

BILLET D'HUMEUR : entre LEZ, zone 30 km/h, parking et mobilité

written by Luc Vandersleyen

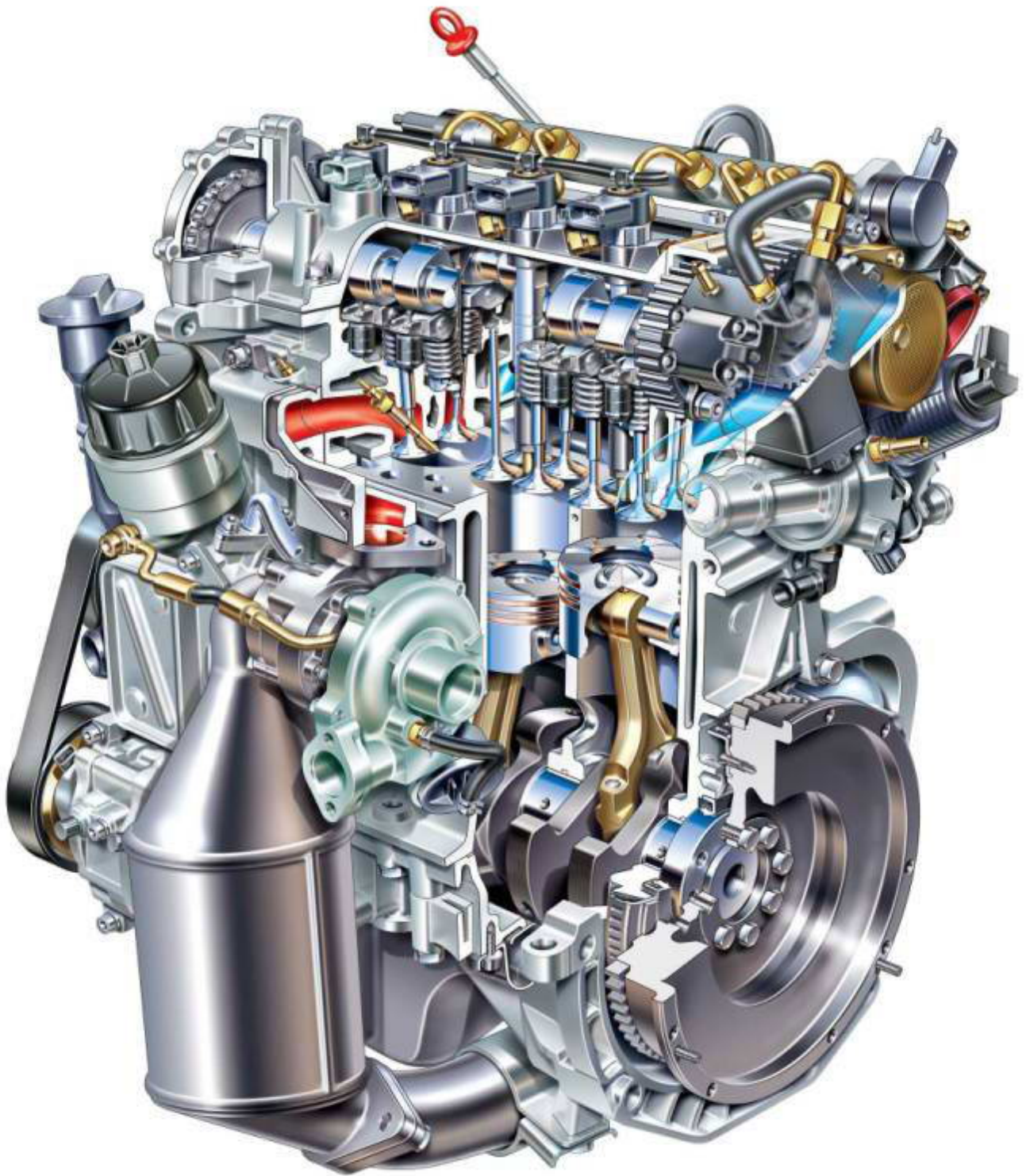


Capitale de l'Europe, notre belle ville de **BRUXELLES** est bien maltraitée ces dernières années. Après avoir fait de Bruxelles une zone LEZ, après avoir fait campagne contre les moteurs diesel, après avoir fait le nécessaire pour que le stationnement soit de plus en plus rare et de plus en plus cher, après avoir donné TOUS les droits aux vélos, trottinettes et autres skate-boards, après avoir supprimé des bandes de circulation des voiries au profit des cyclistes qui profitent sur certaines avenues de 3 pistes cyclables et qui roulent encore sur les voies réservées aux véhicules motorisés, on limite la vitesse à 30 km/h dans toute l'agglomération à l'exception de quelques grands axes. Et ce n'est pas fini puisque de nouvelles taxes sont en préparation...



