En Grez Vert

PÉRIODIQUE DE LA LOCALE ÉCOLO DE GREZ-DOICEAU

CHEZ NOUS

Partager la route

RENCONTRE

Au-delà de la mobilité, l'accessibilité

À QUOI ÇA SERT?

Un échevin de la mobilité

NUMÉRO 4 - FÉVRIER 2022

ÉDITO

La mobilité, ça bouge…
Malgré le confinement !

Tant de nouvelles réalités se sont imposées à nous : confinement, « silos » devenus « bulles », distanciation sociale et gestes barrières, masques, *tracing*, vaccination, *testing*, quarantaine, fermetures, nouveaux variants, exponentielles qui affolent !

Alors, à défaut de voyager, beaucoup ont eu envie de bouger et de découvrir les sentiers près de chez nous, de prendre leur vélo et de partir à la découverte de notre belle commune.

La mobilité est au cœur du programme ECOLO.
À mi-législature, il nous a donc paru opportun d'y consacrer ce numéro d'*En Grez Vert*.

Les perspectives ont changé, même si la crise n'est guère propice aux réalisations, ni à l'entretien des voiries par le Service Travaux, aussi confronté aux inondations. Pourtant, sous l'impulsion d'ECOLO, des politiques de la mobilité se mettent en place aux niveaux régional et fédéral. Elles visent à améliorer l'offre, l'accessibilité et l'intermodalité des moyens de transport, notamment grâce à des projets d'autoroutes cyclables et à l'accélération du RER bruxellois.

Le « tout à la voiture » a révélé ses limites, et nous pouvons nous réjouir de l'annulation récente du permis pour le Contournement Nord de Wavre par le Conseil d'État.

Dans notre commune, une commission de suivi cyclable a vu le jour avec la participation active des citoyens. Elle a identifié une série de projets à financer par la Région dans le cadre du programme Wallonie Cyclable : audit, marquages, aménagements de ronds-points, parcs à vélos dans les gares…

La commune va implémenter *FixMyStreet* qui permettra à chacun de signaler des défauts de voirie. L'Administration a été renforcée et un Conseiller en mobilité est désormais engagé. Un plan de voirie, outil de gestion indispensable, est en cours d'élaboration par le Collège communal.

La mobilité, ce sont aussi les nuisances des trains de marchandises pour les riverains. Là aussi, les lignes ont bougé : suite à notre action, Infrabel a placé des capteurs dans trois maisons à Archennes et à Pécrot afin d'objectiver le problème.

On garde le cap, et c'est le plus important dans la tempête !

Bernard Lemal et François-Marie Gerard
Coprésidents Écolo Grez-Doiceau
presidence@grezdoiceau-ecolo.be

Partager la route

Nous avons toutes et tous besoin, pour mille et une raisons, de nous déplacer, à pied, à vélo, en trottinette, à cheval, en voiture, en camionnette, en camion… Inévitablement, nous rencontrons d'autres usagers. Ils nous énervent parfois par leurs comportements, mais souvent nous nous retrouvons en face d'une personne qui, comme nous, cherche simplement à se déplacer avec efficacité et sécurité. Ce qui les inspire avant tout, c'est partager la route…
Voici quelques exemples vécus.

Partager la route, c'est quand des cavaliers sortent du manège de l'Allée des Vignes en observant ce qui se déroule sur la rue et que les voitures et/ou les cyclistes qui passent par là ralentissent ne sachant jamais comment les chevaux vont réagir.

Partager la route, c'est quand des promeneurs, avec enfants et/ou chiens, se baladent sur le ravel du Stampia. Attentifs aux cyclistes qui circulent sur cette voie et qui se signalent par un petit coup de sonnette, les piétons s'arrêtent, se mettent sur le côté, protègent les enfants, tiennent leur chien… et tout le monde est content.

Partager la route, c'est quand un automobiliste veut s'engager, depuis la chaussée de Wavre, dans la rue des Monts. Il n'y a place que pour une seule voiture et il y en a une qui arrive justement, il se range sur le côté en attendant que le véhicule soit passé. La plupart du temps, les deux chauffeurs se font un signe amical de la main.

Partager la route, c'est quand un automobiliste voit surgir devant lui un chat qui traverse la route et ne peut l'éviter. Le conducteur s'arrête. S'il constate que l'irréparable est commis, il dépose le chat sur le bord de la rue et prend la peine d'informer les réseaux sociaux locaux.

