



## MOBILITÉ

**D'OÙ VENONS-NOUS,  
OÙ ALLONS-NOUS ?**





## ÉDITO

### Le chemin évident mais compliqué d'une autre mobilité

Se déplacer librement est un droit fondamental. Mais se déplacer comment ? Et jusqu'où ? La plus grande partie de l'histoire de l'humanité, la vie des gens est restée cantonnée aux distances accessibles à pied. À partir du 19<sup>e</sup> siècle, puis toute la première moitié du 20<sup>e</sup>, le train, le tram, le vélo ont commencé à changer la donne. C'est après la Seconde Guerre mondiale que la plus grande transformation est intervenue : la voiture individuelle est devenue le Graal absolu.

Ce tournant individualiste dans notre mobilité a entraîné des modifications profondes. De nos paysages. De nos villages, étirés jusqu'à se confondre. De nos villes, éventrées par des artères automobiles, embouteillées jusqu'à l'absurde. De nos comportements aussi, de nos habitudes de travail et de loisir. De notre conception de la liberté même : la voiture personnelle en est devenue le symbole. Dans les campagnes, c'est plus que cela : elle y est souvent indispensable. Et notre premier souci, quand on se rend quelque part, c'est de trouver facilement une place de parking.

Mais on ne couronne pas une reine sans laisser sur le carreau d'autres prétendants au trône. Le train et le bus ont été laissés à la marge. Les transports collectifs sont devenus secondaires. Et notre mobilité n'est pas seulement une affaire de transport... En faisant de la voiture le centre de l'imaginaire social du déplacement, ce qui était autrefois proche a été éloigné. Les commerces et les services de proximité ont disparu.

Le transport représente 25% des émissions mondiales de gaz à effet de serre. La voiture n'est évidemment pas seule en cause. L'avion, toujours en plein boom, a aussi sa part de responsabilité. On comprend, dans ce contexte, que l'heure soit au changement de paradigme. Dans les villes, on cherche à soulager certains quartiers, ce qui paradoxalement crée des tensions. La mobilité douce est encouragée. On réfléchit à la gratuité des transports en commun.

Dans ce débat essentiel et même *électrique*, le sens de l'histoire est évident : l'automobile doit reculer et laisser de la place aux modes de transport collectifs et doux. Mais le sens des réalités l'est tout autant : nous avons tellement lié le sort de notre société à la voiture que de nombreuses personnes en sont réellement dépendantes. Parfois pour des besoins essentiels. Leur dignité est une donnée non négociable du chemin vers une autre mobilité.

Guillaume Lohest

#### Équipe de rédaction :

Claudia Benedetto, Ariane Couvreur,  
Adrienne Demaret, Guillaume Lohest,  
Charlotte Renouprez, Monique Van Dieren

#### Rédacteur en chef :

Guillaume Lohest

#### Crédits photos :

Canva, Freepik, Wikimedia Commons, Flickr

**Graphisme & mise en page :** Magali Lequeux

#### Éditeur responsable :

Charlotte Renouprez,  
rue du Lombard 8 | 5000 Namur  
Tél : 081/73.40.86  
secretariat@equipespopulaires.be

#### Prix au n° : 5€

Pour s'abonner

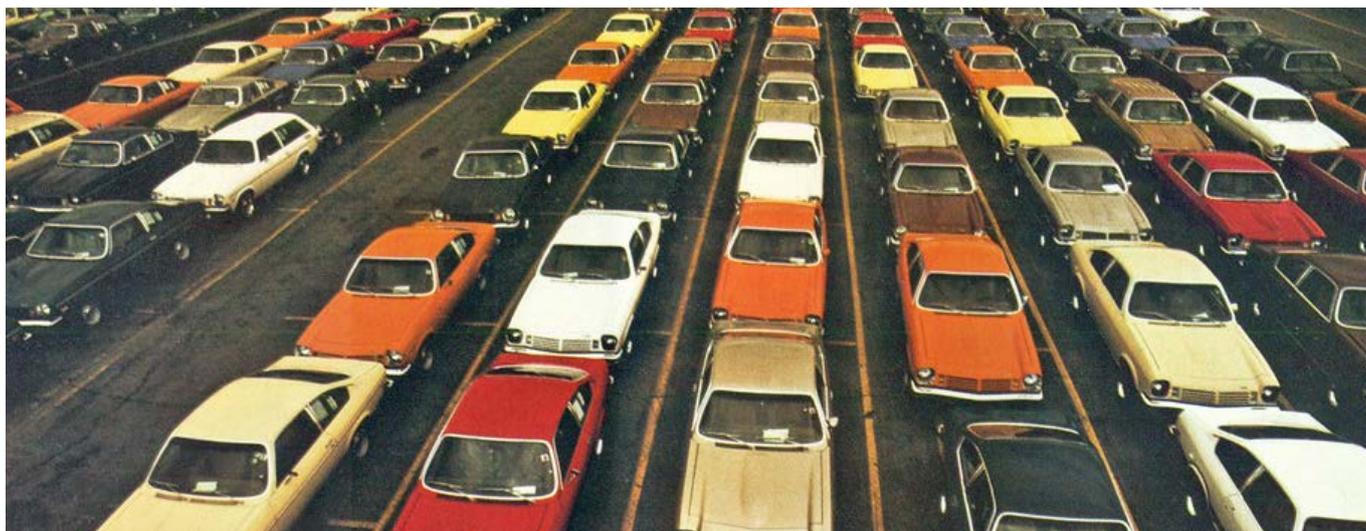
(Contrastes + Fourmillière) :

Versez 21€ au compte  
BE46 7865 7139 3436  
des Équipes Populaires,  
avec la mention :  
"Abonnement à Contrastes"  
+ votre nom

# LA DÉESSE VOITURE,

## MÊME ÉLECTRIQUE, DOIT DESCENDRE DE SON PIÉDESTAL

Par Adrienne Demaret



**S**uite à son développement rapide au 20<sup>e</sup> siècle, la voiture est devenue l'objet central de nos mobilités, en bouleversant les infrastructures de toute la société. Aujourd'hui, entre urgence écologique et saturation de l'espace, elle est remise en cause. Les stratégies d'électrification, en plein boom, ne répondent qu'à une toute petite partie du problème.

Depuis les années 70 et la crise des énergies, des voix s'élèvent pour dénoncer le « tout-à-la-voiture ». Les politiques de mobilité des décennies suivantes, obnubilées par le véhicule individuel, ont donné la priorité à la voiture en toutes circonstances, au détriment des modes alternatifs de déplacement qui ont eu le droit de se développer à condition de ne pas entraver, ou très peu, l'usage de l'automobile, sa circulation et son stationnement<sup>1</sup>. Un véritable statut de véhicule-roi à tous niveaux, comme l'analyse Aurélien Bigo, chercheur spécialisé dans la transition énergétique des transports : « Nos politiques publiques ont également contribué à cette diffusion à grande échelle. Elles sont généralement favorables à la voiture, que ce soit en matière de fiscalité, de réglementation, d'aides publiques à l'industrie automobile, mais aussi de construction d'infrastructures<sup>2</sup> ». En Belgique, cerise fiscale sur le gâteau, on dénombre 670.000 voitures de société. Pourtant, si on prend un peu de recul, le concept même de la voiture individuelle est un non-sens : des véhicules prévus pour cinq personnes qui en transportent rarement plus d'une à la fois et un conducteur qui met en mouvement vingt fois son poids en métal via une source d'énergie chère et polluante. Il y a une aberration entre le but (se déplacer) et les moyens mis en œuvre pour y parvenir<sup>3</sup>.

## UNE ASCENSION FULGURANTE

L'idée d'une voiture pour tout le monde n'apparaît qu'en 1908, lorsque Henry Ford invente la première automobile accessible au plus grand nombre. C'est en 1954 que la production explose, en même temps que la croissance économique, démocratisant la voiture. En Belgique, les années 1950 constituent une période charnière pour l'acquisition de véhicule par les ménages, puisqu'on enregistre une progression de 10% par an. Avec 1 véhicule pour 16 habitants en 1956, la Belgique est, avec l'Angleterre et la France, dans le peloton de tête européen. Il aura fallu seulement une quarantaine d'années pour que la voiture devienne majoritaire dans nos modes de déplacement. Il est entré dans la culture d'effectuer tous les déplacements en voiture, afin d'épargner la fatigue de la marche ou du vélo et les horaires contraignants des transports publics. Cela a impliqué de rendre accessibles toutes les destinations possibles, en termes de circulation et de stationnement, en élargissant les rues et en transformant des espaces verts en parking. On a adapté l'espace public à ce mode de transport. Or la voiture prend de la place...