1) **Bruxelles Zone à Basse Emission.** Certes, on n'a pas encore inventé le mouvement perpétuel et toutes nos activités entraînent une certaine pollution ne serait-ce que celle de vivre, puisque respirer pollue. Bien sûr, il est louable et nécessaire de vouloir diminuer cette pollution et une des possibilités est de réduire le trafic des véhicules à moteur à Bruxelles, mais pas en pénalisant ses habitants. Nos décideurs politiques devraient proposer **des transports en commun répondant aux besoins et à la demande de la population** avant de supprimer la voiture. Après la seconde guerre mondiale, on a démantelé une grande partie du réseau ferroviaire qui existait autour de l'agglomération. En 1995, on a pensé à un RER, les premiers travaux n'ont commencé qu'en 2005 et la fin des travaux a été sans cesse reportée. On parle, maintenant d'une fin des travaux en 2025 !!! Mais rien n'est sûr. D'autre part, **le métro bruxellois ainsi que les bus et les trams n'ont pas des horaires assez denses** pour être compétitifs avec le transport individuel, surtout aux heures creuses, en soirée et la nuit (dans ce dernier cas, ils sont quasi inexistantes). On a

aussi tout fait pour offrir du travail à de nombreux provinciaux et ces navetteurs n'ont d'autres choix que de venir en voiture. D'autre part, hormis pour les rues de la Loi et Belliard et depuis peu le bd de la Woluwe les feux rouges sont réglés pour qu'il y ait un maximum d'arrêts, alors que les Suisses de la ville de Lausanne nous ont prouvé depuis des années **qu'il faut que le trafic soit fluide pour éviter la pollution**. Et puis, il y a encore de nombreux immeubles mal isolés qui utilisent de vieilles chaudières... Certes là, aussi, on demande d'être plus propre, mais ces immeubles trop polluants... ne sont pas démolis pour autant. Certes des rénovations et isolations sont subsidiées... Pour nos politiques, la voiture est la grande responsable de la pollution et on accepte les camions qui actuellement polluent plus que la voiture individuelle et on prend de plus en plus de mesures pour éliminer la voiture de Monsieur tout le monde, pourtant notre économie dépend pour beaucoup de notre mobilité.



2) Moteur diesel. Ce moteur pour lequel nos politiques donnaient des primes en 2010 et 2011 alors que nous, journalistes, disions déjà qu'il n'était pas fait pour de petits trajets et pour des voitures qui restent en ville sauf, si comme les taxis, ils roulent beaucoup et que le moteur est chaud. Au fil des ans, le moteur diesel n'a cessé d'être plus propre alors que pour les utilisateurs qui roulent beaucoup, il représente encore aujourd'hui la solution la plus polyvalente

et la moins polluante. On veut nous imposer la voiture électrique, qui est une excellente solution, car en roulant, elle pollue peu et est silencieuse. Si elle est idéale pour de nombreux utilisateurs parcourant peu de distances, elle ne satisfait pas les besoins de tous les automobilistes, à commencer par les représentants de commerce et tous ceux qui font beaucoup de kilomètres. Heureusement **les progrès des voitures électriques sont constants et les autonomies augmentent.** Cependant, **le réseau électrique doit par contre encore être largement amélioré en Belgique mais aussi dans les pays limitrophes.** Quand au CNG, s'il pollue un peu moins que l'essence lorsque la voiture roule, sa production est TRES polluante en raison de nombreuses pertes... En bref, chaque personne est différente, les besoins, ressentis et envies sont donc variables et **il est nécessaire de garder différents modes de propulsion (électrique, thermique, gaz) pour satisfaire tous les usagers.** Qui plus est, tous ces modes sont en perpétuelle évolution tel que vous pouvez le lire dans nos divers articles d'essais et nouveautés.

A propos de toutes ces pollutions et modes de mobilité, nous nous permettons de vous demander de relire nos articles :
« Mobilité et Pollution : Quel avenir pour nos déplacements ? »
publiés le 13 mars
2020 !<https://auto4x4enroueslibres.com/2020/03/13/mobilite-et-pollution-quel-avenir-pour-nos-deplacements-partie-1/>

[Quel avenir pour nos déplacements ? Partie 2](#)



3) On supprime ou fait payer très cher le stationnement, mais comme dit ci-dessus, nous manquons de transports en commun performants et d'alternatives valables.