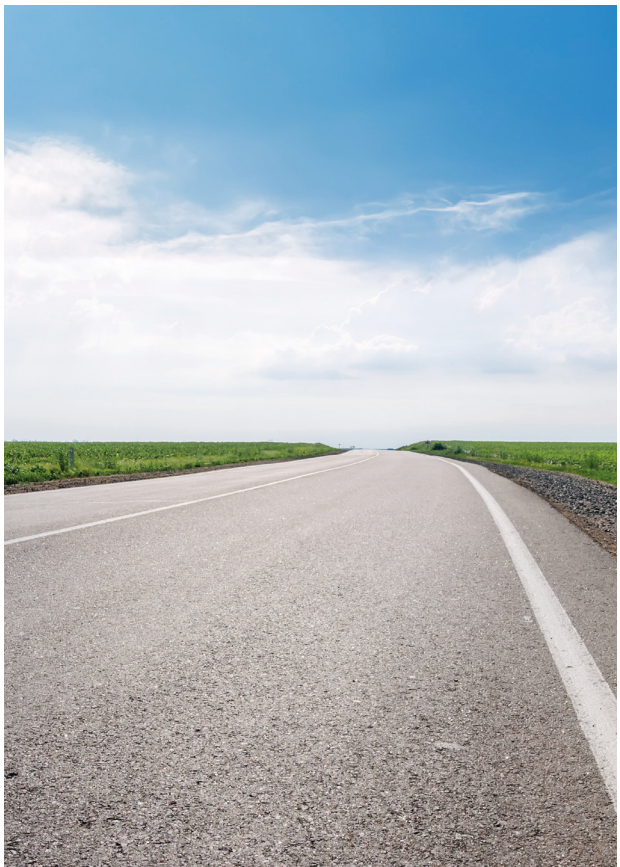
Partager la route, c'est quand un bus TEC s'arrête pour déposer et accueillir des passagers. Derrière lui, les voitures n'essaient pas de le dépasser par la gauche et veillent à ce que tout se passe en sécurité.

Partager la route, c'est quand un camion vient livrer le Proxy avec une manœuvre difficile à faire. Les automobilistes, piétons, cyclistes passant par là se figent et observent avec admiration les talents du camionneur-livreur !

Partager la route, c'est quand un cycliste se dirige vers Grez centre en venant de la Chaussée de Wavre. Par deux fois, il doit traverser la chaussée de la Libération parce que la piste cyclable l'y oblige. La plupart du temps, les automobilistes ralentissent pour laisser passer le cycliste. Celui-ci ne manque pas de les remercier d'un signe de la main.

Partager la route, c'est quand un piéton, accompagné ou non d'enfants, manifeste clairement qu'il souhaite traverser la route, avec ou sans passage pour piétons, et que l'automobiliste qui passe par là ralentit et indique par ses yeux, son sourire ou ses mains que le piéton peut s'avancer en toute sécurité.

Partager la route, c'est quand chacun·e d'entre nous montre d'une manière ou d'une autre que la route ne lui appartient pas et qu'on la partage ensemble pour pouvoir mieux, chacun·e, se déplacer…



Au-delà de la mobilité, l'accessibilité

Denis Marion, tu es depuis longtemps, notamment à travers l'ASBL Épures, un Grézien spécialiste des questions de mobilité. Comment es-tu venu à t'y intéresser ?

Mon parrain, ancien agriculteur, répétait chaque fois que nous rencontrions une nouvelle infrastructure routière ou un nouveau zoning : « Encore des bonnes terres qui foutent le camp ». Il ajoutait : « Tu sais maintenant, c'est toute la nuit qu'on entend bruyamment la chaussée ». Ainsi, il évoquait l'accaparement des terres et les pollutions diverses, tout cela au nom de la mobilité. Ses inquiétudes trouvaient écho en moi. Jusqu'au 19e siècle, les déplacements se faisaient généralement au pas, sans grand impact sur l'environnement. L'offre de nouveaux moyens de déplacement a induit de nouveaux comportements. La création des lignes de chemin de fer a commencé à modifier le paysage, en favorisant l'exploitation de certaines ressources ou en permettant l'implantation des nouveaux quartiers « de la gare ». Notre relation au déplacement et au temps a été également transformée.

L'essor du trafic automobile et du transport individuel, favorisé par des décisions politiques et des choix économiques, a renforcé ce mouvement, avec la création de nouveaux lotissements éloignés des centres, ainsi que de zones industrielles et commerçantes en pleine campagne, pour lesquelles il a fallu créer de nouvelles liaisons routières.
Nous sommes devenus obsédés par l'hypermobilité : plus loin, plus souvent, plus rapidement, alors que nous sommes isolés dans des îlots déconnectés… Travailler sur la mobilité est donc agir sur l'environnement et sur la société, son fonctionnement et sa pérennité. C'est ce levier qui m'intéresse.

