

# réduire notre dépendance automobile



**Audrey Delepierre, directrice d'école à Néchin, près de Tournai, le reconnaît aisément : la voiture est un réflexe au quotidien.** © DOMINIQUE DUCHESNES.

tendance à répondre en fonction de ses intérêts individuels », explique Jean Mansuy, chargé de mission « Mobilité » chez Canopea. « Assez logiquement, les gens réagissent fortement en fonction de l'impact que la mesure aura sur eux. » Globalement, les Wallons, plus dépendants de la voiture que les Bruxellois, sont plus réfractaires, surtout sur les mesures qui dissuadent l'usage de la voiture. Pour Canopea, de nombreuses politiques publiques sont envisageables, mais « il est souhaitable que les mesures associées soient acceptables pour la population afin d'en faciliter l'adoption ».

**Possible de toucher à la voiture ?**  
« C'est aussi une question de volonté politique », veut croire Théodore Tallent. « Dans plusieurs villes à travers l'Europe, des quartiers "bas carbone", en partie piétonnises, ont été mis en place sans rencontrer de mécontentements massifs. »

Pour le chercheur français, il faut surtout améliorer la façon dont les politiques publiques sont mises en œuvre pour les rendre plus justes.

« On a vu une corrélation assez forte entre la désirabilité des objectifs et l'acceptabilité de mesures sous-jacentes : quand les gens soutiennent l'objectif politique, ils sont plus à même d'accepter les mesures », abonde Jean Mansuy. « L'opposition aux politiques climatiques vient aussi en partie du fait qu'on a l'impression que c'est toujours aux citoyens qu'on demande d'agir », rajoute Théodore Tallent, dont les travaux de recherche ont démontré que le soutien à une mesure augmente si elle est asso-

cie à un effort ciblé sur les élites politiques ou économiques. « Ça prouve que les citoyens ne sont pas fondamentalement contre, ils veulent juste bien agir si tout le monde est mis à contribution. »

« Il ne faut pas croire qu'on prend ça par-dessus la jambe », assure Audrey, qui cite les efforts familiaux. « On a basculé une des voitures du ménage en électrique – la voiture de mon mari qui est une voiture de société. On a installé nous-mêmes le chargeur et nous payons notre consommation. Pour tous les trajets en famille, le week-end par

exemple, on évite d'utiliser ma voiture, on prend l'électrique pour ne pas consommer de l'essence. On peut toujours faire mieux évidemment, mais on fait déjà attention à tout, on n'a pas besoin d'incitants ou de contraintes supplémentaires, on essaie déjà de restreindre notre usage comme on peut... »

« La réalité, c'est que c'est une thématique hypercomplexe et que ce n'est pas en agissant sur un seul levier qu'on pourra changer les choses », prévient Rafaël Ritondo. « Ce qui est le plus essentiel, malgré tout, c'est la localisation des activités (logements, activités économiques, etc.). Il n'y a pas de fatalité à l'étalement urbain. Ce qu'il faut faire, c'est travailler à reconfigurer cette situation-là : à faire en sorte que les gens vivent au maximum dans des conditions où l'automobile est une possibilité parmi d'autres aussi crédibles pour se déplacer. » La bonne nouvelle, selon lui, c'est que les outils existent : la stratégie régionale de mobilité, le schéma de développement territorial, le plan Air-Climat... « Mais une dépendance qui s'est construite sur 70-80 ans ne va pas être inversée en une dizaine d'années et quelques mesures », conclut l'expert. « Ça va prendre énormément de temps. »

## voiture baisse mais pas son emprise



**La part modale de la voiture dans la capitale est désormais tombée à moins de 30 %, en recul de 9 % depuis 2010.**  
© PIERRE-YVES THIENPONT.

symbole de liberté, de statut social, et toujours promue par nombre d'entreprises, y compris en Région bruxelloise, qui en font, avec la voiture de société, une partie constitutive du salaire. L'ex-

tension prévue du budget mobilité, qui permet d'échanger cette voiture-salaire contre d'autres avantages, pourrait contribuer à terme à faire évoluer ce contexte, mais cela reste à prouver.

« On pourrait aussi imaginer que les remboursements de kilomètres effectués à vélo soient au même niveau que ceux de la voiture, par exemple. Il y a de multiples leviers sur lesquels les

pouvoirs publics peuvent agir pour au moins amener les gens à s'interroger sur le poids de leurs habitudes et envisager de se déplacer autrement », poursuit Marik Lahon. « Les incitants peuvent induire une telle réflexion. »

L'information est aussi un levier sur lequel travailler pour faire connaître davantage les alternatives, leurs bienfaits, comme ceux de la marche et du

vélo, et en atténuer les inconvénients. « Il est frappant de constater que le profil sociologique des cyclistes à Bruxelles correspond à un public plutôt bien éduqué, qui a pris la peine de réfléchir à sa mobilité. » Ce qui signifie, en creux, qu'une partie des candidats potentiels à l'abandon de la voiture, notamment celles et ceux pour lesquels celle-ci pèse comparativement plus lourd dans les dépenses, ne sont pas suffisamment touchés par les informations disponibles.

### Réduire l'emprise et libérer l'espace

Une ville à citer en exemple ? « J'aime beaucoup Gand : la ville est certes plus petite que Bruxelles mais la politique de mobilité pourrait influencer celle de la capitale. L'idée n'est pas d'interdire la voiture mais de rendre son usage de moins en moins efficace par rapport aux autres modes de transport », argumente notre interlocuteur. « Cela induit un cercle vertueux, au sens où une diminution de l'emprise de la voiture libère de l'espace pour les alternatives : les rues se transforment progressivement en espaces de vie davantage partagés. »

Rappelons à ce sujet une récente étude de l'ASBL Les Chercheurs d'air qui affirmait que la voiture occupe toujours, à Bruxelles, plus de la moitié de l'espace public, une situation d'autant plus paradoxale que son usage est en baisse. Quelque 43,5 % de l'espace public bruxellois sont affectés à la voiture en circulation, auxquels il faut ajouter 9,7 % dédiés au parking. Les transports en commun n'occupent quant à eux que 2,6 % de l'espace public et le vélo 1,4 % – l'espace dédié aux piétons planifiant quant à lui à 38,2 %.