

ecolo

BRABANT WALLON

Destination 2012



Inventer une autre mobilité

Ecolo Brabant wallon

Rue Charlemagne 6/201

1348 Louvain-la-Neuve

010/45.44.90 - 010/45.05.56

ecolo.bw@ecolo.be

<http://www.brabant-wallon.regionale.ecolo.be>

La méthodologie d'élaboration du programme :

Ecouter, proposer, innover

La régionale Ecolo du Brabant wallon a récemment lancé son processus de construction du programme politique pour les élections de 2012. Depuis quelques semaines, des groupes de travail se sont constitués pour élaborer des lignes programmatiques dans plusieurs domaines, à l'échelle du territoire du Brabant wallon. Dans ces secteurs identifiés comme prioritaires, les groupes vont rassembler des experts de la société civile et internes à Ecolo pour déterminer ensemble des objectifs ambitieux. Sept groupes sont constitués : développement territorial et logement, mobilité, environnement, cohésion sociale, enseignement et formation, jeunesse, petite enfance. Chacun de ces groupes est piloté par une personnalité qui, au sein d'Ecolo BW, possède une expérience importante dans une de ces matières. La méthode peut légèrement varier d'un groupe à l'autre, mais l'idée de base est la même : formuler des propositions, les confronter aux acteurs de terrain et faire ainsi évoluer notre programme vers un catalogue de mesures concrètes, réalistes et novatrices.

Le premier à se clôturer est le groupe mobilité. Piloté par Alain Trussart, le groupe s'est beaucoup basé sur un travail important réalisé à la demande de la Province : le Plan provincial de mobilité. Le groupe a finalement produit un texte qui résume en quatre pages la vision d'Ecolo dans cette matière délicate. Avec en introduction un état des lieux assorti de perspectives pas très agréables pour la mobilité du territoire du Brabant wallon : la paralysie guette...



Mobilité en Brabant wallon :

Changer de voie pour éviter la paralysie

À l'heure actuelle, le Brabant wallon compte près de 380 000 habitants dont la moitié possède un véhicule (190 000 en 2010). Et, selon les estimations des spécialistes, le Brabant wallon pourrait compter 80 000 habitants de plus à l'horizon 2030. Actuellement, 75% des déplacements en Brabant wallon (tous motifs confondus) se font en voiture, comme passager ou conducteur. Si on compte qu'un habitant se déplace trois fois par jour, il y a un million cent mille déplacements par jour, dont les trois quarts se font en voiture, ce à quoi il faut ajouter les déplacements vers Bruxelles, et ceux qui ne font que traverser la province. En 2030, il y aura près de 250 000 véhicules en BW. Si par endroit, les routes sont déjà bouchées aujourd'hui, quelle sera la situation avec 60 000 voitures supplémentaires ?

Au-delà du constat de l'impossibilité pratique de continuer dans cette voie, il y a aussi le refus d'un système basé sur l'individualisme et sur une vision à court terme du monde. En effet, la voiture représente l'exemple-type de modèle du « chacun pour soi », qui ne peut pas être la règle quand on en connaît les conséquences sur le climat, la santé, le bien-être. En outre, une voiture de base coûte déjà près de 500€ par mois à un ménage normal. Qu'en sera-t-il, une fois que les réserves pétrolières mondiales se raréfieront et que le prix de toutes les énergies (y compris électrique) augmenteront drastiquement ? Des scénarios alternatifs mais réalistes doivent donc être mis sur pied.

En 2010, la Province du BW a publié un Plan provincial de mobilité qui tente de développer une vision globale de la mobilité de la région. Les bureaux d'études qui y ont travaillé ont élaboré différents scénarios pour 2030 : même en développant une politique de mobilité très volontariste, le nombre de déplacements augmentera et les bouchons se multiplieront. Il faut donc dès à présent penser à ce que sera la mobilité de demain et d'après-demain. Cela doit se faire sur plusieurs niveaux.



Axe 1 :

Lier la mobilité avec l'aménagement du territoire

Mobilité et aménagement du territoire sont étroitement liés. Une zone de logement, d'activité économique ou de services mal placée va avoir un impact sur la mobilité de toute la région.

- La mise en œuvre de politiques volontaristes en la matière doit permettre de localiser l'habitat et l'activité économique dans des zones accessibles facilement par différents modes de transport. Cette préoccupation a par exemple fait partie de la réflexion sur l'aménagement de la zone autour de la gare d'Ottignies ou de celle de Louvain-la-Neuve.
- De la même façon, les zones proches des gares et des nœuds de mobilité devraient être urbanisées en priorité (p.ex. les abords des gares et points d'arrêts SNCB à Ottignies ou Chastre, celui des Papeteries à Genval ou des Forges à Clabecq, le site Gervais-Danone à Orp-Jauche ou le site Henricot à Court-St-Etienne, etc.) plutôt que d'étaler encore les zones d'habitat loin de tout. Il s'agit d'une politique initiée par Philippe Henry, Ministre wallon de l'aménagement du territoire, notamment via la définition des noyaux d'habitats.