La mobilité est une condition nécessaire à l'exercice de nos droits fondamentaux (travail, logement, éducation, santé). Comment évoluer vers une mobilité durable sans limiter ceux-ci, que ce soit pour des raisons sociales, économiques ou environnementales, tout en tenant compte des enjeux climatiques et énergétiques, de qualité de l'air, de santé, ou encore d'attractivité du territoire ?

L'accessibilité est une condition nécessaire. Elle n'est pas nécessairement liée au déplacement. La question pertinente est : « À quoi devons-nous vraiment avoir accès et de quelle manière ? ». Pour moi, il faut un changement radical des manières et des raisons de nous déplacer, de notre rapport au temps, entre autres celui consacré au travail et à l'espace, donc à la distance. Il est illusoire de croire que des limites ne doivent pas être mises en place. Elles sont déjà là et accentuent le fossé entre citoyens. Par exemple, les « zones basses émissions » sont réservées aux véhicules les plus récents et donc à ceux qui sont capables de les acheter. Idem pour l'obligation à terme de passer au tout électrique. Il faut accepter des mesures, mais elles doivent être mieux pensées dans une approche holistique qui ne se limiterait pas aux déplacements des personnes.

Quelle marge de manœuvre vois-tu au niveau communal ?

Les pouvoirs locaux peuvent être à la manœuvre. Ils ne vont pas réglementer le temps de travail ou la taille des véhicules électriques. Cependant, grâce à l'intelligence collective et une co-construction avec des citoyens exerçant leurs compétences et leur influence, ils ont les moyens de favoriser l'émergence de nouvelles pratiques. Il est possible de mettre en place au niveau communal une politique de l'aménagement du territoire et de la mobilité en phase avec cette prise de conscience, avec les citoyens qui le souhaitent. Il y a des lieux pour ces débats : Commission locale de développement rural (CLDR), Agoras, assemblées de village…
À Grez-Doiceau, les déplacements des personnes et des marchandises se font essentiellement par la route, en vertu de choix économiques et personnels. La voiture occupe donc la plus grande part de l'espace public sans pour autant améliorer la qualité des déplacements. Par ailleurs, de nombreux habitants souhaitent améliorer la convivialité des villages, et souhaitent se déplacer en mode actif (à vélo ou à pied…) de manière sécurisée. L'emprise automobile a un impact négatif sur cette convivialité dont nous avons besoin pour nous adapter aux changements à venir.

Localement, plusieurs actions sont possibles. On pourrait valoriser la mobilité active avec des infrastructures bien conçues et bien entretenues. On pourrait d'ailleurs favoriser cette mobilité active pour les déplacements scolaires. De Grez-Doiceau à Wavre, il y a 7,5 km. C'est parfaitement faisable à vélo pour un adolescent.

Plus globalement, il faut accepter que la circulation automobile retrouve une place raisonnable tant en termes d'espace que de vitesse, et il faut la canaliser sur les axes principaux.
Une autre action possible est de repenser l'accessibilité aux services. Doivent-ils être accessibles physiquement ? Être centralisés ? Enfin, je pense qu'il faut favoriser la relocalisation des activités culturelles, sociales, sportives ou peut-être moins soutenir celles qui imposent trop de déplacements.

Si tu avais le pouvoir de réaliser une et une seule action concrète pour la mobilité à Grez-Doiceau, quelle serait-elle ?

Ce serait d'oser limiter la place donnée à la voiture.

Que pourrais-tu demander à la SNCB pour inciter les Gréziens à utiliser davantage le train ?

Nous pourrions parler d'amélioration des capacités, fréquence, confort, respect des horaires et des correspondances. Mais ce serait totalement insuffisant. Un exemple : de Grez-Doiceau à Charleroi, il faut 45 minutes en voiture, au moins 1 h 28 en train, sans compter les trajets vers les gares et sans tenir compte des horaires. Tant que la voiture individuelle représente le meilleur compromis en termes de temps et de finances pour de nombreux trajets, rien n'incitera à utiliser le train ou les transports en commun.

La commission de suivi cyclable a proposé au financement WaCY (Région wallonne) des aménagements pour une mobilité inter-villages. Vois-tu d'autres projets à entreprendre pour inciter les Gréziens à utiliser le vélo pour aller travailler, à Bruxelles ou dans d'autres communes ?

