

Tous accros à la voiture ? Comment r

En Wallonie et en particulier dans ses villages, la voiture reste reine. Mais ses coûts climatiques, sociaux et politiques interrogent alors que la transition promet d'être lente et conflictuelle.

GIL DURAND

En vivant dans un village assez reculé, ma voiture, c'est souvent la solution la plus simple...» Audrey, directrice d'école à Néchin, près de Tournai, le reconnaît aisément : la voiture est un réflexe au quotidien. Réelle dépendance ou simple question de confort ? Alors que le Salon de l'auto va ouvrir ses portes, Audrey a accepté pour *Le Soir* de consigner, avec sa famille (son mari et un de ses deux fils), tous leurs trajets pendant une semaine, en application du principe « Stop ». L'idée : pour chaque déplacement, ils se sont posé la question de le faire d'abord à pied (« S » pour *stappen*, piéton), si pas à vélo (« t » pour *trapper*, cycliste), ensuite en train, métro, tram ou bus (« o » pour *openbaar vervoer*, pour transport public), enfin en voiture (« p » pour *privé vervoer*, transport privé).

Résultat : sur 33 trajets, 24 ont été réalisés en voiture ; moins de 20 % du temps (six trajets), la famille a opté pour les transports en commun ; enfin, trois ont été effectués à pied, pour les loisirs ou en complément d'un autre trajet. La situation de cette famille wallonne est loin d'être atypique : la voiture est le mode de déplacement le plus utilisé par les Belges (60 %), selon les chiffres du SPF Mobilité (voir ci-dessous). C'est encore plus net si on zoomé sur la Wallonie, hors villes où la voiture est utilisée dans près de huit déplacements sur dix.

Bref, la voiture est partout, entre beaucoup - à Bruxelles, dans les villes - et énormément - en Wallonie, en particulier dans les territoires moins denses où les alternatives sont moins présentes. « Le bus, dans un petit village comme le nôtre, c'est toujours compliqué », regrette Audrey. « Quand j'étais petite déjà, pour aller à l'école, je devais partir avant 7 h du matin pour arriver à l'école à 8 h 30. Quand on est jeune, ça va, mais dès qu'on a une voiture... » Sans aménagement spécifique, le vélo non plus n'apparaît pas comme une solution crédible. « Je pourrais le prendre pour aller à mon travail, mais c'est compliqué pour mes trajets parce que je suis souvent chargée », estime la directrice, inquiète aussi pour sa sécurité. « J'ai aussi des réunions à la commune, mais il n'y a pas de piste cyclable sur le trajet et comme les rendez-vous sont fixés tôt

le matin ou tard dans la journée, il fait souvent noir. Je n'ai pas envie de me retrouver dans le fossé ! »

Un outil adapté à la vie moderne

Pour se rendre à son travail, faire ses courses, visiter un marché de Noël, aller chez le kiné ou s'offrir un moment de shopping, dans la famille, la voiture est l'outil idéal - à part pour se rendre à Bruxelles où père et fils préfèrent le train. « Dans ces territoires ruraux ou périurbains, toute une série de services sont situés à une telle distance que la voiture est le moyen le plus logique pour y accéder », confirme Rafaël Ritondo, chargé de recherche à l'Iweps, l'Institut wallon de la prospective et de la statistique, et auteur d'un rapport

sur les futurs possibles de la mobilité en Wallonie à l'horizon 2050. « La dépendance à l'automobile, c'est un fait de société avant d'être un choix individuel. »

Historiquement, la démocratisation de la voiture a permis des déplacements de plus longue distance pour la même durée, soit d'aller habiter plus loin des services classiques dont on a besoin, que ce soit pour se rendre au travail, à l'école ou à des loisirs. « C'est un des éléments explicatifs de l'étalement urbain qui se poursuit encore aujourd'hui », poursuit Rafaël Ritondo. « C'est une coévolution : la disponibilité de l'automobile nous a permis d'habiter plus loin et de sélectionner nos activités différemment... ce qui a renforcé le fait que la voiture était indispensable. C'est, en fait, le mode de déplacement qui correspond à - et permet - notre mode de vie moderne. »

