

Réconcilions climat et mobilité

26 avril, 8 heures du mat. 180 m² de gazon sur trois bandes de circulation, des pictogrammes géants et des militants qui lancent un message tous azimuts : le projet d'élargissement (jusqu'à 17 bandes par endroits) du ring de Bruxelles conduit droit au dérapage climatique ! Les militants se retirent rapidement, satisfaits d'avoir lancé le débat, à l'aube des élections régionales 2009. La mobilité, et sa composante climatique, est un impératif pour la prochaine législature.

En fait, l'action sur le ring avait été précédée par des interventions auprès des partis politiques en lice pour les régionales 2009. C'est ainsi qu'André Antoine (cdH), Benoît Lutgen (cdH) et Kris Peeters (CD&V) se sont retrouvés flanqués de militants de Greenpeace réclamant, au nom de la lutte contre les changements climatiques, une autre mobilité. Car, c'est bien de cela qu'il s'agit. Comment et quand nos décideurs vont-ils se décider à réconcilier climat et mobilité ?

Etrange frontière...

En mars 2009, Greenpeace sondait les présidents des partis démocratiques sur leurs intentions pour la future législature⁽¹⁾. Une étrange frontière se dessine... Entre les formations résolument vertes et les autres ? Entre la gauche et la droite ? La réalité poli-

tique belge étant ce qu'elle est, il ressort du devoir pré-électoral rempli par les partis pour Greenpeace que la Flandre traîne un peu plus les pieds quand il s'agit d'engager la Belgique sur la voie de l'après-Kyoto et que la Wallonie joue les bravaches en refusant les projets préjudiciables au climat s'ils ne concernent pas son territoire... En clair, cela donne un Open VLD, un CD&V et un sp.a favorables à l'élargissement du ring de Bruxelles au même titre que la Liste Dedecker et des partis francophones unanimes pour s'y opposer tout en acceptant, pour la plupart, la réalisation de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays (CHB), à Liège... Ce clivage nord/sud observé dans la manière dont la Belgique s'apprête à lutter contre les changements climatiques risque de porter préjudice à

notre pays tout au long des négociations qui devront mener à Copenhague où devrait se sceller un nouvel accord international sur le climat. Mais il révèle aussi l'impasse dans laquelle la Belgique risque de se trouver si elle doit assumer d'une part des objectifs de réduction de gaz à effet de serre contraignants et développe d'autre part des projets « climaticides ».

C'est précisément contre cet écueil que Greenpeace a voulu mettre en garde. Le secteur des Transports affiche une hausse record de ses émissions de gaz à effet de serre. Cette hausse, observée tant à l'échelon européen que belge (respectivement +28% et +27% pour la période 1990-2006), contraste fortement avec la baisse observée, tous secteurs confondus

Sur le ring de Bruxelles, Greenpeace remplace de manière symbolique la voiture par d'autres moyens de transport.





Des militants font irruption lors du congrès électoral du cdH pour interpeller ce parti : pourquoi une nouvelle autoroute en Wallonie ?

(-3%)⁽²⁾. En d'autres termes, nos modes de déplacements peu respectueux du climat torpillent les efforts réalisés dans d'autres secteurs industriels. La voiture individuelle occupe toujours une place prépondérante et contribue donc à alourdir la facture CO₂.

Pourtant, en Belgique, les projets d'augmentation de nos infrastructures routières ont toujours la vie dure. Le ring de Bruxelles et la liaison autoroutière CHB sont deux projets qui doivent être repensés (voir cadre).

Et l'économie ? Ne risque-t-elle pas aussi de boire la tasse ?

La Région flamande s'est engagée dans un projet d'élargissement – jusqu'à 17 bandes de circulation par endroits – du ring de Bruxelles pour conforter la vocation logistique de la zone aéroportuaire. Or, des économistes renommés⁽³⁾ estiment que l'option 'logistique pure' offre trop peu de valeur ajoutée et ne garantit pas l'emploi tout en demandant des investissements énormes et en présentant un

impact non négligeable sur la santé et l'environnement. Par ailleurs, le risque existe que certaines entreprises, disposant d'une plus-value économique plus élevée, soient découragées par la congestion engendrée par les camions du secteur logistique et préfèrent délocaliser ou ne pas investir dans la région.

Et les bouchons, ne sauteront-ils pas avec deux fois plus de bandes de circulation ?

Des spécialistes de la mobilité sont formels : il ne faudrait pas plus de 3 à 7 ans pour que les files se reforment après une augmentation des infrastructures routières. Et, quand on sait que le nombre de nos déplacements est – à scénario inchangé – appelé à augmenter et même à annuler les avancées réalisées en matière de rejet de CO₂ par véhicule ou de carburants propres⁽⁴⁾, mieux vaut prendre un virage à 180° et s'orienter vers une autre mobilité.

– Elisabeth Loos

⁽¹⁾ voir www.greenpeace.be

⁽²⁾ Transport at crossroads, agence européenne pour l'Environnement EEA, p17.

⁽³⁾ Geert Noels, consultant en macro économie, lors d'une audition au Parlement flamand.

⁽⁴⁾ Communication du Bureau du plan, avril 2009.

⁽⁵⁾ Bénéfices environnementaux liés à l'usage de la voie d'eau à Bruxelles, étude réalisée par la VUB.

Quelles alternatives à des infrastructures routières XXL-CO₂ XXL ?

Les domaines dans lesquels il faut agir sont nombreux, l'objectif principal étant une diminution du trafic automobile. Ils tiennent tant de l'équipement et des infrastructures que de la gestion du trafic ou de la fiscalité liée à l'automobile. Les recettes pour réconcilier climat et mobilité passent ainsi par l'adoption de mesures favorisant une optimisation de notre recours aux voies fluviales et ferroviaires, entre autres pour le transport du fret. Une étude réalisée pour le compte du port de Bruxelles évalue à 680.000 les passages de camions qui pourraient être évités si l'on faisait meilleur usage de cette infrastructure portuaire, soit quelque 50.000 tonnes de CO₂ évitées chaque année !⁽⁵⁾. Les recettes englobent aussi une refonte en profondeur des avantages liés aux voitures de société. Enfin, il a été calculé qu'une simple limitation à 100km/h de la vitesse autorisée sur le ring de Bruxelles permettrait d'éviter l'émission de pas mal de CO₂.

Une simulation du ring de Bruxelles, réalisée par Greenpeace, permet d'évaluer en un coup d'œil les options « climaticide » et mobilité durable.

