

La voiture, la liberté... ou l'aliénation ? Un peu des deux. Inutile de cracher d'emblée sur le quatre roues à moteur. Cet engin est utile et même parfois incontournable. Lorsqu'il n'y a pas d'autres moyens de transport. Lorsque les distances sont trop grandes. Parce que c'est plus confortable. Et que souvent ça prend moins de temps. Qu'ils soient avérés ou pas, les arguments abondent. « *Nous ne pouvons nier que la locomotion motorisée individuelle semble avoir encore de beaux et longs jours devant elle, avec des raisons très multiples, que cela nous plaise ou non* », souligne Christian Bormans, de l'asbl Eco-Mobile ¹.

Là où il y a de quoi s'interroger, c'est sur la place grandissante qu'occupe la voiture dans notre société. Et sur l'usage qui en est fait : y recourir systématiquement, pour tout, partout et, très souvent, seul à bord. En Belgique, selon la dernière étude Beldam ², 64% des déplacements se font en voiture. La marche occupe la seconde position (16%), puis le vélo (9%) et les transports en commun (8,5%). Bien entendu, les habitudes diffèrent d'une région à l'autre (*lire encadré « en chiffres »*). Mais en général, la voiture l'emporte haut la main, notamment parce que beaucoup l'ont précisément sous la main : « *C'est le fait d'avoir une voiture à disposition - en particulier une voiture de société - qui pousse à l'utiliser et à augmenter le nombre de kilomètres parcourus* », explique Céline Tellier, de la Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW) ³.

Faut dire que ça fait 50 ans que la bagnole façonne nos modes de vie. Nos habitats, nos rues, nos villes et villages, nos commerces... En gros, l'ensemble de notre territoire est aménagé en fonction du quatre roues. IEW écrit à ce propos ⁴ : « *L'espace public en zone urbaine est alloué à près de 70% à l'automobile (circulation et parking), réduisant*

de facto tant la place proposée aux autres usagers (et leur sécurité) que la possibilité d'un espace public diversifié, convivial et de qualité. » Pierre Courbe (IEW) parle de « valorisation culturelle de la voiture ».

Un coût... inégal

Une place grandissante, donc, de la voiture dans notre société, dans notre espace public, mais aussi dans notre portefeuille. Sans aborder ce que coûtent à l'Etat les infrastructures routières, les voitures de société, les conséquences sur la santé et l'environnement du trafic routier, etc. « *Nous y consacrons en moyenne le deuxième poste de notre budget familial*, poursuit Christian Bormans. *Certes bien après le logement mais avant... tout le reste !* »

Du moins, pour ceux qui ont une voiture... Parce que son coût, précisément, est facteur d'exclusion et renforce les inégalités (tentez de trouver du boulot sans voiture alors que vous habitez à la campagne !). « *Sur 100 personnes, entre les 25 plus pauvres et les 25 plus riches, la consommation de carburant est multipliée par 4, et celle de l'achat de véhicule par 6. A cela s'ajoute l'utilisation de l'avion par les riches* », souligne Edwin Zaccà, auteur d'une étude sur les inégalités environnementales ⁵.

Ces inégalités sociales ne s'appliquent d'ailleurs pas qu'à la voiture, mais à la mobilité en général. Face au coût : le train, le bus et le métro, ce n'est pas donné. Côté pratique : j'habite en appartement, où vais-je mettre mon vélo ? Mais aussi parce que la mobilité c'est oser sortir de son quartier, c'est savoir se repérer dans l'espace, lire et comprendre un horaire de bus...

Inégalité sociale, enfin, parce que nous ne sommes pas tous égaux



du réflexe voiture ?

face aux nuisances causées par la voiture. E. Zaccai a ainsi mis en évidence que les populations pauvres sont, par leur implantation résidentielle, les plus exposées au bruit des routes et à la pollution (jusqu'à 25 fois plus).