Il faudrait vérifier l'intérêt de rejoindre la future autoroute cyclable entre LLN et Bruxelles par rapport aux trajets existants. Vers les autres communes, il faut examiner tous les hiatus dans les liaisons entre communes, comme la quasi-impossibilité de rejoindre à vélo la Gare de bus de Hamme-Mille. Il faut également s'atteler à la liaison du ravel, entre autres derrière le clos de Bettinval.

Un échevin de la mobilité ?

Dimitri Dewilde, depuis octobre 2021, tu es notre nouvel échevin de la mobilité. Qui es-tu ?

J'habite à Nethen depuis 16 ans. Informaticien de profession, je suis aussi actif dans le monde associatif et sportif : La Petite Épicerie de Nethen, Running Grez... Je me déplace à pied et surtout à vélo. Je pense y parvenir pour 50 à 75% de mes déplacements. J'ai été conseiller communal Ecolo, de 2012 à 2018.

Pour toi, la mobilité, c'est quoi ?

C'est le fait de se mouvoir d'un point A à un point B. Pour le faire, il faut des moyens et des infrastructures. Une série de conséquences en découlent : le réchauffement climatique (25% des émissions de CO_2 sont liées aux transports), une utilisation gourmande de l'espace avec un coût important pour la collectivité en entretien et en développement des infrastructures...

Qu'est-ce que tu fais concrètement pour la mobilité ?

Du vélo ! Au niveau de la commune, je pilote les aspects mobilité souhaités par la majorité. Je veille à leurs réalisations, en concertation avec les agents communaux, les autres niveaux de pouvoirs ainsi que les citoyens gréziens. Avec le conseiller en mobilité, nous prenons soin des demandes des riverains et nous tâchons d'y apporter une réponse dans un délai raisonnable

.

Quels sont les projets communaux actuels en matière de mobilité ?

Un des grands projets est la réalisation du PiWaCy (Plan d'investissement pour une Wallonie Cyclable). Ce projet a débuté en 2021, en collaboration avec les citoyens, et devrait se poursuivre encore quelques années. Il s'agit de réaliser une série de liaisons cyclables balisées et sécurisées sur notre territoire communal.

Il y a aussi le plan voirie : établir des critères tels que le gabarit de la rue, le type de trafic ou l'état du revêtement et analyser chaque rue de la commune afin de pouvoir mettre en place une planification pluriannuelle d'entretien et d'aménagement des voiries.

Enfin, je souhaite avoir une réflexion sur la possibilité de développer un système de véhicules (électriques) partagés.

Qu'est-ce qui est difficile ?

Ça a l'air simple, mais il y a un aspect multifactoriel qui complexifie. Il ne suffit pas de résoudre une composante du problème pour le solutionner. Par exemple, concernant la vitesse, il est nécessaire d'agir sur la réglementation, mais aussi sur l'aménagement de la voirie, sur les mentalités, sur la perception induite par les aménagements...

S'il n'y avait pas un échevin de la mobilité, ça changerait quoi ?

Chaque citoyen voit la mobilité à travers son regard personnel, ses propres besoins. L'échevin de la mobilité essaie d'avoir une vision globale et transversale de la mobilité. En réalité, aujourd'hui, la mobilité est un des axes majeurs d'intervention stratégique en vue d'atteindre nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre.

Ces si discrets transports publics

Vous n'avez pas de voiture ? Pas de vélo ? Vous n'avez que vos deux jambes pour vous déplacer ? Un conseil : investissez dans de bonnes chaussures, car il ne faut pas trop compter sur les transports en commun à Grez-Doiceau.

À première vue, tout roule pourtant. Nous avons quatre gares, des lignes TEC. À condition de ne pas être pressé, de bien connaître les horaires de passage de ces bus, il y a moyen de se débrouiller. Ou presque. Si on habite Biez, Bossut ou Gottechain, se déplacer vers Wavre ou Grez-centre, s'apparente plutôt à de la randonnée.