Pourquoi, alors, s'attaque-t-on à la voiture si c'est l'outil le plus adapté à nos mobilités ? « Le problème, c'est que plus on massifie l'usage, plus les externalités négatives augmentent », prévient l'expert wallon. « On s'en rend compte depuis très longtemps mais, aujourd'hui, il y a des coûts qui deviennent démesurés. » Le plus évident, selon lui : les conséquences pour les enjeux climatiques. En Wallonie, plus de 26 % des émissions de gaz à effet de serre sont

dues aux transports. « C'est un gros contributeur qu'il faut réduire... or, c'est le seul secteur à augmenter ses émissions », insiste Rafaël Ritondo, qui pointe également nos dépendances géopolitiques (carburants ou matériaux nécessaires aux batteries) « dans un contexte qui devient de plus en plus hostile », le coût monétaire (pour le réseau routier et son entretien), le coût en espace (entre la voirie, le parking dédié, l'aménagement du territoire en lui-même) et, *last but not least*, un coût humain non négligeable : des accidents, de la pollution de l'air, des nuisances sonores...

Changer de mobilité pour améliorer la société ? L'affaire ne se fera pas facilement. De l'avis d'experts, la politique de mobilité est presque une politique « d'automobiliste » depuis très longtemps et ce n'est que depuis peu qu'on essaie d'inverser un peu la tendance. Dans son analyse, l'Iweps détaille trois effets d'inertie au changement : un effet « parc », lié au nombre de véhicules en circulation, qui dynamise le développement d'activités dépendant de la voiture et qui constituent autant de groupes de pression en faveur du système automobile ; un effet « réseau », lié à l'importance des infrastructures routières qui encourage l'usage de la voiture ; et un effet « club », lié aux avantages économiques, pratiques et symboliques attachés à la possession automobile. « Ces mécanismes auto-entretenus limitent la portée des politiques correctrices et expliquent la persistance d'une forte dépendance automobile », résume le rapport.

La dépendance à l'automobile, c'est un fait de société avant d'être un choix individuel

Rafaël Ritondo
Chargé de recherche à l'Iweps

»

Un aspect « autocentré »
« Par ailleurs, la voiture, ce n'est pas juste "quelque chose qui est nécessaire", c'est aussi un objet valorisé socialement », enfonce Théodore Tallent, chercheur spécialisé sur la question de l'acceptabilité de la transition écologique. « On considère qu'avoir une voiture, c'est normal, c'est un symbole de liberté - qui a été construit en grande partie par le marketing et par l'industrie automobile - qui rend, du coup, toute politique souhaitant s'y attaquer épiqueuse. »

Un sondage sur l'acceptabilité de mesures en faveur de la sobriété dans l'usage des voitures, réalisé par Canopea, la fédération des associations environnementales, démontre la difficulté potentiellement redoutée. « Il y a une



Bruxelles L'usage de la v

BENOÎT JULY

Les raisons qui continuent d'encourager l'usage de la voiture en Wallonie, aux premiers rangs desquelles l'étalement urbain et une densité moindre de transports en commun, jouent forcément moins dans une ville comme Bruxelles, où l'usage de la voiture demeure pourtant très répandu. Pourquoi ?