Nuisances connues et méconnues

Les nuisances dues à la voiture sont souvent évoquées : accidents de la route ; émissions de CO₂, particules fines, autres pollutions et leurs conséquences sur la santé ; embouteillages croissants dans et autour des villes (Bruxelles est l'une des villes les plus congestionnées en Europe), et le coût économique et le stress qu'ils génèrent... Mais il y a aussi ces nuisances auxquelles on pense moins. Comme le bruit causé par le trafic routier et ses impacts sur la santé. Comme la production et la destruction des véhicules qui pèsent lourd sur notre environnement. Comme, aussi, le manque d'activité physique, auquel l'usage de la voiture contribue quotidiennement.

L'impact chez les jeunes, en particulier, n'est pas anodin : « *Le recours*

massif à la voiture a des répercussions sur le développement physique et psychomoteur des jeunes qui, d'une part, souffrent d'un manque d'activité physique et, d'autre part, accumulent un retard dans leur prise d'autonomie et dans l'apprentissage de la rue et des dangers de circulation. De plus, ils voient se réduire des occasions de se socialiser et risquent, par réflexe, de passer au plus tôt leur permis de conduire, la voiture étant l'unique référence de ces futurs citoyens. »⁶

Quels déplacements scolaires ?

Car la mobilité des jeunes est un enjeu de taille. Aux heures de pointe, les déplacements scolaires représentent 30% des déplacements globaux. 60% de ces déplacements se font en voiture. Selon une étude effectuée en Région wallonne⁷, parmi les élèves du fondamental qui habitent à moins de 1 km de l'école, la moitié vient en voiture. « *Oui mais c'est sur mon chemin* », prétexteront les parents... Pas tant que ça : 40 % des parents rentrent chez eux, toujours en voiture, après avoir conduit leurs bambins à l'école. Pourquoi vouloir déposer son enfant en voiture, quitte à augmenter le trafic automobile et encombrer l'entrée de l'école ? Pour des

Pistes éducatives

Et dans la sphère éducative, comment inviter à se déplacer autrement ? Comment donner le goût du vélo, de la marche... **En les faisant vivre**, pardi ! « L'essayer, c'est l'adopter ». Pour ce faire, comme vous le lirez dans les pages de ce *SYMBIOSES*, il existe des organismes qui aident au premier coup de pédale dans la circulation, à la découverte de sentiers pour se rendre à l'école à pied, à une meilleure compréhension des horaires de bus, à la mise en place d'un système de covoiturage ou d'auto-partage...

Mais avant toute chose, il est essentiel de **partir des réalités et des contraintes** de chacun dans ses déplacements au quotidien. Vincent Pluymackers de COREN asbl, qui accompagne les écoles dans leurs projets de mobilité durable, tient à le souligner : « *C'est essentiel d'écouter les jeunes, les enseignants et les directions, d'entendre leurs difficultés et de respecter leurs choix. Inutile d'aller plaquer une série de solutions toutes faites. Il s'agit plutôt de s'adapter en apprenant à voir la complexité du choix de la mobilité. S'il y a une écoute préalable et une prise en compte des réalités de chacun, les alternatives sont mieux accueillies. Les gens adhéreront s'ils font partie d'un tout, s'il y a une vision comportementaliste collective.* »

Point de vue qui rejoint celui de Giuseppe Pini, directeur de l'Observatoire de la Mobilité à l'Université de Genève¹ : « *Les choses doivent être présentées dans leur globalité. Il ne faut pas raconter, par exemple, transport public contre transport privé, marche à pied contre voiture. Ces antagonismes vont disparaître avec la multimodalité. L'enseignement aujourd'hui doit être précurseur, un incubateur de l'innovation. Jouer un moyen contre l'autre, cela ne peut plus exister. Présenter la mobilité dans sa globalité signifie tenir compte des impacts engendrés par nos déplacements (...) et rendre compte des interdépendances.* »

Oui, la mobilité est une réelle **opportunité éducative** et il faut la saisir. « *Souvent les enseignants font des projets mobilité parce que ce sont des mordus du vélo ou parce qu'il y a des problèmes de mobilité aux abords de l'école*, explique Patrick de l'asbl Empreintes. *Pourtant, il y a un réel apport pédagogique dans ces projets. C'est intéressant par exemple de voir le trajet vers l'école comme un apprentissage. Les enfants qui viennent à pied ou à vélo à l'école savent mieux se repérer, sont en contact direct avec leur environnement, font de l'exercice...* » A ce propos, une étude menée récemment au Danemark² montre que venir à l'école à pied ou à vélo augmente la capacité de concentration des enfants en classe.