## LE TOURNANT DE L'EXPO 58

« *Il faut adapter la ville à la voiture* » ! C'est à Pompidou que l'on doit cette sortie historique, et il résume bien la philosophie belge de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Chez nous, l'Exposition 58 a servi sur un plateau les ambitions de développement routier du ministère des travaux publics. Ambition clairement affirmée de faire de la Belgique et de Bruxelles « l'un des carrefours routiers les plus importants de l'Occident ». L'Expo 58 a permis de lancer en peu de temps un chantier colossal qui va s'étaler sur des années et qui va bouleverser le paysage urbain. « *Alors qu'il fallut plus de quarante ans de tergiversations pour réaliser la jonction ferroviaire Nord-Midi, à peine trois années furent nécessaires pour métamorphoser les boulevards de la petite ceinture. Les travaux d'infrastructure routière permettaient en effet de transposer dans la ville l'image de modernité que l'Expo voulait diffuser de la Belgique et de Bruxelles. Cette modernité renvoyait d'abord à une notion de progrès, associée à une individualisation croissante<sup>4</sup>.* » Y a-t-il symbole plus emblématique de la liberté individuelle que la voiture ? La voiture a permis de circuler librement, de voyager facilement, de s'affranchir des contraintes. Mais la société lui a donné tellement d'importance qu'elle a favorisé l'étalement urbain, nous rendant dépendants de ce mode de déplacement. Pourtant, nous avons conscience des problèmes que les véhicules personnels engendrent : les répercussions climatiques, la pollution de l'air qui fait 370.000 victimes par an en Europe, la sédentarité qui impacte notre santé... En outre, il semble que ce développement intense et rapide ait atteint, d'une certaine façon, ses limites. Entre un réseau saturé (Bruxelles est l'une des villes les plus embouteillées d'Europe), des carburants qui coûtent de plus en plus cher et l'état déplorable de nos routes surchargées, le « tout-à-la-voiture » est à bout de souffle. Mais il est compliqué, voire impensable, pour une majorité de citoyens, de renoncer à la sacro-sainte voiture. La solution ? Soit concentrer habitat, emploi et commerce autour des réseaux de transport collectif, soit réinventer l'image même du véhicule individuel. À moins que...

## SOUDAIN, UNE SOLUTION MIRACLE ?

En 2015, le « dieseldate » met au jour les pratiques frauduleuses du groupe *Volkswagen* autour des calculs d'émission de ses voitures diesel, ce qui crée un engouement autour de l'électrique. Tombée à point nommé dans le contexte actuel des objectifs bas carbone, la voiture électrique se pose, au niveau marketing, comme l'alternative ultime. Personne ne conteste que l'électrification de la mobilité routière soit une solution d'avenir, mais les constructeurs automobiles sont un peu trop rapides à présenter cela comme une solution verte et durable. Cela leur permet de ne pas renoncer au gigantesque business de la voiture individuelle. Pourtant, les problèmes à résoudre sont encore nombreux.

## LES POINTS FAIBLES DE L'ÉLECTRIQUE

Sur l'ensemble de la durée de vie, de la construction à son envoi à la casse (environ 200.000 km), la voiture électrique est en effet plus propre, puisqu'elle émettra au final quatre à cinq fois moins d'émissions de CO<sub>2</sub> que les véhicules classiques<sup>5</sup> selon les spécialistes, dont fait partie Jérôme Meessen, ingénieur au bureau d'études Climact. Mais c'est sans compter le fait que le véhicule électrique présente un risque d'obsolescence élevé, surtout à cause de sa batterie. Certains constructeurs vont donc inciter les clients à changer de voiture régulièrement. Il est aussi possible que le conducteur fasse un usage accru de sa voiture électrique, poussé par la sensation de ne pas polluer. Actuellement, les constructeurs automobiles priorisent l'électrification de leurs modèles les plus imposants, mettant en avant des véhicules aux tailles démesurées. La taille des batteries, qui assurent de plus en plus d'autonomie aux véhicules, donne naissance à des modèles de deux tonnes et plus, ce qui a des conséquences sur les risques d'accident, la circulation et le stationnement en ville, et la dégradation de la qualité de l'air. Si, d'un point de vue écologique, la voiture électrique n'émet pas de gaz polluants lorsqu'elle roule, elle présente d'autres désavantages : elle mobilise des ressources critiques (nickel, cobalt, lithium, graphite) pour

sa fabrication, surtout celle de sa batterie. Ces ressources rares sont génératrices de tensions géopolitiques – ni plus ni moins que le pétrole. La Chine dispose actuellement de la majorité des capacités de raffinage des métaux les plus convoités. De plus, l'extraction et le raffinage de ces métaux sont énergivores et polluent les sols et les eaux. Il faut aussi noter qu'il n'y aurait pas assez de terres rares pour produire des véhicules électriques pour tout le monde, il est donc utopique de penser que toutes les personnes conduisant aujourd'hui un véhicule thermique pourront le remplacer par un électrique, surtout d'ici 2030, même si la production de batteries a augmenté sa cadence<sup>6</sup> ! Et même si on produisait assez de voitures pour répondre à la demande, celles-ci coûtent cher : 40.000 à 50.000 euros, pour environ 400 kilomètres d'autonomie, cela restreint le public cible à une classe élevée de la population. Point positif à noter quand même, si elle est plus onéreuse à l'achat, elle coûte moins cher à l'entretien et à la recharge que les voitures thermiques. La recharge, d'ailleurs, parlons-en : la multiplication de véhicules électriques va nécessiter la production d'électricité supplémentaire, et il n'est pas certain que cette production soit elle-même décarbonée. Cela va engendrer aussi la multiplication de bornes de recharge rapide. Selon les modèles, la charge complète peut aller de 20 minutes à une dizaine d'heures, pour une autonomie qui varie entre 200 et 400 km pour les véhicules les plus récents. Tous les particuliers, notamment les habitants des appartements, ne seront pas en mesure d'avoir une borne à domicile. Comment assurer le financement public de telles infrastructures ? Notons, enfin, que les moteurs silencieux de ces véhicules les rendent plus dangereux pour les usagers de la mobilité douce.

## REMPLENER UNE DÉPENDANCE PAR UNE AUTRE

Au vu des ressources minières et du budget des ménages, tout le monde ne roulera pas en électrique, loin de là. Pourtant, malgré tous ces freins identifiés, la voiture électrique est présentée comme la solution concrète la plus évidente. En fonçant tête baissée vers cette

solution, pour Laurent Castaignède, ingénieur diplômé de l'École Centrale de Paris et conseiller en impact environnemental, nous allons simplement remplacer une dépendance énergétique par une autre. « *L'électrification de la mobilité automobile permet à de nombreux acteurs et consommateurs d'éviter de se poser les bonnes questions sur l'impact de la généralisation et de l'extension perpétuelle de ce mode de transport particulièrement encombrant (...) De manière générale, on peut se demander si la voiture électrique n'aboutit pas finalement à protéger le système automobile. Sous couvert d'une nouvelle virginité, elle s'inscrit dans une prolifération historique des moyens de transport motorisés qui ont largement bénéficié de financements collectifs et d'incitations récurrentes à leur utilisation massive par tout un chacun, alors que les indicateurs planétaires nous invitent plutôt à changer de paradigme<sup>7</sup>* ».

## REMETTRE LA VOITURE À SA JUSTE PLACE

Quoi qu'on en pense, quoi qu'on en dise, le nombre de véhicules est en constante augmentation dans les pays occidentaux et il explose dans les pays en voie de développement. En 2023, la Belgique comptait plus de 6 millions de véhicules en circulation. En Wallonie,  $\frac{3}{4}$  des ménages possèdent au moins une voiture. Pourtant, la voiture coûte cher : carburant, assurance, taxe, entretien, parking, péages... Hors prix d'achat, il faut compter en moyenne 4000 euros par an pour posséder un véhicule personnel. Et il faut encore s'attendre à une hausse du prix de la mobilité individuelle. Or, notre société est au cœur d'enjeux climatiques et s'est fixée des objectifs bas carbone sans précédent. La voiture électrique maintient le modèle du « tout-à-la-voiture », sans apporter de solution aux soucis d'embouteillages et au poids financier des infrastructures routières sur les collectivités. Selon Aurélien Bigo, « *si l'électrique est l'avenir de la voiture, celle-ci n'est pas l'avenir de la mobilité. Il faut parvenir à lui redonner sa juste place, ne plus en faire le couteau suisse de nos mobilités. (...) Soyons clairs : la voiture ne va pas disparaître. Mais alors quelle est utilisée dans deux tiers de nos trajets aujourd'hui, il faudrait passer ce ratio à un tiers<sup>8</sup>* ». □

- HERAN, F., « La remise en cause du tout automobile », dans *Flux* n° 119-120, Janvier – Juin 2020, pp. 90-101.
- BIGO, A., « L'électrique est l'avenir de la voiture, mais la voiture n'est pas celui de la mobilité », propos recueillis par POULIQUEN, F., dans *20 minutes*, 19 mai 2023.
- BAUPIN, D., « Tout voiture, no future », dans *Libération*, 18 octobre 2005.
- HUBERT, M., « L'Expo 58 et le "tout à l'automobile", quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ? », *Brussels Studies*, Numéro 22, 20 octobre 2008.
- MEESEN, J., dans « La voiture électrique est-elle vraiment plus écologique ? », propos recueillis par Ruysen A., *rtbf*, 23 mars 2023.
- Perspectives mondiales des véhicules électriques 2023, un rapport de l'Agence Internationale de l'Énergie, parue sur [www.iea.org](http://www.iea.org), en avril 2023.
- Résumé par DEUBEL, F. paru sur [Melchior.fr](http://Melchior.fr) du livre de CASTAIGNÈDE, L., *La ruée vers la voiture électrique : Entre miracle et désastre*, Broché, octobre 2023.
- BIGO, A., « L'électrique est l'avenir de la voiture, mais la voiture n'est pas celui de la mobilité », propos recueillis par POULIQUEN, F., dans *20 minutes*, 19 mai 2023.

