



TRANSPORTS: VOIES SANS ISSUE?

En Belgique, probablement plus que dans tous les autres pays européens, le développement du réseau autoroutier a constitué, jusqu'il y a peu, l'alpha et l'omega de toute la politique des transports. Durant la période s'étalant du début des années 70 jusqu'à la fin des années 80, on peut évaluer approximativement que l'investissement en faveur des autoroutes a été trois fois plus important que pour le chemin de fer. Avec les résultats que l'on connaît: un réseau autoroutier extrêmement dense et une SNCB en pleine dérive. Fondamentalement, les grandes orientations de l'investissement public en faveur de la route ont bien évidemment rendu la voiture plus attractive. Dans bien des cas, plus confortable et rapide que les transports en commun.

Depuis quelques années cependant, on commence à mesurer les limites de cette politique du tout à la voiture.

Progressivement, les discours environnementalistes sont repris par les politiques. Il commence, par exemple, à devenir clair pour tout le monde que si la réalisation d'une voirie est susceptible dans un premier temps de dégorger le trafic sur des voiries existantes, à brève échéance cette nouvelle voirie appelle un nouveau trafic. Et à terme, justifiera la réalisation de nouvelles voiries. Si cette perpétuelle fuite en avant commence à faire problème, c'est notamment à cause de l'importance des surfaces du territoire que requiert la construction de nouvelles routes et de la résistance qu'opposent les populations riveraines à ces projets. Par ailleurs, la dette de l'Etat -due pour une part significative aux investissements routiers- limite la marge de manoeuvre des pouvoirs publics, singulièrement pour les grands projets.

A politique des transports inchangée, c'est l'engorgement généralisé du réseau routier qui menace, principalement dans et à proximité des villes.

D'où l'émergence d'un nouveau discours proclamant la nécessité d'enrayer la progression de la voiture. On le verra dans ce dossier: le projet de plan de mobilité que le Conseil régional wallon aura à débattre prochainement annonce ce type d'objectifs, mais dans le même temps -le poids des inerties jouant- il propose des moyens concrets qui leur sont pour partie contradictoires. De son côté, le PRAT, soumis à l'heure actuelle à la consultation de différents acteurs, va dans le même sens. Dénonçant le coût croissant lié à la dispersion de l'habitat et des activités économiques, il préconise un développement se recentrant au sein des villes. Ce faisant, il indique également que la dispersion s'organise aussi en fonction de l'accessibilité à la voiture, signifiant par là que le réseau routier contribue à la délocalisation des entreprises et des logements.

Et pourtant aujourd'hui, malgré ces diagnostics corrects, tout se passe comme si la politique était anesthésiée par l'ampleur des problèmes, comme si la déglingue de la SNCB était inéluctable.

Cela est inacceptable. Plaidoyer contre le fatalisme. ■