

Résumé de 3 épisodes de podcast (Déclik Le Tournant) sur la mobilité

➤ [Comment sortir de notre dépendance à la voiture ?](#)

Aurélien Bigot, auteur du livre “Voiture Fake or Not”, acheté par Noémie pour la TR du Q1.

En 1950 : 1 voiture pour 25 habitants. Mode déplacement dominant = la marche.

Nb de km/pers a explosé depuis l’avènement de la voiture individuelle.

Ajd: voiture = 2/3 des transports. 20% de notre empreinte carbone totale.

Changement de mobilité: remettre la marche comme base/unité de mesure et faire en sorte que la voiture soit utilisée en dernier recours.

STOP (en NL): stappers, trappers, openbar vervoer, privé vervoer : piétons, cyclistes, transports en commun, voiture. Reste souvent à l’état de principe.

Proposition (qui déjà été appliqué dans certaine ville, notamment à Bxl) : Reprendre de la place à la voiture. Plus de place à la convivialité (terrasse, place, etc) et à la nature... Ca paraît une très bonne idée mais ça enflamme l’opinion public... “Good move” à bxl.

Aurélien Bigot mentionne une étude qui dit qu’il faut diviser le parc de voiture par 3 si on veut résoudre la crise écologique. On ne peut pas juste tout remplacer par des voitures électriques. Ce n’est pas un changement facile car la voiture domine sur énormément de déplacements, parfois très différents. Elle est très avantageuse en termes de prix, flexibilité et polyvalence. Il n’y a pas d’alternatives équivalentes et s’en passé veut dire changer de vision de sa mobilité.

Pour que le changement ait lieu, il faut (i) développer des alternatives ET (ii) ajouter des contraintes pour reporter l’usage vers ces alternatives. Il faut la combinaison des deux, sinon ça ne marche pas.

Le plus difficile, ce sont les phases de transition entre les politiques, aménagements, etc.

Il y a souvent une confrontation entre citadins vs campagnards, ces derniers doivent venir depuis en dehors de la ville, ce qui n’est pas toujours aussi facile que de se déplacer dans la ville. Cette différence est à prendre en compte lors de la mise en place de politiques de mobilité, ce qui n’est pas facilité par la complexité de notre pays fédéral où les régions n’ont pas les mêmes intérêts/visions.

➤ [La révolution vélo ?](#)

La mobilité douce, ça passe bien sûr par l'utilisation du vélo. Comment cette utilisation est-elle encouragée/découragée en Belgique, quels sont les freins et les points positifs? Comment l'image du vélo évolue-t-elle entre ville et campagne? Ce sont les différents points abordés dans ce podcast.

En ville, le mouvement est lancé, et plutôt bien lancé. Le boom est quasi linéaire (+12,5%) depuis 2010, et ceci crée un cercle vertueux: plus il y a de vélos, plus il y a d'infrastructures adaptées et de sécurité, plus il y a de vélos, ...

Les problèmes qui subsistent:

- Pour l'instant, dans la hiérarchie de la mobilité, les voitures sont encore en tête et prennent beaucoup de place dans l'espace public. Culturellement, on est le "pays de la voiture" (voitures de société, ...). Avec pour conséquences:
 - Pas assez de place pour les vélos (car bcp de places de parking, d'avenues à plusieurs bandes, des voitures de plus en plus larges)
 - Le vélo est encore considéré comme "toléré", "subi", "nuisance". C'est donc aux cyclistes de s'adapter et d'anticiper.
- Discontinuité des infrastructures ! (belles pistes cyclables non reliées, e.g. sur les places)
- Vol de vélos ! (pas une lutte prioritaire pour la police, pas de parkings sécurisés)
- Tout le monde ne sait pas faire du vélo. Disparités filles/garçons. Formation à inscrire dans le programme scolaire.
- Pas encore de "système vélo" : pas assez de parkings, pas de place pour vélos cargos.

Les incitants/les points positifs :

- En ville, on bénéficie de la loi du nombre: bcp de cycliste ce qui permet de se sentir moins seul (les voitures apprennent à faire attention) et de forcer le développement des infrastructures, qui se développent beaucoup (rem: en fait, les cyclistes affluent aussi dès qu'on leur donne de la place, même s'il ne viennent pas avant, e.g. la piste cyclable très empruntée rue de la loi alors qu'il n'y avaient pas de cyclistes là avant)
- Pour l'instant, on assiste à un retournement de la hiérarchie de la mobilité à certains endroits, entre vélos et voitures:
 - Le vélo est plus rapide (Bxl trop congestionnée, voitures capées à 30 km/h). Ceci est d'autant plus vrai sur les routes cyclables: voiture doit rouler au pas (vrai retournement hiérarchique)
 - Le vélo permet un gain financier
 - Le vélo est plus pratique à garer. La voiture n'est plus un synonyme de liberté.
- Une bonne mesure à court-terme: tout à 30km/h (ça change la donne niveau sécurité et rend le vélo plus rapide)
- Diversité de matériel (vélos cargos, ...) : inclusif pour familles.