## L'AVION PLANE

## AU SOMMET DE L'INJUSTICE CLIMATIQUE

Par Guillaume Lohest

**S**ymbole du transport polluant, l'avion est aussi associé positivement au voyage dans le monde. Il est à la fois critiqué - pour son impact climatique - et plus utilisé que jamais. L'analyser, non comme repoussoir moral, mais comme merveille à partager équitablement, devrait nous aider à cheminer vers l'acceptation de restrictions démocratiquement légitimes.

Malgré la hausse des coûts du carburant, des retards de livraison et des grèves, *Ryanair* annonçait ce mois de mai 2024 un bénéfice record pour l'année écoulée. Le nombre de passagers de ce champion du low cost n'a jamais été aussi élevé, et la compagnie prévoit de nouvelles augmentations pour l'avenir. Selon les prévisions de l'association du transport aérien international (IATA), l'ensemble du secteur est revenu à présent à son niveau d'avant la pandémie, et devrait retrouver son taux de croissance exceptionnel. « Un taux de croissance moyen de plus de 4% par an est ensuite attendu jusqu'en 2042. Le nombre de voyageurs aériens dans le monde s'élèverait alors à près de 20 milliards, ce qui représente un doublement par rapport aux niveaux de 2024<sup>1</sup>. » On resterait donc dans la tendance observée ces dernières décennies, qui voit doubler le nombre de passagers tous les quinze à vingt ans.

LES CHIFFRES  
ET LA MORALE

Cette popularité de l'avion, incontestable dans les chiffres, est toutefois à mettre en balance avec les fortes critiques qui sont émises à l'encontre de ce moyen de transport dans le contexte du dérèglement climatique. Le mouvement *Flygskam*, la « honte de prendre l'avion », initié en Suède suite aux fortes mobilisations des jeunes pour le climat, est la traduction individuelle et morale de cette remise en cause. Le rapport au voyage et aux vacances, pour ceux qui en ont les moyens, coupe le monde en quatre, en caricaturant à peine : il y a ceux qui prennent l'avion dès qu'ils le peuvent pour profiter au maximum des offres touristiques, ceux qui s'en privent par scrupule écologique, ceux qui oscillent et négocient entre ces deux attitudes... et enfin, le plus grand groupe, toutes celles et tous ceux qui ne prennent jamais l'avion parce qu'ils n'en ont tout simplement pas les moyens. Là encore, les chiffres sont instructifs : 80% de la population mondiale n'a

jamais pris l'avion. Chaque année, seulement 10% des gens dans le monde prennent l'avion, et 1% est responsable de 50% des émissions du secteur aérien<sup>2</sup>. À l'échelle d'un pays occidental comme la France, 29% de la population prend l'avion au moins une fois par an.

Des arguments pour les  
deux camps

L'avion attise les passions et divise en matière d'écologie. Comment mener le débat - lors de votre prochaine réunion de famille par exemple ? Voici un petit répertoire d'arguments pour chaque camp. Si vous souhaitez vous déculpabiliser de votre prochain petit ou grand voyage, sortez tout de suite l'artillerie lourde : *le secteur aérien, bien que son impact soit difficile à quantifier avec précision, n'est responsable que de 2 à 5% du « forçage radiatif », autrement dit du dérèglement climatique provoqué par l'activité humaine. En face, vous pourrez rétorquer ceci : un seul vol long-courrier équivaut à la totalité des émissions annuelles d'une voiture qui roule environ 20.000 km ! L'aller-retour Bruxelles-New York épuise tout votre budget carbone (compatible avec les Accords de Paris) pour l'année. Oui mais... 8% des émissions sont dues aux armées ! Ce sont surtout les jets privés qu'il faudrait interdire !* Entre parenthèses, on en est loin, l'Assemblée nationale française a voté contre en avril 2023<sup>3</sup>. *Mais les jets privés, c'est 0,1% des émissions seulement ! Quand bien même, il faut savoir que l'avion, c'est 20 à 50 fois plus d'émissions de CO<sub>2</sub> par passager que le train ! Etc. Etc. Bon appétit.*

Il est indispensable d'éviter le piège du débat moral (Cf. encadré) et de hausser la discussion au niveau politique. Que chaque citoyen se donne une ligne de conduite éthique est évidemment hautement souhaitable, mais dès lors qu'on ambitionne de convaincre nos proches ou nos voisins de faire de même, on

tombe alors dans une confusion des registres, dans la leçon de morale avec ses effets contreproductifs et clivants. La honte n'est pas un sentiment qu'on peut imposer à quelqu'un d'autre que soi-même.

## LE PLUS INJUSTE DE TOUS

Il s'agit donc de faire porter le débat public non sur des comportements individuels, mais sur des mesures politiques et des lois communes en fonction d'objectifs collectifs. L'enjeu n'est pas de se prononcer affectivement pour ou contre l'avion dans une guerre des vertus contre les libertés, mais d'analyser dans quelle mesure ce moyen de transport extraordinaire peut être utilisé de façon à la fois raisonnable à l'échelle mondiale (étant donné les limites planétaires objectives) et juste (qu'il bénéficie à chacune et chacun équitablement). Posé en ces termes, le questionnement peut faire apparaître quelques balises évidentes et faire émerger des propositions politiques autour desquelles le débat démocratique peut se faire.

Un premier élément à considérer – et c'est peut-être une meilleure porte d'entrée que le strict biais environnemental – est que l'avion est le moyen de transport le plus injuste de tous, le moins démocratisé. Il bénéficie exclusivement à une minorité de la population mondiale et, à ce titre, constitue un privilège. Faire en sorte qu'il soit équitablement accessible ne doit évidemment pas induire un raisonnement néolibéral hors-sol, qui chercherait à en généraliser et à en faciliter économiquement l'accès, car on buterait alors immédiatement sur les limites écologiques. En effet, s'il est vrai que la responsabilité historique du secteur aérien est actuellement et factuellement faible dans le dérèglement climatique, cela ne serait plus le cas si l'ensemble de la planète se mettait à adopter les standards de déplacement des 10% les plus aisés. C'est donc précisément et uniquement parce que l'avion est un privilège des classes moyennes et supérieures occidentales que son impact écologique demeure limité. Cette injustice est inacceptable.

Les évolutions technologiques existent, mais l'augmentation de l'efficacité énergétique est deux fois moins importante<sup>4</sup> que celle du nombre de passagers. Autrement dit, il faudrait, au minimum, que le secteur aérien cesse

de croître pour qu'on voie apparaître les indispensables réductions d'émissions. Comment, alors, organiser autrement l'accès à la part raisonnable d'aviation qui peut subsister à l'avenir, l'organiser de façon juste ?

## QUATRE VOLS DANS UNE VIE ?

Avant tout, il est urgent d'instaurer une taxe sur le kérosène à la plus large échelle possible (celle de l'UE). La situation actuelle est une anomalie. Comment expliquer que le carburant le plus polluant et le moins nécessaire à une vie digne soit aujourd'hui le plus favorisé fiscalement ? En outre, il n'y a aucune raison non plus de continuer à exonérer les billets d'avion de la TVA. La réorientation de notre fiscalité au bénéfice des moyens de transport les moins polluants devrait être un levier majeur de notre politique de mobilité.

Mais cela ne pourra suffire puisqu'il est impératif, non seulement de réduire donc de dés-inciter, mais par ailleurs, on l'a vu, de mieux partager l'accès à l'avion. Sur cet enjeu, le débat reste à mener. Cela passera vraisemblablement par un retournement complet de paradigme : le marché et le prix ne peuvent rester les seuls éléments d'organisation des pratiques, à moins de se résigner aux injustices et aux privilèges. L'alternative est la régulation et la restriction. C'est pour ouvrir ce débat compliqué que le célèbre ingénieur français Jean-Marc Jancovici a fait en mai 2023 une proposition choc : autoriser au maximum par citoyen « quatre vols dans une vie ». Évidemment torpillé par de nombreux détracteurs au prétexte fallacieux de la liberté individuelle (fallacieux car toute liberté individuelle comporte des limitations collectives et car aucune liberté fondamentale ne concerne l'avion en particulier), il semble pourtant que l'idée de restriction soit moins impopulaire qu'il n'y paraît. 41% des Français se sont déclarés favorables à cette proposition (48% des 18-35 ans). De façon plus générale, 64% se disent favorables à une limitation de leurs voyages en avion (72% des 18-35 ans)<sup>5</sup>. En attendant les décisions politiques, voilà une idée qui peut relancer le débat public et les repas de famille sur des bases plus politiques. □

1. « Aviation : le nombre de passagers devrait doubler d'ici 2042, pour atteindre les 20 milliards, prévoient les experts aéroportuaires », Belga et RTBF Info, 14 février 2024.

2. WAGNER, Th., « 10 chiffres à savoir sur l'aviation et le climat », Bonpote.com, à partir notamment de Stefan Gössling & Andreas Humpe « The global scale, distribution and growth of aviation : Implications for climate change » in *Global Environmental Change*, Volume 65, November 2020.