Si on veut utiliser les transports en commun, il faut surtout ne pas rentrer trop tard chez soi, oublier les activités en soirée ou ne pas avoir un boulot ou une formation qui nécessite de partir tôt le matin. Inutile, par exemple, de vouloir suivre le conseil communal, Place de Trémentines à Nethen. Après 19 h, c'est fini même si on habite Grez-centre. Certes, il est possible d'arriver jusqu'à Hamme-Mille, mais après, il faudra attendre 5 h du matin pour rejoindre le centre de Nethen. À cette heure-là, le conseil communal devrait être terminé…

Ne croyez pas que les choses s'améliorent en se rendant vers des villes comme Wavre, Louvain-la-Neuve, Bruxelles ou Namur (Nivelles, on n'essaie même pas). Il est impossible d'assister à un spectacle à Bruxelles et d'espérer rentrer en train à Gastuche ou à Archennes. Le dernier est à 21h30. Et si vous êtes étudiant·e, oubliez les guindailles ou les réunions studieuses en soirée. À partir de 19 h, il faut compter 1h30, un train et deux bus ou trois bus pour rentrer à Grez. Ceux qui habitent Pécrot ou Bossut devront appeler papa ou maman. Et après 19h30, c'est ter-mi-né pour tout le monde. Il faut rester dormir sur place.

Grez-Doiceau n'est évidemment pas le seul village où il soit si difficile de se déplacer en transports en commun. C'est tout le Brabant wallon et surtout l'est de celui-ci qui est une terre oubliée de la SNCB et des TEC.

Bien sûr, il y a eu des avancées ces dernières années avec le développement de bus rapido vers Jodoigne ou Louvain-la-Neuve. Mais les transports en commun restent axés sur l'accès vers et depuis Bruxelles. Il y a peu d'échanges entre l'est, le centre et l'ouest du BW. Par ailleurs, certains pôles d'emploi sont très mal desservis. Ils ont été créés en dehors des axes de transports publics et aménagés pour la seule voiture. Un petit exemple ? Plus d'une heure et trois bus sont nécessaires pour se rendre de la place Dubois au Zoning Nord de Wavre.

Le plus compliqué est de se déplacer en dehors des heures de pointe. L'offre en transports en commun reste limitée aux besoins de la mobilité scolaire avec des bus surtout le matin et en fin d'après-midi. Pourtant, toutes les études montrent une augmentation importante des déplacements en dehors des heures de pointe, et le Bureau fédéral du Plan prévoit pour les dix prochaines années une augmentation de 27% de ces déplacements qui ne sont liés ni à l'école ni au travail. Et là, les transports en commun ne suivent pas. En milieu d'après-midi, il faut environ un quart d'heure en voiture pour se rendre de Grez au centre de Nethen. En bus, une heure, c'est un peu moins que d'y aller à pied (une heure vingt). Le choix est vite fait.

Les poubelles, de l'argent jeté ?

Le lundi 21 mars, à 19h30, Conférence-débat ECOLO suivie d'un apéro à la salle de l'Espace culturel de Néthen, place de Trémentines.

Le jour de l'arrivée du printemps, la Locale ECOLO de Grez-Doiceau offrira l'**Apéro du printemps**, en espérant que ces deux années de pandémie seront derrière nous…

Nous vous invitons donc à une soirée de retrouvailles présentielles et conviviales, autour d'un verre de l'amitié.

Avant cet instant festif, notre premier Échevin, Laurent Francis, donnera une courte conférence sur le thème des déchets !
Ce sera l'occasion de répondre aux questions de nos concitoyens et concitoyennes après un an de pratique du nouveau système de poubelles.

Nous aurons également l'occasion de vous montrer un reportage sur ce que deviennent nos déchets, en Belgique et ailleurs…

Venez donc nombreux, avec toutes vos questions sur vos déchets !
Merci si possible d'annoncer votre présence à **evenements@grezdoiceau-ecolo.be** ou au **0478 88 82 13**.

Restons en contact !

Si vous souhaitez vous rapprocher d'Ecolo,
en devenir un membre actif ou un sympathisant,
n'hésitez pas à aller sur le site d'Ecolo : **https://ecolo.be**

Pour un contact plus direct avec nous

Notre site : **https://grez-doiceau.ecolo.be**
Notre page Facebook : **https://www.facebook.com/ecologrez**
Notre adresse : **presidence@grezdoiceau-ecolo.be**

Nous avons besoin de votre énergie,
de vos idées, de vos rêves, de votre participation…

Ont collaboré à ce numéro
Dimitri Dewilde, Laurent Francis, François-Marie Gerard, Bernard Lemal, Martine Vandemeulebroucke, Quentin Vandoorne et la Locale Écolo de Grez-Doiceau
Illustration de couverture
Olivia Sautreuil et Wauter Mannaert

Éditeur responsable
FM Gerard – Rue des Merisiers, 28 – 1390 Archennes

Imprimé sur papier FSC