En conclusion, en ville, le vélo est un super moyen de transport pratique, rapide, économique, de plus en plus sécurisé, qui peut remplacer la voiture totalement même pour des familles (vélo cargo). On est sur une très bonne voie.

Une petite remarque à propos du clivage vélo/voiture. Le vélo est en ville un vrai substitut à la voiture, quand même individuel (au contraire des transports en commun), qui apporte de la liberté: quand je veux où je veux ! Cela remet en question le “rêve automobiliste” de liberté, comme les voitures sont plus contraintes et moins puissantes.

En milieu rural , le vélo, ça reste un vrai parcours du combattant, surtout en Wallonie.

Les problèmes :

- Pas de loi du nombre. Rien n’est pensé pour le vélo, et tout est très insécurisé:
 - Sur les routes : pas une bonne visibilité, piste cyclable “pour dire que” le long de routes rapides, aucune dans les villages. Les voitures vont très vite, et en cas de danger soudain, se déportent sur les vélos.
 - Plus sécurisant: petites routes dans les champs, mais alors c’est souvent très long et moins confortable.
 - Infrastructures (pistes, parkings,...) pas bien pensées (pas par des gens qui utilisent le vélo !
 - Centres commerciaux/sportifs: pas pensés pour être atteints en vélo.
- Trajets longs
- La mobilité et même toute l’organisation rurale sont pensées autour de la voiture. Difficile d’adapter ce territoire là (aucune épicerie dans les villages, ...) ! Il faut changer l’habitat (villages investis), mais aussi la mentalité (on aime la voiture !, on pense le vélo très compliqué, la voiture donne un genre)

Le point positif:

Les mentalités changent: le vélo n’est plus le transport du pauvre mais bien du bobo (culture du vélo, imaginaire, vêtements trendy pour faire du vélo: naissance d’un mouvement même si dans l’élite de ville). Le cycliste devient un personnage valorisé !

En conclusion, à la campagne, le vélo c’est très compliqué: rien n’est prévu pour. Il faut non seulement changer les mentalités (en cours), mais aussi l’habitat (il faut que ce soit possible d’habiter dans un village sans que tout se trouve à 30km (boulangerie, bar,...), car pour l’instant mettre des infrastructures c’est sous-optimal.

Une solution à court terme serait de limiter la vitesse globalement.

➤ Demain, tous en transports en commun ?

1) Les transports en commun en zone rurale

- Problème de fiabilité, souvent en retard, risque de rater des correspondances. Perte de beaucoup de temps par rapport à la voiture.
- Problème de maillage, habiter à 15 ou 20km d'une gare pour certains, et cela sans être desservi par des bus réguliers.
- Enjeu des horaires : manque de trains tôt le matin pour certains travailleurs, ou manque de train le soir pour activités culturelles, sportives, sociales, etc.
- Le manque de transports en commun et leur faible fiabilité en zone rurale est un problème pour la decarbonation, mais aussi pour le droit humain. Les transports en commun permettent de se déplacer en sécurité tout en pouvant faire autre chose, comme lire, travailler, parler avec des gens. Les ruraux n'ont pas ce droit, c'est donc aussi un problème de droit humain que les ruraux n'ont pas contrairement aux citadins.