3. Rien de plus instructif que de lire, en ligne sur le site de l'Assemblée nationale, le compte-rendu intégral des débats de la troisième séance du jeudi 6 avril 2023. C'est digne d'une pièce de théâtre ! [www.assemblee-nationale.fr](http://www.assemblee-nationale.fr)

4. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), l'efficacité énergétique s'est améliorée d'environ 1,9% par an entre 2010 et 2019. Dans le même temps, le nombre de passagers augmentait de plus de 4% par an.

5. Étude *HERE* de l'Institut CSA, sondage réalisé le 18 juillet 2023.

# COMMENT ÊTRE PROCHE

## QUAND LES DISTANCES SONT GRANDES ?

Par Charlotte Renouprez



**A**ller d'un point A à un point B à la campagne, quand on n'a pas de voiture individuelle, c'est la galère. Quels sont les enjeux de la mobilité rurale, en particulier pour les ménages en situation de précarité ? Qu'est-ce que cette dépendance à la voiture produit pour les habitants, pour les associations comme la nôtre qui ont des ancrages dans ces territoires reculés ?

Peu de transports en commun, disparition des services collectifs, infrastructures routières défailtantes, grandes distances à parcourir... Dans les territoires ruraux, la dépendance à la voiture n'est pas sans conséquences, d'un point de vue individuel et collectif. Comment en est-on arrivé là ?

### LA NAISSANCE DU « COUPLE DIABOLIQUE »

Impossible de parler mobilité sans faire un détour par l'aménagement du territoire. Il y a quarante ans est né un outil bien connu des urbanistes, le Plan de secteur. Son objectif est d'organiser l'espace territorial wallon en définissant les différentes affectations du sol, afin « d'assurer le développement des activités humaines de manière harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espace<sup>1</sup> ». Objectifs plutôt ambitieux et en phase avec les enjeux environnementaux et climatiques qui nous préoccupent aujourd'hui, me direz-vous. En réalité, les premiers plans de secteur ont fait la part belle aux surfaces urbanisables pour la construction de résidences et de zones d'activités économiques, afin de prendre en compte l'évolution démographique de l'époque et de permettre aux citoyens qui le souhaitaient de venir s'installer à la campagne. C'est ainsi que les territoires ont été organisés, « affectés »,

en leur attribuant une fonction qui, parfois, ne correspondait pas à la situation existante. Ici une pâture devenait zone urbanisable pour de l'activité économique mixte, là une zone forestière se transformait en zone d'habitat, etc. C'est le début de l'urbanisation dite en « ruban », ou en « étoile de mer », qui caractérise encore aujourd'hui le développement rural et périurbain wallon.

Ceci a eu des conséquences directes sur les prix des terrains, à deux niveaux. D'abord, les propriétaires de pâtures devenues zones constructibles voient augmenter la valeur de leur terrain avec le changement d'affectation. Ils vont pouvoir en tirer une rente supérieure s'ils y construisent un logement. Ensuite, les parcelles situées aux extrémités des « étoiles de mer » seront celles dont les prix sont les plus bas, étant les plus éloignées des noyaux villageois et donc *a priori* les moins intéressantes. Les candidats-bâisseurs et les entreprises de construction immobilière urbanisent donc prioritairement ces zones-là. Dans la majorité des cas, le permis de construire ou de lotir sera octroyé sans aucune réflexion sur la pertinence de construire à cet endroit-là. Et c'est ainsi que naît ce que le collectif *Occupons le terrain* appelle le « couple diabolique » : étalement urbain – voiture. En effet, pourquoi se poser des questions puisque la démocratisation de la voiture permet aux ménages de se déplacer où bon leur semble ?

## TOUT-À-LA-VOITURE ET INJUSTICE SOCIALE

Dans le même temps, le réseau routier wallon se développe : aujourd'hui sa densité est quatre fois supérieure à la moyenne européenne<sup>2</sup>. Les infrastructures routières occupent 5,3% du territoire. Pour chaque portion de 1000 km<sup>2</sup> il y a plus de 4820 km de routes, contre seulement 100 km de voies ferrées et environ 30 km de voies navigables exploitées<sup>3</sup> : le réseau routier est clairement dominant dans le paysage.

Ces politiques d'aménagement du territoire ont produit une équation vicieuse. Avec l'étalement urbain et la voiture, les services publics de proximité disparaissent petit à petit. Les transports en commun sont moins utilisés, ils deviennent *de facto* moins rentables et tendent à disparaître. Et moins il y en a, moins ils sont pratiques à utiliser... Vous le voyez venir, l'effet boule de neige ? La dépendance à la voiture entraîne une diminution de l'utilisation des transports en commun, qui entraîne à son tour une augmentation de la dépendance à la voiture. Et la boucle est bouclée. Les statistiques de déplacement le confirment, dans les zones rurales 56% des déplacements sont réalisés en voiture contre seulement 4% en train<sup>4</sup>. Même pour des déplacements courts, la voiture est devenue indispensable. Peu (voire pas) de trottoirs, peu (voire pas) de pistes cyclables, peu (voire pas) de transports en commun... Les ménages ruraux n'ont pratiquement pas d'alternative, ils sont aujourd'hui tributaires de quarante années d'asphalte et de béton.

Or, on sait que la possibilité de se mouvoir est un élément majeur d'insertion sociale et économique puisqu'elle permet d'avoir accès à un travail, aux services d'éducation et de santé, de participer à des activités culturelles et sociales... Les politiques d'urbanisation et la disparition des services de proximité ont produit un desserrement des noyaux villageois, les habitants ne se croisent plus comme avant, sont éloignés les uns des autres. Il y a donc là un triple enjeu : rendre possible une mobilité qui soit à la fois durable, permette l'accès aux biens et services fondamentaux et favorise la cohésion sociale.

## Plan de secteur, CoDT, SDT

Le Plan de secteur a une valeur réglementaire, au contraire d'autres outils d'aménagement du territoire : le Code du développement territorial (CoDT) et le Schéma de développement du territoire (SDT). Le CoDT rassemble les règles applicables en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme en vue d'assurer un développement durable et attractif du territoire. Le Schéma de développement du territoire (SDT) est, quant à lui, le document d'orientation qui détermine la stratégie territoriale pour la Wallonie. En très résumé, le CoDT fixe les grands principes et le SDT précise comment on va y parvenir.

Dans ce contexte, pas étonnant que les familles possédant une voiture soient considérées comme faisant partie des publics vulnérables en ruralité. Dans son rapport « La pauvreté en milieu rural en Flandre et en Wallonie » datant de 2012, la Coopérative CERA identifiait déjà la mobilité comme un enjeu particulier de la ruralité wallonne : « *S'approvisionner, effectuer des démarches administratives, se soigner ou encore se cultiver peut prendre une journée entière pour des personnes sans véhicule personnel et donc tributaires des transports en commun. L'autonomie de ces personnes est profondément entravée si bien qu'elles ne peuvent vaquer à leurs occupations comme elles le souhaiteraient. Concrètement, même dans un ménage possédant une voiture, les enfants, peu importe leur âge, peuvent difficilement se rendre à leurs activités sans solliciter leurs parents qui, dès lors, doivent aménager leur programme quotidien en fonction des activités de chacun* »<sup>5</sup>. La manière dont nos territoires ont été aménagés nous a rendus dépendants de la voiture, au point que l'absence de

Exemple de motif en étoile de mer, extrait du Plan de secteur, étude d'incidences sur l'environnement – CSD – Projet de parc éolien à Ouffet – Electrawinds

Source : Canopea.



Afin de répondre aux défis sociétaux actuels, le Gouvernement wallon a approuvé en 2<sup>e</sup> lecture la réforme du Code du développement territorial (CoDT) et du projet de Schéma de développement du territoire (SDT). Celle-ci vise avant tout l'optimisation spatiale en mettant en avant le concept de centralité. L'idée générale est de mettre en place les conditions pour recréer de la vie dans les centralités urbaines et villageoises. Un exemple est l'obligation, à l'horizon 2050, de construire trois nouveaux logements sur quatre dans les centralités.

voiture peut être un facteur d'isolement social, de précarité, d'exclusion.

Les femmes sont particulièrement touchées par ces difficultés de mobilité : elles sont encore majoritairement en charge des tâches familiales qui demandent de nombreux déplacements courts mais nécessitent un moyen de locomotion adapté (conduire les enfants à l'école ou à la crèche, faire les courses...).

## LA NÉCESSITÉ D'ALLER VERS

Penser une mobilité rurale qui soit « écologique et populaire » nécessite de partir de l'existant. Il s'agit donc de tenir compte des contraintes des territoires ruraux, à savoir l'éloignement des services collectifs et des bassins d'emploi, la faible desserte des transports en commun et la difficulté d'adopter des modes de transport doux en raison des distances et de l'insécurité routière. Ramener de la vie dans les noyaux villageois, renforcer les centralités et lutter contre l'étalement urbain, augmenter l'offre de services collectifs, voici des pistes qui sont au cœur de la réforme du Code du développement territorial (CoDT).