Tout comme la mobilité est multimodale, elle est aussi **multithématique**. Une diversité qui peut s'exploiter à souhait en classe dans le cadre d'un cours de math, de français, de géo, d'histoire... Effectuer une enquête sur le déplacement des élèves et analyser les données. Retracer dans le temps l'évolution des différents modes de transports et leur impact sur l'aménagement du territoire. Dissserter sur les enjeux de la mobilité. Autant de pistes qui peuvent aussi être adaptées avec des jeunes hors cadre scolaire ou avec des adultes. Des pistes qui peuvent même toucher à l'analyse des politiques publiques, quand il s'agit de la mobilité des jeunes dans l'espace public, de l'accès à la mobilité pour les personnes précarisées... Voir déboucher sur des actions citoyennes (lettre à la commune, revendications, etc.).

C.T.

Sauf mention de la source ci-dessous, les citations présentes dans cet article ont été récoltées directement auprès des intéressés.

¹ Interview parue dans *Ventuno* 01, 2013. G. Pini est aussi professeur à l'Institut de géographie de l'Université de Lausanne

² Voir <http://sciencenordic.com/children-who-walk-school-concentrate-better>

raisons de sécurité dues principalement à l'augmentation du trafic automobile et du nombre de « grosses » voitures... Le serpent se mord la queue...

Dans le secondaire, la tendance s'inverse. L'auto ne représente plus que 20% des déplacements domicile-école. Les 12-18 ans utilisent massivement les transports en commun. Ils en identifient donc bien les problèmes et les pistes d'amélioration. Cela en fait une source d'avis intéressante pour les adultes en charge de la mobilité.

L'alternative multimodale

LE bon mode de transport n'existe pas, aucun ne se suffit à lui-même. Il y a en réalité une multiplicité de choix, parfois à combiner, en fonction du contexte et des contraintes de chacun. Trouver l'alchimie entre facilité de déplacement, impacts environnemental et énergétique, coût (pour notre portefeuille mais aussi pour celui des pouvoirs publics), temps, confort, plaisir, santé... En somme, faire de la place « au reste » et penser « multimodalité ».

S'ouvrir aux choix, c'est déjà sortir du réflexe voiture. Pourquoi ne pas commencer par (re)découvrir et expérimenter d'autres modes de transport : marche, vélo, autopartage, covoiturage, transports en commun... ? L'expérience le montre, c'est en testant que l'on porte un autre regard et que l'on adapte progressivement son organisation. Certains inconvénients peuvent être surmontés (mais pas tous!) : « Le vélo c'est dangereux », « la marche, pas quand il pleut », « les trains, tout le temps en retard », « le covoiturage, ça demande trop d'organisation »... Certains avantages prennent le dessus : autant d'opportunités de faire un peu d'exercice, de prendre l'air, de prendre le temps de lire un bouquin dans le train, de papoter avec son collègue en covoiturage... Enfin, certains de nos déplacements sont examinés autrement : parfois on va chercher bien loin ce qui se trouve juste à côté...

Il ne s'agit pas de révolutionner tous nos déplacements du jour au lendemain. Les avancées se font pas à pas. Prenons l'exemple du covoiturage : « Souvent, les gens pensent que le covoiturage c'est un

engagement de tous les jours, explique Sandrine Vokaer de TaxiStop. Pourtant, on peut y aller progressivement, en commençant par un jour par semaine. »

Poser un autre regard sur la mobilité...