4) Tout est permis pour les vélos, trottinettes ou skateboard. Nous sommes de plus en plus nombreux et nos aînés avaient bien compris à la fin du 19^{ème} siècle avec l'arrivée de la voiture et l'augmentation des vélos qu'il fallait encadrer cela par des lois qui vont aboutir à un code de la

route. Pourquoi, aujourd'hui, alors qu'on encourage l'utilisation du vélo, on fait fi des enseignements du passé. Pourquoi, les cyclistes ne doivent-ils pas observer le code la route ? **Laisser faire n'importe quoi ne peut que nous amener au chaos.** N'oublions pas l'une des grandes lois de la physique : « dans l'univers, l'entropie tend vers un maximum ! »



5) La vitesse limitée dans l'agglomération de Bruxelles à 30 km/h est une hérésie et les politiques n'ont pas écouté (et que devient la démocratie ?) les associations et les experts qui ont fait des remarques, notamment : la Febiac, le Touring Club de Belgique, notre association de journalistes AJBA, Mauto defense et de très nombreuses autres associations. Les 30 km/h ne vont pas réduire le nombre d'accidents ni la pollution et cela a déjà été étudié et démontré, notamment par l'Agence de la Transition Ecologique ADEME de la république Française depuis 2012 ! Elle précise que « Les moteurs ne sont pas adaptés pour de telles vitesses ». L'ADEME signale aussi que « Le passage de 50 km/h à 30 km/h arrivera à des résultats très variables voire contradictoires allant d'une baisse de la pollution de 10% à une hausse de 30% ». « L'amélioration de la qualité de l'air dépend surtout de la fluidité du trafic et il faut essayer d'éliminer les obstacles qui peuvent dégrader cette fluidité : dos d'âne, coussins berlinois, chicanes, feux rouges, etc... ». Les 30 km/h risquent donc surtout de faire payer la crise que nous vivons actuellement aux automobilistes,

déjà fortement assommés de taxes, avec l'installation des nouveaux radars et radars tronçons à Bruxelles...

A ce sujet, nous avons repris ci-dessous avec son accord, l'article de notre collègue Philippe CASSE, Historien de l'Automobile et membre effectif, comme nous, de l'Association des Journalistes Belges de l'Automobile.

« La nouvelle Zone 30 généralisée en Région de Bruxelles-Capitale permet quelques réflexions. Par définition évidente, une vitesse harmonieuse est celle qui est adaptée à tous les facteurs de la circulation: le profil de la chaussée, son revêtement, ses conditions d'adhérence et ses croisements, le volume et la vitesse du trafic, le type de véhicule, sa charge et son état, le talent, l'expérience et l'état de fatigue de son conducteur, la visibilité propre à chaque instant et surtout la proportion de l'attention qu'il dédie à la tâche très artisanale de la conduite.

PARMI CETTE LONGUE ÉNUMÉRATION CERTAINEMENT ENNUYEUSE, en dehors du contrôle technique annuel des véhicules et de l'entretien très variable des routes, les autorités sont contraintes à ne pouvoir pratiquer que deux contrôles objectifs dans le flot du trafic: le respect des feux et le plus souvent celui de la vitesse instantanée des véhicules depuis l'invention du radar dans les années '50 par un coureur automobile hollandais, Emile Gatsonides. Certes, aujourd'hui on mesure aussi la vitesse moyenne avec le "radar-tronçon".

DEPUIS L'INVENTION DU "GATSO" ET SURTOUT EN BELGIQUE, la vitesse "non adaptée" est donc devenue tout simplement celle qui dépasse la limitation en vigueur. Si, pour sa sécurité et celle des autres usagers, il est utile pour l'automobiliste de savoir à l'approche d'un virage aveugle qu'il est raisonnable pour une large moyenne des conducteurs de le négocier sans dépasser une certaine vitesse annoncée en chiffres noirs sur un fond blanc cerclé de rouge, il n'en va absolument pas de même pour les limitations uniformes de la vitesse comme la fameuse

zone 30 de Bruxelles nous y fait penser.