Réinvestir massivement dans l'offre publique de transports en commun est une autre piste, prônée notamment par le MOC. Mais pour certains, c'est illusoire : « *Des alternatives doivent être cherchées pour ne pas faire des campagnes une zone désertique où seules les personnes aisées munies d'un véhicule personnel trouveront satisfaction. Une intensification des transports en commun, solution coûteuse et peu rentable, ne nous semble pas opportune*<sup>6</sup> ». Pour la Coopérative Cera, il s'agit plutôt de miser sur les alternatives (ser-

vices de voitures individuelles organisés par des bénévoles, bus locaux et à la demande, taxi social, etc.).

Troisième piste, aller vers ces publics isolés : réduire les distances, transporter la personne vers les services dont elle a besoin ou faire venir à elle ce service, à l'image du projet « Bébébus » en Brabant wallon, duquel le MOC BW est un des fondateurs. C'est une halte d'accueil itinérante, offrant un service de garde d'enfant dans différentes communes du Brabant wallon. Les lieux accueillant le Bébébus ne sont pas choisis au hasard : il s'agit de villages et de communes isolées, peu accessibles car non desservies par les transports en commun. Cela permet de toucher des parents isolés qui n'ont pas accès à des milieux d'accueil classiques. *Aller vers*, c'est aussi ce que nous faisons aux Équipes Populaires. Nous revendiquons le fait d'aller vers les publics précarisés, exclus, d'amener une démarche d'éducation permanente dans des territoires reculés. Notre budget mobilité n'est pas neutre (ni financièrement, ni en termes d'émissions de gaz à effet de serre) mais c'est un choix de mouvement.

Précarité, isolement et exclusion sociale produisent le repli sur soi, un terreau idéal pour les partis d'extrême droite. Si la situation des campagnes françaises n'est pas comparable à la ruralité belge, il est néanmoins intéressant de noter qu'il a été démontré qu'en France, plus le nombre de services et de commerces est important dans un territoire, moins le score du Front national y est élevé<sup>7</sup>... Alors, en cette année de méga-élections, quand on voit que le parti d'extrême droite « Chez Nous » fait campagne dans les campagnes, il serait peut-être temps de penser une politique de mobilité et d'accès aux services qui soit écologique et populaire : productrice de lien social, collective, solidaire, locale. □

1. Portail du service public de Wallonie : fiche descriptive du Plan de secteur en vigueur.
2. DELANGRE, J., « Stop béton maintenant, il est temps », *Canopea*, 29 mars 2024.
3. ANCIEN, H., Dossier IEW, *Stop Béton : le territoire au service de l'urgence climatique et sociale*, décembre 2019.
4. <https://economiesociale.be/conso/mobilite-a-deux-vitesses-concilier-lurgent-et-essentiel>
5. « La pauvreté en milieu rural en Région wallonne », août 2011, étude commanditée par Cera et réalisée par le Panel Démographie Familiale de l'Université de Liège.
6. *Idem*, p. 37.
7. Deux études de l'Institut d'études opinion et marketing en France et à l'international (IFOP) traitent de ce sujet. Pour aller plus loin : [https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2018/03/676-1-document\\_file.pdf](https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2018/03/676-1-document_file.pdf)

## GOOD MOVE

LE PLAN DE MOBILITÉ  
QUI RÉVEILLE LES CONFLITS  
DE CLASSE

## Interview d'Olivier Fourneau

**À** Bruxelles, le plan de mobilité Good Move adopté en 2020 a provoqué un tollé et a encore fait l'objet de passes d'armes entre les partis politiques avant les élections. Pavé de bonnes intentions, ce plan a toutefois ses revers car il attise les conflictualités sociales et les tensions entre les usagers. Comment en est-on arrivé là ? Éléments de réponses avec Olivier Fourneau, chargé de mission à Inter-Environnement Bruxelles.

Il y a quelques années, Bruxelles avait la réputation d'être une des villes les plus embouteillées d'Europe. Est-ce toujours le cas ? À quel niveau se trouvent les plus gros problèmes de circulation ?

En 2019, Bruxelles était dans le top 16 des villes de plus de 800.000 habitants les plus embouteillées. Les embouteillages sont inhérents aux déplacements urbains. La cause est simple : il y a trop de demandes de transport et il n'y a pas de solutions faciles. Un effet appelé « trafic induit » indique que si on augmente la taille d'une voirie pour diminuer les embouteillages, on remarque une amélioration mais qui est très temporaire, qui provoque ensuite un appel d'air qui aggrave encore plus le problème.

Les habitudes de transport en ville et en périphérie sont très différentes. Entre 0 et 5 km autour du centre-ville, les gens utilisent d'autres moyens de transport que la voiture. Entre 5 et 20 km, la voiture est prépondérante et au-delà de 20 km, les gens prennent davantage le train. Cela s'explique par la structuration du transport public. Diminuer la congestion des villes, c'est avant tout travailler sur des politiques de transport public dans les périphéries des villes. En périphérie bruxelloise, ceux-ci sont très peu efficaces et peu coordonnés.

Par ailleurs, Bruxelles connaît une croissance démographique très importante : 300.000 habitants de plus en 30 ans. Il y a donc une obligation structurelle de diminuer la voiture parce que les voiries ne sont pas extensibles.

Le plan Good Move a été mis en place par le gouvernement bruxellois en 2020. Ses intentions sont louables. Quels sont les points positifs de ce plan ?

Le plan Good Move est un plan régional de mobilité, un plan stratégique dont la région se dote (voir encadré page 12).

Le plan a des points positifs. J'en citerais trois : la partie « Good Partners » qui met en place des indicateurs. C'est très important car on navigue à vue en termes de mobilité : même si les modèles théoriques sont très performants, il y a beaucoup de choses qu'on ne sait pas sur les motivations et les habitudes des différents types d'usagers.

Le deuxième point positif, c'est le volet « Amélioration de l'espace public ». À Bruxelles, on a un lourd héritage de ville percée pour construire des autoroutes urbaines. Il faut reconnaître que depuis 10 ans, il y a de nettes améliorations de ce côté-là.

Une autre mesure phare intéressante, c'est la hiérarchisation des voiries. L'idée est de faire une spécialisation des voiries en fonction de l'espace-modèle. On s'intéresse de manière distincte aux poids lourds, aux transports publics, aux voitures, aux piétons, aux cyclistes et on trace dans les rues des réseaux de cheminement préférentiels. Ce n'est pas nécessairement novateur mais pour une fois, les différents modes de transport sont réellement pris en compte, ce qui n'était pas le cas avant.

## Le plan *Good Move*, c'est quoi ?

*Good Move* (*Bien bouger*, en anglais) est le Plan régional de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale, approuvé en 2020 par le gouvernement bruxellois. Il définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité. Ce plan a pour objectif « d'améliorer le cadre de vie des Bruxellois, tout en accompagnant le développement démographique et économique de la Région de Bruxelles-Capitale ». Il comprend huit axes\*.

Ce plan de mobilité se développe par ailleurs dans le contexte global de la Région bruxelloise, qui est notamment marqué par diverses stratégies visant à augmenter l'attractivité du territoire et à favoriser le retour des classes moyennes. Les interactions entre ces différentes dynamiques, comme cela a été dit dans l'interview, créent des points de crispation.

\*Pour les détails du plan *Good Move* : voir le site officiel de Bruxelles-Mobilité <https://mobilitate-mobilitateit.brussels/fr/good-move>

Lors de sa mise en œuvre, ce plan a pourtant provoqué un tollé, et pas seulement de la part des automobilistes navetteurs. Au point que la ville a dû faire marche arrière sur de nombreux points...

Ce plan est très vaste. Le problème, c'est que le gouvernement bruxellois en a fait un « trophée » avec beaucoup de communication autour. Le titre est assez bien trouvé et est accrocheur, mais du coup, les mécontents s'en sont donné à cœur joie pour le critiquer.

Y a-t-il des gagnants et des perdants ?

C'est difficile de faire un classement clair. Ce qui est sûr, c'est que l'instauration du plan *Good Move* a été un moment de conflictualité sociale, alors que pendant dix ans, la question de la mobilité était un sujet relativement consensuel ; tous les partis s'accordaient sur le fait qu'il fallait diminuer l'impact de la voiture et augmenter les transports collectifs. Cette conflictualité sociale est principalement apparue au sein de quartiers populaires dans lesquels on a voulu créer des « mailles apaisées » (voir encadré). L'idée, c'était de diminuer le trafic de transit au sein de ces quartiers pour le diriger vers des voies structurantes. Ce qui est intéressant à observer, c'est que les *mailles apaisées*, ça existe déjà dans les quartiers aisés ! À Uccle par exemple, tout le trafic se faisait

déjà sur des voiries structurantes et les beaux quartiers étaient protégés du trafic de transit.

Cette conflictualité sociale existait déjà avant le plan *Good Move* mais elle n'était pas médiatisée ; elle est juste apparue au grand jour. Il y a un usage spécifique de la mobilité en fonction des groupes sociaux, c'est très clair. Suite à la contestation autour du plan, l'administration a commandé une étude sur les caractéristiques sociales de la mobilité. On s'est par exemple rendu compte que le dernier décile de revenu (les 10% les plus pauvres) possédait très peu de vélos, principalement à cause de l'exiguïté de leur logement.

Et les commerçants ? Sont-ils mécontents ?