2) Les objectifs de la SNCB

- 88% des trains arrivent avec moins de 6min de retard et 94% avec moins de 10min. Ils reconnaissent que c'est un point sur lequel ils doivent s'améliorer et sont en constante amélioration, ou du moins ils font toujours de nouvelles actions pour améliorer ce problème.
- Problème de manque de personnel, ce qui est du ressort de la SNCB. Mais parfois les causes de retards sont indépendantes d'eux comme avec le trafic d'autres opérateurs sur les voies ferrées, ou l'arrêt du train si des gens sont sur les voies.
- Intention d'augmenter la fréquence hors pointe mais ça se fait lentement, c'est un programme sur 10ans. Équilibre financier à trouver.
- But n'est pas de viser à faire 100% des trajets en transport en commun mais que chacun se demande quels sont les trajets qu'il fait en voiture et qu'il pourrait faire en transport en commun. C'est souvent bien plus que ce qu'on s'imagine. Enjeux est de faire comprendre aux gens que les transports en commun sont déjà une option bien plus qu'ils ne le pensent et qu'ils peuvent déjà les utiliser pour pas mal de déplacements.
- Public cible de la SNCB est très réduits par rapport à la population belge. 1 million de belges sur les 11 qui prennent le train. Quelles sont les personnes dans les 10millions qui pourraient utiliser davantage le train ?
- Changer l'état d'esprit qu'une personne qui a réussi dans sa vie est quelqu'un qui roule en gros SUV.
- Question de la gratuité des transports en commun pour convaincre les gens d'utiliser les transports en commun : 900 millions d'euro que ça coûterait à l'état. SNCB pas du tout dans cette logique-là. Si le gouvernement donne cette somme à la SNCB, mieux de l'utiliser pour développer une offre sensiblement meilleure qu'aujourd'hui.
- La même question a été posée à une femme qui travaille dans la lutte contre la pauvreté et étonnamment elle avait le même discours. "Mieux vaut une légère contribution des citoyens mais un investissement dans la diversité des offres plutôt qu'une gratuité et moins de moyens pour investir." Elle ajoute cependant : "Ça ne doit pas non plus être un prix tel que c'est un empêchement à circuler."

- 3) Les autres solutions de transports collectifs en Wallonie
- 69% de la pop en Wallonie habite à une distance à pied raisonnable d'un arrêt bien desservi par train ou bus (moins d'1km). Mais la pop augmente dans les zones non desservies.
 - Enjeux est augmenter l'offre de transport et qu'elle puisse être utilisée. Impossible qu'il y ait un bus toutes les 15min pour chaque wallon. Développer et compléter le réseau structurant qu'est le train par des bus express. D'abord un réseau fort structurant. Des éléments pour rejoindre ces éléments structurants ensuite.
 - Le but est que les déplacements possibles se fassent à pied, ensuite à vélo, ensuite en bus/train et finalement si pas le choix, en voiture. Et en voiture, faire du covoiturage. Bcp plus de sièges vides dans les voitures que dans les bus et trains. Faire des réseaux de covoiturage.
 - La vision fast de la Wallonie c'est de développer la mobilité active comme être à pied ou à vélo et la mobilité collective comme le bus ou le train mais aussi faire en sorte que les voitures ne roulent pas qu'avec le chauffeur.
 - Comment favoriser ça comme autorité publique ? Créer des lignes de covoiturage là où il y a du potentiel, se fait déjà en France. Il y a des villes où les voitures contenant minimum 3 personnes peuvent aller sur une bande plus rapide. Avantage et encourage le covoiturage et pénalise ceux qui voyagent seuls dans leur voiture.
 - La voiture est un tel couteau suisse en matière de mobilité qu'il va falloir mettre énormément de choses en place pour que la concurrencer.
 - En Suisse ils sont très développés sur les transports en commun. Ils ont des centaines d'opérateurs différents alors qu'en Belgique on en a que 4.
 - Organiser de l'intermodalité (utiliser plusieurs transports en commun différents pour aller quelque part).
- 4) Regard sociologique sur la question de mobilité organisée autour de transports collectifs
- Le défi de développer l'usage des transports en commun, ce n'est pas qu'une question d'offre, de prix, de maillage ou d'interconnexion des opérateurs. On touche à quelque chose de plus fondamental. C'est un problème culturel. On doit sortir de notre bulle et admettre de voyager grouper, avec des gens qu'on ne connaît pas.
 - Changer notre imaginaire du déplacement
 - Nous répugnant à refaire groupe. C'est un obstacle majeur.
 - Les gens sont prisonniers du choix qu'ils ont fait d'avoir une voiture. Quand on est propriétaire d'une voiture, on la paye on veut la rentabiliser. Dissonance cognitive si on ne l'utilise pas, c'est tirer les conséquences du choix qu'on a fait.
 - Voiture de société est un très fort incitant à leur usage
 - Les gens qui font le choix d'utiliser la voiture plutôt que les transports en commun ne prennent pas en compte la fatigue qu'est de conduire dans des conditions difficiles. Rentrer énervé. Alors qu'en 30min de train, on peut lire ou écouter musique. Ce n'est pas le même usage du temps.
 - Mettre à disposition ne suffit pas. Le seul truc qui fonctionne c'est la restriction à l'usage. Pas une interdiction mais réduire les places de parking, les bandes de circulation, les vitesses, pour contraindre les gens à un changement de modèle.