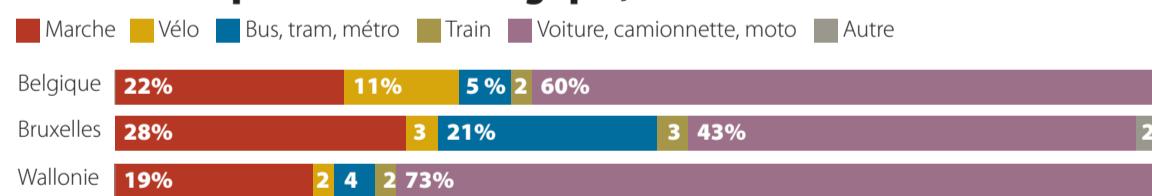
« Il faut tout de même y constater une évolution positive, au sens où la part modale de la voiture est désormais tombée à moins de 30 % », relativise Marik Lahon, du bureau d'études Traject spécialisé dans la mobilité. Un propos confirmé par la dernière étude de Bruxelles Mobilité, publiée en juin 2025, qui montrait que les déplacements actifs y sont largement en tête, avec près de 40 % des trajets effectués à pied (31,2 %) ou à vélo (8,6 %), devant les transports en commun (26,8 % pour les métros, trams et bus et 2 % pour le train). La voiture, elle, poursuit sa chute à long terme avec 29 % (22 % comme conducteur et 7 % comme passager), en recul de 9 % depuis 2010.

« Mais il est vrai que l'on pourrait s'attendre à une emprise moindre de la voiture, car toutes les alternatives, dans la capitale, sont présentes : on peut toujours faire mieux mais je ne pense pas que l'effort principal doive porter sur ce plan. C'est plutôt sur ceux de l'incitation et de l'information qu'il faudrait sans doute travailler davantage. »

La voiture salaire en ville aussi

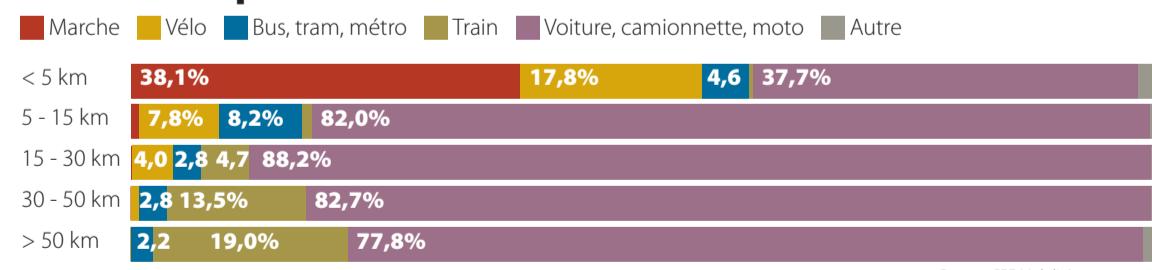
En filigrane, un contexte qui reste encore et toujours imprégné par l'image positive, voire valorisante, qui a longtemps été associée à la voiture : syno-

Modes de déplacement en Belgique, à Bruxelles et en Wallonie



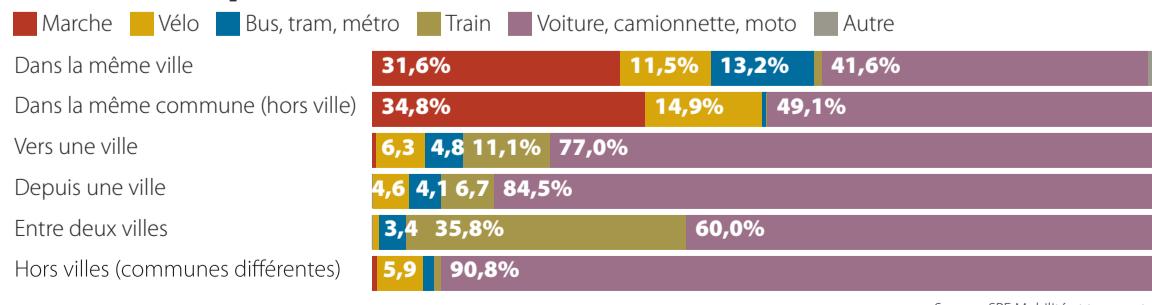
Source : SPF Mobilité et transports

Modes de déplacement selon la distance



Source : SPF Mobilité et transports

Modes de déplacement selon la destination



Source : SPF Mobilité et transports



MIMAS

MIMAS