Ça dépend lesquels, et où ils sont situés. Dans le pentagone (le centre-ville), c'est globalement une réussite. Le quartier est devenu calme, le commerce fonctionne globalement bien, en particulier l'Horeca. Par contre, les livreurs, ceux qui ont besoin d'un véhicule pour travailler, sont mécontents. Et puis il y a des gens qui sont objectivement gagnants mais qui vont s'opposer au plan, notamment la classe moyenne qui a réinvesti la ville et qui était habituée à utiliser la voiture.

En quoi un plan de mobilité peut-il avoir un impact sur les inégalités sociales, le coût du logement, la sociologie des quartiers, l'attisement des rivalités entre natifs et nouveaux habitants ?

Ce plan de mobilité s'inscrit dans la politique de développement territorial de la ville. Ça fait plus de 15 ans que Bruxelles se positionne comme une région à part entière et essaie de faire revenir la classe moyenne en ville. Il y a donc une politique d'attractivité du territoire pour faire venir à Bruxelles des gens qui ont des revenus, qui paient des impôts. Cette politique a des effets délétères qui créent de la gentrification<sup>1</sup>, des logiques d'exclusion ; des gens sont obligés de partir de certains quartiers car le logement est devenu financièrement inaccessible. Je pense que la politique de mobilité est nécessaire au vu du développement du parc automobile. Cependant, il faut reconnaître que le fait de rendre un quartier apaisé, agréable et attractif a pour effet d'augmenter les prix du logement... et donc d'exclure les moins favorisés.

Les premières mailles apaisées se sont mises en place dans des quartiers populaires où une gentrification était déjà à l'œuvre, et où les anciens habitants commençaient déjà à se sentir exclus. Par exemple le quartier populaire de Cureghem à Anderlecht, dans lequel les promoteurs immobiliers investissent beaucoup. Les communes qui ont choisi ces quartiers pour en faire des mailles apaisées ont joué un jeu dangereux qui a entraîné un rejet de cette réforme, qui est pourtant positive et même nécessaire sous certains aspects. Certaines communes ont dû faire marche arrière. Face à la crise du logement à Bruxelles, on ne peut pas mettre en place ce type de plan sans prendre des mesures structurelles sur le logement, telles que l'encadrement des loyers.

Comme on a encore pu le constater en période pré-électorale, la situation actuelle reste donc assez tendue...

Le résultat, c'est une nouvelle « guerre des classes sociales » où pour caricaturer, on pourrait dire que « *les hommes immigrés propriétaires dans des quartiers populaires se sont opposés aux nouveaux habitants bobos, néerlandophones, qui se déplacent à vélo* ». Les femmes par contre sont généralement très demandeuses d'un quartier plus calme, où les enfants peuvent jouer en sécurité. Le public en colère est en général un public très masculin. Cette colère a été très visible et amplifiée par les réseaux sociaux.

Ceci dit, le plan *Good Move* n'est qu'un plan parmi d'autres, et ce n'est pas le pire des plans. Les mailles apaisées ont le mérite d'être socialement justes dans leur principe. Mais c'est dans le choix des mailles que la mesure est inégalitaire si elle n'est pas accompagnée d'une politique sociale pour corriger les effets collatéraux de la gentrification.

En conclusion, je dirais que c'est la responsabilité du pouvoir politique d'avoir instrumentalisé des outils techniques - tels que des plans d'urbanisme ou de mobilité - pour opérer des changements sociaux. Les politiques de gentrification à Bruxelles sont délibérées. Et c'est un phénomène tellement subtil et sur le long terme qu'il est difficile de s'y opposer.

Si Inter-Environnement Bruxelles était le maître d'œuvre d'un nouveau plan de mobilité, quelles en seraient les mesures phares ?

Les principales mesures que nous prônons en matière de mobilité, c'est la suppression du régime fiscal des voitures de société qui est néfaste pour le financement de la sécurité sociale et contribue à l'engorgement du trafic ; l'augmentation de l'intermodalité entre les différents moyens de transport et des tarifications uniques ; la lutte contre le vol des vélos (garages publics et sécurisés) ; une amélioration globale du réseau de transport. Pas une extension du métro qui démolit les quartiers, mais des lignes de tram et bus efficaces et structurantes qui dépassent un peu les limites de la région pour atteindre davantage la périphérie.

Gratuité des transports en commun oui, à condition que ça ne déforce pas la qualité du service qui a encore besoin d'être améliorée. Bruxelles est une région pauvre, et si la gratuité repose uniquement sur les épaules des Bruxellois, ce serait inéquitable alors que tous les habitants et travailleurs de Flandre et de Wallonie en bénéficient largement. Selon moi, cela ne peut se faire sans une contribution financière des deux autres régions.

**Propos recueillis par Monique Van Dieren**

1. Tendance à l'embourgeoisement d'un quartier populaire. Définition du Larousse.

## Mailles apaisées ? Pas tant que ça !

De quoi s'agit-il ? Le plan *Good Move* laisse aux communes le soin de proposer les portions de territoire dans lesquelles elles souhaitent implanter, avec plus ou moins de pertinence et de volontarisme, des « mailles apaisées » de taille variable (dites aussi : « Contrats locaux de mobilité »). C'est ensuite l'administration de Bruxelles Mobilité qui les sélectionne et les finance – d'ici à 2030, cinq nouveaux « quartiers apaisés » sont censés être mis en place chaque année à travers toute la Région.

À Cureghem, quartier populaire d'Anderlecht, la « maille » a résonné chez de nombreux habitants comme une atteinte à leurs modes de (sur)vie, une énième dépossession, d'autant moins compréhensible à leurs yeux qu'aucun autre quartier de la commune n'était concerné.

Source : BRÈES, G., *Anatomie d'une mécanique binaire : Good Move vs. Bad Move*, publié dans la revue Bruxelles en mouvements n°321, décembre 2022.

# LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS

## SOUHAITABLE MAIS PAS MIRACULEUSE

Par Claudia Benedetto



**A**spects écologiques, économiques, confort, santé : tous ces critères sont à prendre en compte dans le choix du moyen de déplacement. Mais sommes-nous à égalité quand il s'agit de privilégier l'un par rapport à l'autre ? La gratuité des transports en commun est-elle une solution pour corriger les inégalités ? À quelles conditions ?

C'est un fait : opter pour le bus, le train, le tram ou le métro est préférable si on veut limiter la pollution<sup>1</sup>. C'est même primordial. Quand on a le choix... Pour certains, c'est une nécessité, la voiture étant trop coûteuse. Mais les transports publics sont-ils bon marché pour autant ? En Wallonie, les populations les plus fragilisées prennent davantage le bus que les autres<sup>2</sup>. Quand on sait que la mobilité est le deuxième poste de dépense des ménages européens<sup>3</sup>, on peut imaginer la charge que représente le simple fait de se déplacer pour les personnes à faibles revenus. « Il n'est pas rare que pour assumer certains déplacements imposés ou considérés prioritaires, des ménages se passent d'autres choses essentielles, comme sous-consommer en eau, en électricité, en chauffage, en nourriture, en soins de santé, en chaussures, en soins dentaires, etc., ou en reportant/morcelant d'autres paiements (téléphone, école, etc.) », explique Christine Mahy, secrétaire générale du RWLP<sup>4</sup>.

Certains dispositifs permettent d'alléger le budget consacré aux déplacements. À Bruxelles et en Wallonie, les jeunes entre 18 et 24 ans peuvent utiliser les réseaux de la STIB et du TEC pour 1 euro par mois, au même titre que les plus de 65 ans. Les statuts BIM<sup>5</sup> ont également des tarifs préférentiels. Enfin, il existe un autre mécanisme bien connu : le remboursement par les employeurs d'une partie ou de la totalité des trajets pour les déplacements effectués en transports en commun. Pour la voiture, ils n'y sont pas obligés.

## ARGUMENTS POUR LA GRATUITÉ

Quel est l'intérêt, alors, de vouloir la gratuité pour tout le monde ? Cela éviterait tout d'abord d'ostraciser une partie de la population : en insistant sur la précarité, on accentue la dichotomie pauvres-riches. Alors qu'on sait que les réalités de vie sont plus nuancées et n'entrent pas tout à fait dans ces cases-là. Surtout, cela permettrait d'éviter le non-recours aux droits : cette situation surréaliste où une partie de la population a des droits reconnus et n'en bénéficie pas, parce qu'elle ne le sait pas, ou parce que les démarches administratives nécessaires sont parfois insurmontables. Autre argument, la gratuité est souhaitable tout simplement parce que se mouvoir pour aller travailler, pour aller rendre visite à des proches, pour aller boire un verre avec des amis, pour se rendre à un rendez-vous médical, pour aller chercher ses enfants à l'école, pour répondre à une convocation du Forem ou pour se rendre à un entretien d'embauche... pour toutes ces choses indispensables et nécessaires à une vie digne, la mobilité devrait être un droit. Un droit garanti par l'État.

Enfin, l'urgence écologique est évidemment un argument important pour la gratuité, dans l'objectif d'une transition vers une mobilité durable. Mais l'impact social doit rester le point de départ de l'analyse et s'interconnecter avec les objectifs climatiques.

