servir de socle – et c'est une priorité – quand est évoquée la politique d'investissements.

A ce propos, la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) a communiqué à plusieurs reprises son mécontentement face au désinvestissement des autorités dans nos infrastructures de transport. Nous la rejoignons sur une (petite) part du discours : le réseau routier est en piteux état, et le manque de moyens affectés à son entretien, source de dangers et de surcoûts considérables. Nous sommes par contre atterrés par la déclaration, reprise dans la presse, selon laquelle le réseau ferroviaire serait bien mieux loti, bénéficiant d'investissements deux fois plus élevés que chez nos voisins. Dans un avis sur le rail du Conseil central de l'économie, la FEB elle-même ne s'alarmait-elle pas, en 2013, d'un « *sous-investissement, constaté en particulier depuis 2010, appelant un rattrapage à moyen terme, source de surcoûts dommageables pour les finances publiques* » ? La situation ne s'est-elle pas très fortement dégradée encore depuis ?

De même, l'appel à un financement massif pour la construction de nouveaux tronçons (auto)routiers – le document auquel il est fait

référence n'en recense pas moins de 158 ! – nous mène droit dans le mur. La Belgique possède un des réseaux routiers les plus denses d'Europe, l'effet d'aspiration qu'entraînera inévitablement la reprise d'une politique du « tout à la route » ne fera qu'aggraver une situation déjà des plus chaotiques.

Consacrons les moyens nécessaires à un entretien de qualité de la route, oui, mais fournissons surtout un effort massif pour le maintien et le développement de la desserte par le rail (mode de transport motorisé le moins polluant) et les transports en commun, et pour le développement des modes de transport « doux » (ou « actifs »). Ces voies d'actions sont indispensables pour réduire à zéro les émissions de CO2 du transport tout en assurant à tous un accès équitable à la mobilité. L'investissement est une des fondations de notre politique en la matière, il incombe aux responsables politiques d'opérer les bons choix. Se tromper serait impardonnable car irréparable.

Signataires :

Marie-Hélène Ska, Secrétaire générale, CSC

Vincent De Brouwer, Directeur, Greenpeace Belgique

Jean-Philippe Ducart, Manager Lobby & Press, Test-Achats

Gianni Tabone, Président, Navetteurs.be

Christophe Schoune, Secrétaire général, Inter-Environnement Wallonie

Marc Goblet, Secrétaire général, FGTB

