



inter
environnement
wallonie

Conférence de presse 18 octobre 2005 Nouvelles infrastructures routières : laisse béton !

Exposé d'IEW

Bienvenue à cette conférence de presse destinée à faire le point sur les nouvelles infrastructures routières en Wallonie.

Permettez-moi tout d'abord de me présenter : Pierre Courbe, chargé de mission Mobilité chez IEW.

La conférence de presse de ce jour s'inscrit dans le cadre –et est l'aboutissement- d'un travail de longue haleine.

Durant ces dix dernières années, de nombreux projets routiers sont entrés dans une phase « cruciale ». Des associations et comités se sont impliqués dans ces dossiers ; dans la plupart des cas, Inter-Environnement Wallonie a eu l'occasion de s'associer au travail réalisé par les personnes et associations actives au niveau local. Nous nous proposons aujourd'hui de vous fournir une synthèse illustrée de ces différentes expériences qui témoignent du non-sens et des dangers en termes de développement durable d'une politique de mobilité entretenant une augmentation de l'offre en infrastructures routières.

Après cette introduction présentant la position des associations d'environnement, le groupement Cerexhe-Heuseux-Beaufays vous exposera son analyse du projet CHB. Ensuite, sept autres projets vous seront brièvement expliqués par des associations ou des personnes membres ou non membres d'IEW. La diversité de ces interventions démontrera, si besoin est, du caractère non-nimby de nos démarches. Un gardien du temps assurera le bon déroulement de la conférence.

Vous êtes invités, par la suite, à interroger les différents intervenants pour obtenir des compléments d'information.

Commençons par un bref état des lieux.

La Belgique possède l'un des réseaux routiers les plus denses au monde, comme l'illustre ce graphique comparant les situations au sein de l'Europe des Quinze.

Ce constat est souvent relativisé, d'aucuns avançant que, la Belgique étant densément peuplée, il est normal que la densité de routes « suive ».

Une simple comparaison avec la Hollande, plus densément peuplée encore que la Belgique, remettra les pendules à l'heure : que l'on rapporte le réseau routier à la population ou au territoire, la Belgique est bel et bien championne...

Entre 1970 et 2000, la longueur du réseau routier belge augmentait de plus de 56%. Le trafic a fait de même : alors que le recours aux autres modes stagnait, le nombre total de voyageurs.km parcourus en voiture faisait plus que doubler tandis que le nombre total de tonnes.km transportées en camion faisait plus que quadrupler !

L'expression « tout à la route » n'est donc pas usurpée...

Cette logique « tout à la route » pose question. Les incidences en sont en effet catastrophiques. Le dossier mis à votre disposition en dresse un inventaire que nous espérons aussi complet que possible.

A titre illustratif, arrêtons-nous un instant sur un problème d'actualité : celui de l'énergie. Les réserves prouvées de pétrole représentent, selon BP, environ 40 ans à consommation constante.

Or, la demande en pétrole ne cesse de croître. Et l'approvisionnement en énergie du secteur des transports dépend à 98% du pétrole...

L'aspect « pétrole » frappe les imaginations – par ricochet sur les portefeuilles... Il occulte malheureusement d'autres aspects, moins directement perceptibles mais plus cruciaux encore. Il en va ainsi de certaines incidences environnementales s'exprimant à un niveau global, par l'addition de pollutions qui, prises isolément, seraient sans conséquence.

Les changements climatiques en sont la meilleure illustration. Clairement imputables à l'être humain, ils auront, à politique inchangée, des conditions dramatiques. Dans ce contexte, il est impératif de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre. Le protocole de Kyoto est un premier pas –timide- dans la bonne direction.

Au niveau de l'Europe des 25, le secteur des transports est responsable de 26% des émissions de CO₂ et ces émissions ont augmenté de plus de 24% entre 1990 et 2002. La situation est sensiblement analogue en Région wallonne.

Un projet de nouvelle infrastructure routière est souvent présenté comme « le ou l'un des dernier(s) chaînon(s) manquant(s) ».

Mais on a tous son chaînon manquant et cette pseudo logique est dès lors sans fin.

Selon un rapport publié en 2002 par la Road Federation Belgium, il y a en Wallonie 79 « missing links » (chaînon(s) manquants et travaux routiers prioritaires).

Les principaux arguments avancés par les partisans de ces projets nous semblent assez... légers. Ainsi, à l'argument du développement économique peuvent être opposées plusieurs études officielles, dont celle de la Conférence européenne des ministres des transports. La CEMT rappelait en 2001 que l'analyse scientifique démontre que l'impact des investissements en infrastructures de transport sur l'économie et l'emploi demeure limité, voire négatif. Il est par ailleurs ridicule, si pas indécent, de parler encore de désenclavement vu la densité du réseau routier belge. Enfin, les problèmes de congestion et de sécurité peuvent être résolus via les mesures de gestion du trafic et d'aménagement des voiries existantes. Ceci en se préservant de l'effet d'appel par lequel les nouvelles infrastructures de transport « génèrent » du trafic additionnel.

Sur base de l'analyse de nombreux cas locaux et du dialogue avec les associations et les citoyens concernés, IEW a rédigé un dossier consacré aux nouvelles infrastructures routières. Outre un constat (état des lieux et analyse des incidences), on y trouvera une analyse des projets d'infrastructures routières à travers le prisme du développement durable et une série de revendications. Celles-ci portent sur :

- une politique guidée par les enjeux globaux ;
- une politique intégrée, cohérente ;
- une analyse circonstanciée des projets.

Des exemplaires de ce dossier sont mis à votre disposition.

Je vous remercie de votre attention.