## UN MODÈLE À REPENSER GLOBALEMENT

La gratuité ne suffirait cependant pas. Pour être cohérente, il faut qu'elle s'accompagne d'une augmentation de l'offre et de la qualité du service. Actuellement, dans de très nombreux endroits de Wallonie, les horaires ne sont pas adaptés et la fréquence des bus proposés n'est pas suffisante. On voit sur quoi notre société est centrée : les rythmes du travail et de l'école. Pour le reste, la vie sociale, la culture, c'est le règne de la débrouille et du chacun pour soi. On le voit, dans notre société, la voiture constitue toujours le Graal absolu.

Si ces dysfonctionnements étaient corrigés, il faudrait encore penser les différents moyens de transport dans leur globalité : les imaginer dans un même circuit, les interconnecter, faciliter le passage de l'un à l'autre sans que cela ne soit une difficulté. Il faut de la fluidité.

## LIBRE DE SES MOUVEMENTS

Une autre observation : on sait tous qu'en Belgique, il pleut souvent. Pourtant, la taille des abribus est minuscule, et de nombreux arrêts n'en sont même pas pourvus. Or la mobilité, c'est aussi se sentir en sécurité. Quand on est à pied, on sait que l'espace public n'est pas aménagé pour la favoriser. De plus, pour les femmes et minorités de genre, les rues et trottoirs ne sont pas pensés pour nos réalités. Nous

## La gratuité, ça existe déjà ailleurs !

**Au Luxembourg :** Le Grand-Duché a mis en place la gratuité des transports en commun (train, tram, bus) sur l'ensemble de son territoire depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020.

**En France :** 80 villes proposent une gratuité totale ou partielle des transports en commun... **et ça a existé chez nous !** Des initiatives aujourd'hui abandonnées ont eu lieu par le passé dans notre pays : à Hasselt jusqu'en 2013 par exemple, tous les transports publics de la ville étaient gratuits. À Mons, quatre lignes qui desservent le centre historique et une zone commerciale ont été gratuites jusqu'en 2019. Des coupes budgétaires ont mis fin à ces pratiques dans les deux cas.

sommes davantage susceptibles de nous faire harceler, en attendant le bus, en nous rendant à notre arrêt, une fois installées dans le bus. Se déplacer le soir en transports en commun peut nous décourager. Il y a urgence à mener une véritable politique de l'aménagement de l'espace public qui tienne compte du genre.

En outre, nul besoin d'être ministre des transports pour comprendre qu'il est nécessaire de faciliter l'achat des titres de transports et l'accès à l'information. Même si cela semble à contre-courant des tendances actuelles, cela passe par le fait d'augmenter le nombre de guichets et le personnel en mesure de conseiller la population. Avez-vous déjà essayé de joindre le TEC de Namur, par exemple ? Si oui, vous voyez certainement à quoi cette revendication fait référence...

## TRÈS LOIN DU COMPTE

Ces exemples concernent une petite ville comme Namur. On peut, à juste titre, s'in-

## Une offre insuffisante : c'est du vécu

« J'habite en Wallonie à proximité d'un centre-ville (2,5 km). Si je veux prendre le bus pour atteindre la ville, je n'ai le choix qu'entre deux lignes. L'une est à proximité immédiate de mon habitation et l'autre à 15 minutes à pied. La ligne la plus éloignée est plus rapide et mieux desservie que la première. Tant que mes horaires de déplacements se calquent sur la vie des navetteurs qui vont bosser, tout va bien (moyenne de deux par heure). Mais dès lors que je m'éloigne des heures censées être les plus fréquentées, ça se complique ! Si je veux rejoindre le centre-ville en soirée, mon dernier bus est à 19h30 pour la ligne la plus proche, à 21h40 pour l'autre. Dans le sens du retour, le dernier bus de la soirée est à 21h25. Alors je fais comment si je veux avoir une vie sociale et aller par exemple au cinéma ? Eh bien, je prends un taxi... Pardonnez-moi mais je ne me sens pas du tout à l'aise avec le fait de marcher pendant 40 minutes sans éclairage de ville sur la majorité du parcours, sans compter que ce n'est pas exactement la porte à côté et que le beau temps n'est pas souvent de la partie. Donc je paie et je paie cher, plus de 10 euros pour les 2,5 km qui me séparent de chez moi. »

quiéter encore davantage en ce qui concerne les villages aux alentours et les zones rurales du pays, où la dépendance à la voiture est une source d'appauvrissement, comme l'explique Christine Mahy. « *Les témoignages de terrain montrent qu'entre prendre de gros risques sur l'équilibre financier d'un budget trop serré en achetant une voiture neuve – plus coûteuse qu'une occasion ou une vieille voiture –, ou acheter une occasion qui réservera régulièrement de très mauvaises surprises (pannes, grosse consommation), pour des ménages dont les revenus sont très justes ou trop justes ou indécents, c'est toujours un problème. Et l'obligation de disposer d'une voiture suivant l'endroit où l'on vit pèsera toujours lourdement sur ces revenus qui laissent au mieux les ménages en apnée, au pire la tête sous l'eau* ».

La mobilité peut donc être source d'inéga-

lités importantes au sein de la population et des injustices flagrantes en découlent. La gratuité seule ne résoudrait pas ces inégalités. Le MOC envisage plusieurs pistes pour corriger le tir, notamment d'associer à la gratuité une augmentation de l'offre (dans les zones rurales surtout) et de la qualité (sécurité, ponctualité...) des transports en commun. « *Il est essentiel de viser une meilleure couverture du territoire, d'avoir un nombre d'arrêts suffisants et des passages renforcés* ».

La gratuité des transports en commun permettrait une « *articulation entre une mesure sociale et le fait d'avancer vers une transformation écologique, enjeux essentiels pour le mouvement* ». Mais elle n'est pas une mesure miraculeuse, et doit être pensée de façon globale dans une politique de mobilité qui tienne compte de tous les aspects vécus par les gens. On est encore très loin du compte. □

## Comment financer la gratuité ?

### La gratuité des transports en commun, ça a un coût...

113 millions d'euros par an pour les TEC, 215 millions par an pour la STIB, environ 800 millions par an pour la SNCB. À ces chiffres il faudrait cependant soustraire les coûts du contrôle des billets et cartes, et ajouter ceux de nouveaux investissements pour des véhicules ou l'aménagement de nouvelles infrastructures.

### ... L'utilisation de la voiture aussi !

- Coût du système des voitures de société : 2 à 3,5 milliards d'euros par an,
- Coût des embouteillages : plus de 5 milliards d'euros en 2023,
- Coût de la pollution de l'air<sup>8</sup> : plus de 18 milliards d'euros par an.

(Ces chiffres sont issus de diverses analyses de la CSC, du GRESEA et de *La Libre*.)

### Quelques pistes

**Du côté des entreprises :** avec la gratuité, les entreprises ne devraient plus rembourser les frais de déplacement. Une alternative pourrait être un système de forfait payé par l'entreprise, calculé en fonction du nombre de travailleurs.

**Du côté des voitures de société :** supprimer ce système avec une phase de transition, en proposant à la place un « budget mobilité » à de nouveaux entrants.

**La lutte contre la fraude fiscale** doit évidemment également être une priorité.

1. Le transport est responsable de 22,3% des émissions globales de gaz à effet de serre et cette part est en augmentation. Cf. GELIN, R., *La gratuité en Belgique : flux et reflux*, GRESEA, 15 mars 2022.

2. Cf. *Rapport sur la cohésion sociale en Wallonie, Droit à la mobilité – 2019*, Région wallonne SPW Intérieur et Action sociale, Fédération Wallonie-Bruxelles et Iweps.

3. Analyse : *Les transports en commun européens toujours trop chers*, Greenpeace Europe centrale et orientale, mai 2023.

4. Opinion suite aux actions des gilets jaunes : [www.nwlp.be/images/Opinion-Christine-Gilet-jaune-novembre2018.pdf](http://www.nwlp.be/images/Opinion-Christine-Gilet-jaune-novembre2018.pdf)

5. Bénéficiaire d'intervention majorée. Ce statut permet de bénéficier d'un plus grand remboursement des soins de santé et des médicaments par la mutuelle. Pour en bénéficier, la personne doit avoir des faibles revenus.

6. Opinion suite aux actions des gilets jaunes, idem.

7. Document de travail du MOC : investissement public et gratuité de l'usage des transports en commun, janvier 2023.

8. GELIN, R., *La gratuité en Belgique : flux et reflux*, GRESEA, 15 mars 2022.

# DIS-MOI COMMENT TU TE DÉPLACES

## ET JE TE DIRAI QUI TU ES

Par Ariane Couvreur



**Q**u'est-ce que notre moyen de transport dit de nous ? Se déplacer n'est pas un acte anodin et chaque moyen de transport est révélateur de comportements individuels et sociétaux, qu'il est intéressant d'analyser. Petite approche sociologique et philosophique du transport.

Être au volant d'une voiture modifie notre comportement, c'est ce que démontrent de nombreuses études<sup>1</sup>. Cela n'est pas surprenant quand on s'intéresse au marketing, qui a construit un mythe de l'automobile dans nos imaginaires collectifs depuis les années 1970. Si l'on en croit la publicité, conduire, c'est se sentir libre, indépendant, vivant, puissant. C'est flirter avec le danger, s'évader, occuper l'espace, maîtriser son temps. Maryse Pervanchon parle de temps « automobilisé » qui fait naître un temps nouveau, un éternel présent : avancer, reculer, s'arrêter, faire demi-tour. Il offre ainsi toutes les possibilités<sup>2</sup>.