SI SEULEMENT LES AUTORITÉS BELGES AVAIENT INSTAURÉ une modulation de ces limitations uniformes de la vitesse, comme par exemple de notre 120 sur autoroute, en cas de pluie, neige, brouillard ou de trafic intense voire, comme c'est le cas en Allemagne, quand on tracte une remorque, on pourrait y voir leur volonté d'aider le conducteur dans la sécurité de sa tâche. Mais en l'absence de telles modulations et à l'éclairage de la définition du premier paragraphe, la limitation uniforme de la vitesse n'est donc pas le facteur efficace de sécurité routière qu'il prétend être et encore moins un intéressant élément d'aide à la conduite pour les conducteurs.

ET POUR REVENIR A LA ZONE 30 GÉNÉRALISÉE DE BRUXELLES hormis quelques axes principaux, il est intéressant d'écouter la commune de Schaerbeek qui annonce fièrement une diminution de 12% du nombre de ses victimes de la route en 2020 par rapport à 2019. Pourquoi oublie-t-elle de rapporter ce résultat à la diminution générale du trafic de plus de 20% qui a été causée par la pandémie? Force nous est donc de constater ici qu'au contraire l'insécurité routière y a augmenté! Serait-ce la conséquence de la diminution du soutien à l'attention générée par la diminution du trafic ou bien celle d'une certaine illusion de sécurité générée par la zone 30? Sans doute les deux!

LA LIMITATION DE VITESSE DOIT DONC ÊTRE AVANT TOUT UNE INFORMATION UTILE À L'AUTOMOBILISTE, seule condition pour qu'elle soit d'abord appréciée et donc crédible et ensuite... respectée spontanément.

Sinon pourquoi multiplie-t-on chez nous à ce point les ralentisseurs, agents couchés et autres trottoirs traversants alors que ces systèmes sont quasi totalement absents des routes d'Allemagne où, pour info, le risque par kilomètre d'être une victime sur la route est inférieur à ce qu'il est en Belgique?

MALGRÉ TOUT, RÉJOUISSONS-NOUS DE CE QU'EN UN DEMI-SIÈCLE, le risque d'être une victime de la route par kilomètre parcouru par le trafic a été divisé par 50; oui, vous avez bien lu "cinquante"! Grâce aux fabuleux progrès de l'automobile tant en sécurité active que passive mais aussi grâce à l'attention accrue qu'a générée l'augmentation du volume de trafic qui a presque décuplé pendant le même temps.

Dès lors, s'agissant de la pertinence de la zone 30 élargie, le mieux espéré par la ministre qui l'a mise en place sera-t-il une fois de plus l'ennemi du bien? ✦

***Philippe Casse, Historien de l'Automobile
Membre effectif de l'[AJBA](#), Association des Journalistes Belges Automoto
casse64@gmail.com »***

Pour vous informer davantage :

Article récent de Lalibre :

https://1drv.ms/b/s!AvgPTxQJRH0zageEfEmcW9_eogg

De la Febiac :

- https://docs.zoho.eu/file/4uxnd00ff44f3cff54f78b822a418b8c88293?_cldee=bHVjLnZhbmRlcnNsZXllbkBza3luZXQuYmU%3d&recipientid=lead-28bde4b41226e91180da0050568a49a4-9b842be820824c7cb0bd7e6121e9004a&esid=3e9e9dda-e73d-eb11-80eb-0050568a49a4
- https://docs.zoho.eu/file/4ph73a9d3dd1be9de4edda8bc3034cf407d6?_cldee=bHVjLnZhbmRlcnNsZXllbkBza3luZXQuYmU%3d&recipientid=lead-28bde4b41226e91180da0050568a49a4-0964f335ce034101997cb3fabfae950a&esid=5ad6bd7d-e4f8-ea11-80ea-0050568a49a4
- https://docs.zoho.eu/file/564hm043c90fd8c8f4070ad9a51dd2a12cfb7?_cldee=bHVjLnZhbmRlcnNsZXllbkBza3luZXQuYmU%3d&recipientid=lead-28bde4b41226e91180da0050568a49a4-176dfe04a36a4aa1a3852447d2b88218&esid=2b5f3d04-aa51-eb11-80eb-0050568a49a4

De Touring :

- <https://www.touring.be/fr/presse/touring-propose-plan-alternatif-reseau-urbain-dedie-mobilite-active-bruxelles>
- <https://www.touring.be/fr/presse/touring-demande-acces-moderate-au-bois-cambre>
- <https://www.touring.be/fr/presse/touring-il-faut-concertation-amenagements-routiers>
- <https://www.touring.be/fr/presse/touring-taxe-urbaine-bruxelles-sisolera-autres-regions-discrimine-navetteurs>
- <https://www.touring.be/fr/presse/semaine-mobilite-touring-ne-peut-sinscrire-politique-mobilite-extreme-qui-exclut-voiture>