Voilà bien un défi qui touche tout le monde, tant dans les comportements individuels que collectifs. Mais il concerne aussi cruciallement les pouvoirs publics et sur ce terrain, il y a encore bien du chemin à parcourir, car les enjeux sont sensibles : investir en matière d'amélioration de l'offre et des infrastructures des transports en commun (fréquence, accessibilité, flexibilité...), partager l'espace en matière d'aménagement du territoire et de ce fait, réduire le « tout à la voiture » (confort des piétons, revalorisation des sentiers, aménagement de pistes cyclables, sécurité des usagers doux, mais aussi favoriser les commerces de proximité...).

De ce bref tour d'horizon, il apparaît que la mobilité est un thème aux multiples facettes, une question de société, globale et fondamentale, qui nous concerne toutes et tous. S'orienter vers une évolution significative en ce domaine devra s'accompagner d'une sensibilisation et d'une formation à une approche systémique (ou) interdisciplinaire, critique, créative, imaginative et pratique de la mobilité qu'elle soit dite « douce », « durable » ou « active ».

Céline TERET, avec la participation de Ch. DUBOIS et J. VAN DEN BERG

¹ Lire l'article complet sur Mondequibouge.be
² Etude Beldam (« Belgium Daily Mobility ») sur la Mobilité quotidienne des Belges, 2010, voir www.beldam.be
³ Emission Connexions (La Première / RTBF), « Le Belge est-il esclave de sa voiture ? », 04/06/2013. A écouter via www.rtbf.be/info/emissions/article_connexions-le-belge-est-il-esclave-de-sa-voiture?id=8009867
⁴ IEW, rapport « Quelles alternatives à la voiture individuelle ? », sur www.citoyensengages.be (thématique : mobilité)
⁵ Interviewé dans le Symbioses n°80, automne 2008, « Moins tu es riche, moins tu pollues, plus tu trinques »
⁶ Eduquer n°90 (publication de la Ligue de l'Enseignement et de l'Education permanente), mai 2012
⁷ Lire à ce sujet le très intéressant dossier « Jeunes et Mobilité » de La CeMathèque n°31, janvier 2011 - voir outils p.18

En chiffres

Sources : Pro Vélo, Beldam, IEW, IEB, La Ligue des familles.

<p>Les Belges effectuent un peu plus de 3 déplacements par jour. A Bruxelles, 62% des déplacements sont inférieurs à 5 km.</p>	<p>Les déplacements des Bruxellois se font surtout en voiture (37%) et à pied (32%), ensuite viennent les transports en commun (24%). Le vélo arrive en 4^{ème} position, bien que le nombre de cyclistes ne cesse d'augmenter (+13% par an depuis 1999). Le deux roues est par contre boudé en Wallonie où on préfère la voiture (71%), puis la marche (18%) et les transports en commun (8%). En Flandre, après la voiture (64%), viennent pratiquement à égalité la marche et le vélo, puis les transports en commun.</p>	<p>Chaque jour, 371 000 navetteurs entrent dans la capitale, dont 186 000 en voiture.</p>
<p>Amsterdam compte 33% de cyclistes. Ils ne sont que 4% à Bruxelles... Encore loin de l'objectif régional de 20 % d'ici 2018.</p>		<p>Si en Flandre il n'y a pas de différence entre hommes et femmes dans la pratique du vélo, à Bruxelles et en Wallonie il y a deux fois plus de cyclistes masculins que féminins.</p>
<p>Seuls 5% des travailleurs covoiturent au moins une fois par semaine avec des collègues.</p>	<p>Une voiture privée est utilisée moins de 10% de sa durée de vie. Avec une capacité moyenne d'environ 4,5 places, les voitures sont occupées en moyenne par 1,4 personne, soit moins de 25 à 30%.</p>	<p>Au niveau mondial, le transport représente 25% des émissions de CO₂. Le trafic routier en est le principal responsable, avec 92% des émissions de CO₂ dus aux transports (aviation 3%, navigation 2%, rail 1%).</p>