### RAPIDE SOCIOLOGIE DE L'AUTOMOBILE

Une enquête menée en Wallonie par l'association *Canopea*<sup>3</sup> montre la corrélation entre la représentation que l'on se fait de l'objet « voiture » et ses comportements de mobilité. Malgré ses impacts désastreux sur l'environnement au sens large, la voiture reste le mode de déplacement principal des personnes échantillonnées (73,4%). 63% l'utilisent quotidiennement. La majorité des personnes sondées se rencontrent sur le fait que la voiture est utile. Une petite minorité lui reconnaît également un caractère symbolique (montrer son statut social) et affectif (source de plaisir). Plusieurs critères influencent le rapport des gens à la voiture. Le genre d'abord : les femmes tendent

à en avoir une utilisation plus rationnelle (cours, visites, services) et se basent sur des critères objectifs pour faire leur choix (prix, consommation, taille). Les hommes sont davantage influencés par le design, la puissance, la performance d'un véhicule et l'utilisent majoritairement pour leur vie professionnelle. L'aire d'habitat ensuite. On constate davantage de grosses voitures (SUV, breaks) et une utilisation plus fréquente dans les zones rurales. Le niveau d'instruction et le profil économique enfin. Si les personnes disposant au maximum d'un diplôme de l'enseignement secondaire semblent avoir une sensibilité moindre aux nuisances environnementales, ce sont pourtant les ménages les plus aisés économiquement qui, par la taille et l'utilisation fréquente de leur véhicule, polluent le plus.

### TOUCHE PAS À MA VOITURE !

Ces critères montrent que la voiture n'est pas uniquement un objet utile. Elle peut aussi être l'expression de la personnalité du propriétaire (65%). D'ailleurs, les personnes s'identifiant fortement à l'automobile ressentent comme une menace envers leur identité tout message critiquant la voiture ou ses effets sur l'environnement. Cela augmenterait leur résistance au changement<sup>4</sup>. Voilà pourquoi il est si difficile pour les autres modes de transport de concurrencer la voiture. On a beau montrer



à renfort de chiffres que les transports en commun sont bien plus sûrs pour les enfants, qu'ils favorisent leur autonomie et améliorent leur perception de l'espace<sup>5</sup>, la voiture gagne toujours le combat des imaginaires quand on pense à la sécurité et l'indépendance. Utiliser des arguments uniquement rationnels pour promouvoir une mobilité plus durable a donc un impact limité puisque l'utilisation de la voiture est aussi liée à l'affectif. Il n'est donc pas étonnant que la voiture modifie notre comportement envers les autres usagers de la route. Aux États-Unis, on utilise le terme de « Road rage » (rage au volant). La voiture est considérée comme le prolongement de la sphère privée et coupe toutes les sensations du monde extérieur. « *C'est une seconde maison. L'autre n'existe plus. Parfois, l'automobiliste va se permettre un degré d'incivilité ou de violence qu'il ne se permettrait jamais sur le trottoir* », déplore Jean-Pascal Assailly, psychologue et expert au Conseil national de la sécurité routière<sup>6</sup>. À cela s'ajoute « l'effet de meute », particulièrement présent chez les automobilistes. On défend son mode de transport, ce qui engendre une tolérance accrue envers les personnes ayant le même mode de déplacement que nous et davantage d'hosti-

lité envers les autres. Cela mène au renforcement de stéréotypes négatifs (« rouler à vélo c'est bobo ») et conduit à une déshumanisation des autres usagers, vecteur d'agressivité.

## UNE MOBILITÉ... DOUCE ?

On l'oublie trop souvent mais jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle, la marche est le moyen de transport le plus répandu. Il est intéressant d'ailleurs de se pencher sur la terminologie que nous utilisons pour désigner les piétons et les usagers de ce qu'on appelle... la mobilité douce. Est-ce un terme bien choisi ? Plusieurs experts parlent plutôt de mobilité active faisant appel à l'énergie musculaire (marche à pied, vélo, trottinette, rollers, chaises roulantes non motorisées). À l'opposé de moyens de transport passifs, qui nous mènent quelque part sans devoir faire d'effort physique.

De même, usager faible ou vulnérable ? Une personne qui marche n'est pas faible, quand on voit toute l'énergie dépensée pour se déplacer ! Par contre, elle est clairement plus vulnérable lors de sa rencontre accidentelle avec d'autres types d'usagers comme les cyclistes ou les automobilistes<sup>7</sup>. Car choisir la marche, le vélo, les transports en commun, c'est un acte – volontaire ou non – d'ouverture à l'extériorité, à l'altérité. Cela provoque des interactions sociales, positives ou négatives. On se confronte à la réalité, sans pouvoir se réfugier dans sa « seconde maison ». La marche est aussi une expérience sensorielle totale, qui active le corps et l'esprit<sup>8</sup>. Elle donne sa pleine mesure à l'intériorité, à la méditation. Combien de philosophes n'ont pas créé en marchant ?

Marcher est aussi un acte militant. En témoignent de nombreuses marches exploratoires dans différentes villes du globe avec pour objectif de se réapproprier l'espace public et de questionner l'environnement qui nous entoure. Est-ce que je me sens en sécurité en tant que femme, que personne en situation de handicap, qu'enfant ? David Le Breton fait carrément l'éloge de la lenteur, un « acte de résistance civique privilégiant la disponibilité, la conversation, la curiosité, l'amitié, la gratuité, la générosité, autant de valeurs opposées aux exigences néolibérales qui conditionnent désormais nos vies<sup>9</sup> ». Rouler à vélo relève aus-

si du registre militant quand on pense aux masses critiques, ces rassemblements de cyclistes qui roulent ensemble sur un parcours donné pour revendiquer la place du vélo dans l'espace public.

La pratique quotidienne d'une activité physique comme le vélo ou la marche pourrait d'ailleurs nous mettre dans de meilleures dispositions pour entrer en relation avec le monde. Plusieurs études se sont penchées sur les bienfaits de ces modes de transport sur notre bien-être physique mais aussi notre santé mentale : réduction du stress, augmentation de l'estime de soi, par exemple<sup>10</sup>.

## RENVERSER LE PARADIGME

Dans les imaginaires, la voiture est encore synonyme de liberté, d'autonomie, de sécurité, même si, on l'a vu, ces qualités pourraient aussi être attribuées à d'autres modes de transport comme la marche, le vélo, les transports en commun. Tout dépend bien sûr de ce qu'on entend réellement par ces termes. Mon sentiment de sécurité ne sera pas le tien, et il est fortement basé sur le ressenti ou les émotions. C'est sans doute parce que la voiture est davantage personnalisée qu'elle donne lieu à des comportements extrêmes, comme la « rage au volant ».

L'identification à un groupe joue également un rôle dans les changements de comportements qui peuvent provoquer de l'agressivité, et ce, au niveau des différents moyens de transport. Afin de créer davantage d'empathie entre les usagers, il serait important que chacun puisse se mettre à la place de l'autre, en utilisant tour à tour la marche, le vélo ou les transports en commun.

Cette « guerre des modes<sup>11</sup> » peut aussi être résolue en créant davantage d'espaces de cohabitation entre les différents usagers afin que la rencontre ne soit pas qu'une source de conflit (par exemple, entre des piétons et des cyclistes qui partagent la même voie) mais puisse permettre de réinventer notre rapport à l'autre, au mode de transport, à l'espace public et la société en général. □

1. Par exemple, les conducteurs de véhicules puissants adoptent en moyenne un style de conduite plus agressif. McCARTT, A. T. et HU, W., *Effects of vehicle power on passenger vehicle speeds*. *Traffic Injury Prevention*, 2017.
2. TORTEL, L., PERVANÇHON, M., MAKLOUFI, M., ANSAY, P., ESPINASSE, C. et al., *La voiture, cet incontournable objet du désir (...)*. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), 2001.
3. Sondage via les réseaux sociaux auprès de 802 citoyens. Voir JAMAR, P. et COURBE, P., *Représentation de la voiture dans l'imaginaire collectif*. Enquête Canopea, 2023.
4. LAVIOLETTE, J., *Mobilité et psychologie : comprendre et agir pour soutenir les changements de comportement*, 2020.
5. GULATI, N., *7 raisons pour lesquelles vous devriez emmener votre enfant dans les transports en commun*, 2018.
6. LE CORRE, B., *Pourquoi est-on si énervé contre les autres sur la route ?*, Brut, 2020.
7. *Soyez actifs et vulnérables plutôt que doux et faibles*, Tous à pied, 2021.
8. *Place aux piétons. La marche en ville, éloge de la lenteur ?*, Question Santé asbl, 2022.
9. LE BRETON, D., *Éloge de la marche dans un monde qui va trop vite*, Repor-terre, 2022.
10. GREEN, S., SAKULS, P. et LEVITT, S., *Le cyclisme pour la santé*, National Library of Medicine, 2021.
11. *La guerre des modes*, podcast du Gracq, 2021.