Communiqué de presse de l'AJBA :

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'AJBA réagit à la limitation des 30 km/h à Bruxelles Lasne, le 3 décembre 2020

Tout le monde s'accordera pour applaudir les différentes mesures permettant de renforcer la sécurité routière et la tranquillité des riverains, en particulier dans les villes. Cependant, certaines décisions, telles que « Bruxelles devient Ville 30 », apparaissent plutôt comme la traduction **d'une stratégie de communication et d'une idéologie en décalage avec la situation sur le terrain.**

Tant en matière de fiscalité que de mobilité, nos lecteurs et auditeurs s'interrogent régulièrement de la portée de ces différentes mesures sur leur qualité de vie. S'il est totalement sensé de limiter strictement la vitesse sur les petites artères, il est par contre **absurde de généraliser le 30 km/h.** Cela **empêche la concertation des riverains quartier par quartier** pour choisir la solution adaptée à la majorité des habitants.

Ces mêmes habitants ont, certes, une responsabilité dans les

choix de leur mode de déplacement individuel. Ils peuvent favoriser les modes doux comme le vélo ou la marche. Cependant, certaines catégories de personnes restent dépendantes de leur véhicule (ou du moins de la voiture d'autrui) pour leurs déplacements urbains et périurbains. Pour en revenir aux 30 km/h, de nombreux automobilistes n'opteront pas pour le bon rapport de boîte (transmission) roulant en surrégime et seront attachés à surveiller leur compteur par peur du flash, surtout sur les artères larges non aménagées pour le 30 km/h, négligeant la vision panoramique de l'environnement autour d'eux. Ce qui aura de fâcheuses conséquences sécuritaires et environnementales.

Les membres de la presse automobile de l'AJBA constatent une évolution problématique de la communication des autorités autour de la mobilité. Il est souvent difficile de donner un contre-avis et de pointer certaines erreurs d'interprétation, sans être snobé ou critiqué et en l'absence de contre-argument. L'automobiliste devient la bête noire un peu partout en Europe. Or, **les autorités**

semblent oublier que les problèmes de mobilité sont aussi liés à un manque de vision à long terme et de hiérarchisation des voiries de leur part depuis les années 80. En tant que journalistes, nous avons continuellement des contacts avec des experts et les citoyens. Nombre d'entre eux restent interloqués par les mesures prises ici et là en matière de mobilité, et en particulier en matière automobile avec les normes, LEZ et péages urbains. **La mobilité devrait faire l'objet de procédures identiques à celles utilisées pour les projets immobiliers, tant cela impacte la vie de tout un chacun.**

En outre, forcer le passage aux véhicules 100 % électrique dans un délai de 5 à 10 ans est utopique en état. L'infrastructure de recharge n'est pas adaptée en voirie. En ville, une grande partie de la population n'a pas les moyens de charger à domicile (stationnement en voirie). Et même si le nombre de véhicules en circulation devait diminuer, **la voiture reste un**

moyen de déplacement individuel, tant en propriété qu'en location, incomparable en matière de flexibilité, efficacité, rapidité et sécurité.

Par le passé, le cas des primes accordées aux voitures Diesel en 2010 et 2011 est symptomatique de la perception biaisée de la réalité automobile. Malgré la mise en garde de nombreux journalistes automobiles, cette mesure a été votée avec, au final, une augmentation de voitures Diesel en milieu urbain. Les mêmes que l'on veut chasser actuellement.

L'AJBA, association de journalistes automobiles responsables, ne peut donc qu'exhorter les autorités politiques à repousser les positions dogmatiques et unilatérales en matière de mobilité et à se tourner vers des politiques plus réalistes, en tenant compte des avis de l'ensemble des citoyens pour trouver le juste compromis. Il est également impératif d'améliorer toutes les infrastructures, tant routières que ferroviaires et cyclables, au service de l'ensemble de la population.

*AJBA – Association des Journalistes Belges Automoto – asbl
– www.ajba.be*

Contacts FR :

Sabrina Parant – Relations extérieures – M. 0477 65.75.65
– ajba@ajba.be Olivier Duquesne – Président – M. 0477 20.98.46
– olivierduquesne@passions.be

Contact NL :

Erwin De Weerdt – Vice-président – M. 0475 443.150
– edw@aviafix.eu

L'AJBA peut aussi servir d'intermédiaires pour les médias recherchant des experts ou des spécialistes de l'automobile et la mobilité.

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen