



Table 3 : Mobilité – La mobilité comme enjeu de transition

- *Quel point de départ pour la politique de mobilité ?*
- *Comment est-ce qu'on arrive au mental shift?*

La crise climatique, la mauvaise qualité de l'air et le manque d'espaces publics de qualité nous obligent à opérer une transition en matière de mobilité. Nous ne partons pas d'une page blanche, une histoire précède ce tournant. La transition vers la mobilité durable soulève plusieurs questions. Comment façonner la transition ? Quelle temporalité, quel rythme pour cette transition et ses mesures spécifiques comme les plans de circulation ? Comment traverser cette transition tous ensemble ?

Quelle sociologie de l'acceptation du changement ?

1. Le rythme, la finalité et les moyens de la transition

- Les attentes dans ce domaine sont irréalistes. Il y a un clivage général entre les ambitions politiques de répondre à l'urgence climatique (Brussel 2030) et la prise de conscience que les délais décidés pour les objectifs ambitieux ne sont pas réalistes.
- Les plans de circulation sont introduits trop rapidement – l'organisation de la participation publique se fait à un rythme différent et les municipalités paient encore des frais d'apprentissage à cet égard. D'un autre côté, les municipalités se rendent compte que la réalisation des maillages ne peut attendre la certitude d'un soutien, et que la mise en œuvre et la communication doivent être simultanées. La longueur des procédures administratives à Bruxelles, qui sont trois fois plus longues qu'aux Pays-Bas par exemple, est également soulignée.
- En ce qui concerne les plans de circulation, les participants estiment que les ambitions pourraient être plus élevées en termes d'investissements et moins élevées en termes de nombre de plans. Il est préférable d'investir plus de ressources dans moins de "maillages", mais avec des adaptations plus nombreuses, plus agréables et de meilleure qualité. Nous devons trouver un équilibre entre le soutien et le rythme de mise en œuvre.
- Certains membres préconisent de regrouper les ressources des projets avec d'autres flux de ressources au sein d'autres compétences.
- Le succès d'une politique en faveur de la réduction du nombre de voitures est lié aux efforts déployés pour d'autres modes de transport (transports publics performants, par exemple). A plusieurs reprises, le déficit important d'infrastructures pour les piétons en particulier est souligné - ils sont trop souvent ignorés.

2. Région, commune, quartier



- Nécessité d'une orientation/vision régionale forte, incluse dans la mise en œuvre au niveau municipal - définir les "lacunes" sur la base de la réalité sociographique (en franchissant donc les frontières municipales si nécessaire).
- Combattre la fragmentation par l'échange d'expériences (bonnes et mauvaises - pratiques) entre les administrations municipales.
- Nécessité d'une concertation interrégionale en vue d'atténuer et de rationaliser le trafic de transit.
- Prendre en compte les différences majeures entre les quartiers en termes de présence et de qualité de l'espace public, de densité de population, de composition et d'utilisation (logement, transport en commun, fonctions mixtes, etc.).

3. Les gens et les histoires

- De nombreuses mesures de développement durable comportent un risque d'embourgeoisement - l'impact social doit être pris en compte. Qui en bénéficiera ?
- Les habitants des "mailles" ont souvent des préoccupations autres que les objectifs de Good Move. Par exemple, le prix de l'énergie, la qualité du logement, le jardin privé, l'allée, etc.
- Attention aux récits : le langage lui-même n'est souvent pas inclusif. La participation sur le terrain rencontre des limites (barrières structurelles à la participation de certains groupes de population, barrières de genre...).
- La participation nécessite des outils de la part de ceux à qui l'on demande de participer. Les personnes qui se sont rendues à l'école à vélo dans leur enfance sont plus susceptibles de se rendre au travail à vélo que celles qui ont été transportées en voiture tout au long de leur enfance. Un rôle important pour l'éducation est également souligné ici.
- Un bon suivi et une communication honnête et ferme sont nécessaires : y a-t-il vraiment une réduction du trafic motorisé ou sommes-nous en train de le déplacer ? Les hommes politiques croient-ils en leurs propres décisions et défendent-ils leurs conséquences, ou cèdent-ils (trop rapidement) aux voix négatives pour des raisons stratégiques/électorales ?