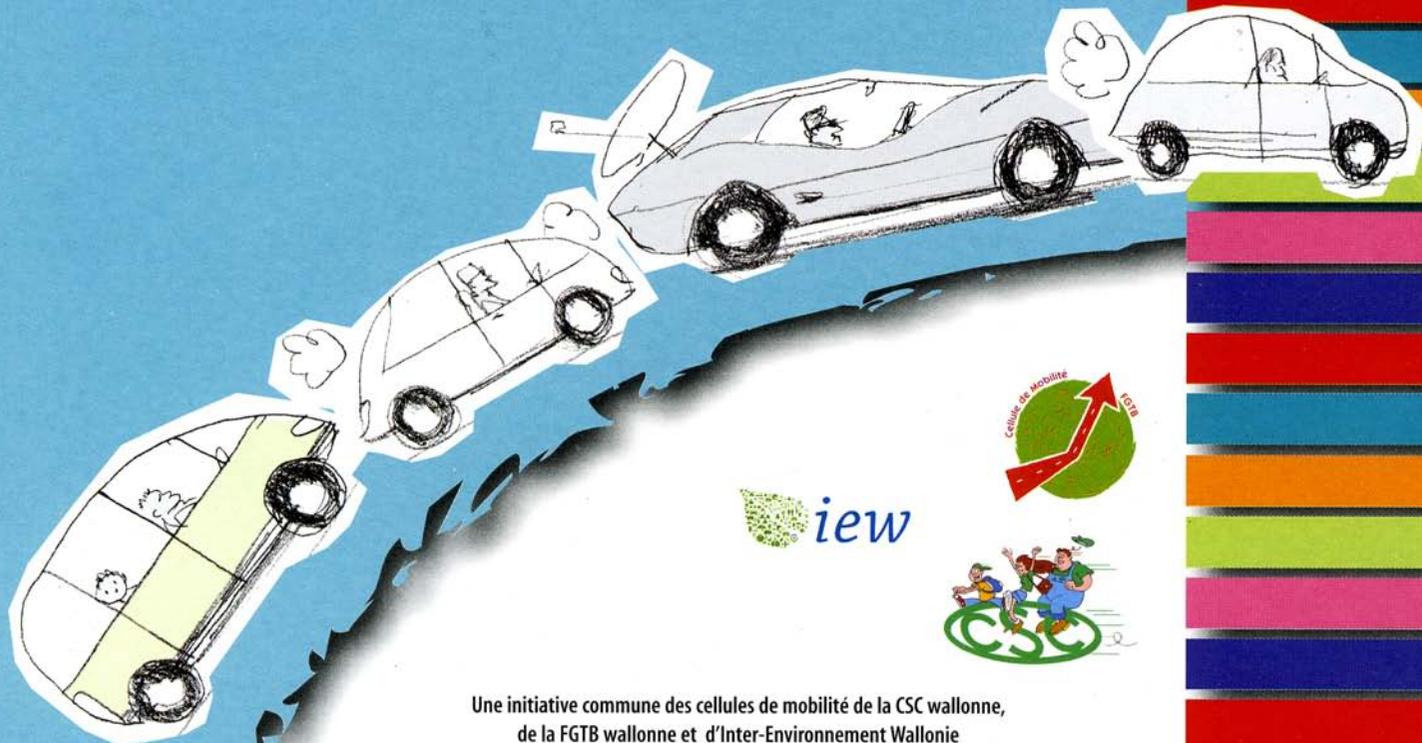


“Douze idées reçues sur la voiture”



Une initiative commune des cellules de mobilité de la CSC wallonne,
de la FGTB wallonne et d'Inter-Environnement Wallonie

TABLE DES MATIÈRES • TABLE DES MATIÈRES

Avant-Propos	3
Introduction	5
Fiche 1 - En voiture : je suis seul maître à bord ?	9
Fiche 2 - Les transports en commun : la galère ?	11
Fiche 3 - Ma voiture, c'est ma dignité ?	13
Fiche 4 - Le vélo : pour les ringards ?	15
Fiche 5 - En voiture, je suis en sécurité ?	17
Fiche 6 - Ma voiture pollue-t-elle moins que l'industrie ?	19
Fiche 7 - Commerce, voiture et parking : indissociables ?	21
Fiche 8 - Sans voiture, pas de vie sociale ni culturelle ?	23
Fiche 9 - A l'école en voiture : je protège mon enfant ?	25
Fiche 10 - La voiture propre, LA solution ?	29
Fiche 11 - Le transport en commun : mauvais rapport qualité / prix ?	31
Fiche 12 - L'automobiliste est-il la vache à lait de l'Etat ?	33
Bibliographie	35

avant-propos avant-propos avant-propos

Au cours des dernières décennies, deux modifications importantes sont intervenues dans l'organisation sociale :

l'éparpillement de l'habitat et des lieux d'activités sur tout le territoire et plus dans les seules villes et agglomérations ;
la flexibilisation massive des horaires de travail (développement des temps partiels, des horaires flexibles, etc.).

Ces changements structurels ont été accompagnés d'une évolution des mentalités et des modes de vie, de plus en plus individuels. De nouvelles obligations en matière de mobilité en ont résulté : les enfants vont à l'école dans un coin, les parents travaillent dans des lieux différents, les loisirs se passent encore ailleurs, . . . Pour effectuer ces déplacements, plus nombreux et plus complexes, la voiture s'est peu à peu imposée comme la solution la plus simple, voire la seule. Le parc automobile a connu une croissance spectaculaire.

Les transports publics ne peuvent plus répondre à toutes les attentes des citoyens : ils sont – ou semblent être – trop peu souples, pas assez fréquents, pas assez rapides, pas assez confortables, . . . sans même évoquer le déplacement à vélo ou à pied !

Tous ces éléments confortent l'idée que, souvent, le choix n'existe plus et que le déplacement seul en voiture, l'autosolisme, s'impose comme l'unique manière de se déplacer.

Aujourd'hui, plusieurs éléments remettent ce mode de fonctionnement en question. D'une part, il est nécessaire de maîtriser les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. D'autre part, l'augmentation sensible et irréversible des prix des carburants et du coût de la voiture en général, rend tout aussi nécessaire le passage à un autre modèle de mobilité. Assurer un fonctionnement socio-économique durable compte tenu de ces éléments nécessite de trouver des solutions qui ne créent pas de nouveaux « exclus » de la mobilité (zones rurales) ni n'accroissent les inégalités en termes de droit au déplacement.

C'est dans ce contexte que les cellules de mobilité des organisations syndicales (FGTB et CSC) et d'Inter Environnement Wallonie ont décidé de mener une réflexion commune, en analysant quelques idées reçues en matière de mobilité.

La présente brochure est le fruit de cette collaboration. Elle s'adresse à toutes et tous les citoyen(ne)s, dans toutes leurs dimensions : travailleurs, parents, consommateurs, . . . Parce que se déplacer est aujourd'hui pour toutes et tous une nécessité. Et qu'il est de notre responsabilité de le faire dans les meilleures conditions de solidarité envers les générations présente et futures.

Cette publication, fruit d'une première expérience de rédaction à trois, démontrera, nous l'espérons, le bien-fondé de notre démarche et ouvrira la porte à d'autres expériences similaires.

Nous vous en souhaitons bonne lecture !

Jean-Claude Vandermeeren, secrétaire général de la FGTB wallonne

Marc Becker, secrétaire national de la CSC

Jean-Yves Saliez, secrétaire général d'Inter-Environnement Wallonie

introductionintroductionintroduction

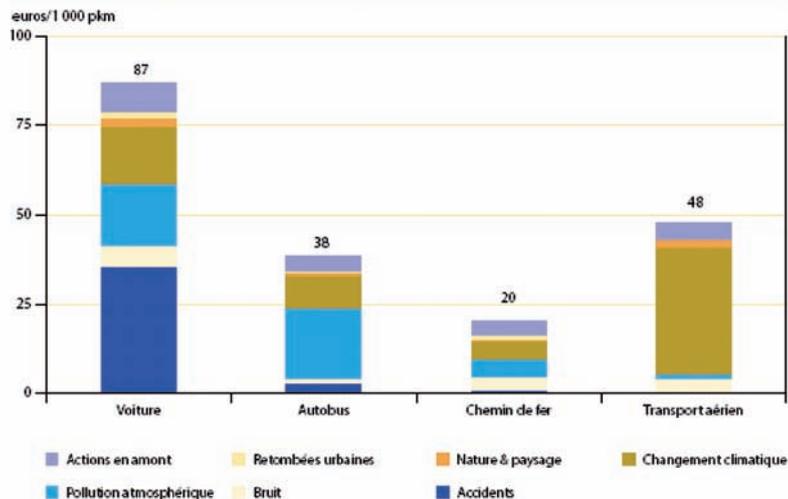
LA MOBILITÉ ET SES COÛTS

Quel que soit le mode de transport utilisé, se déplacer coûte.^[14, 17]

Certains coûts sont directement pris en charge par les utilisateurs, on les appelle les coûts « internes ». Pour la voiture, ce sont le prix d'achat, le carburant, les assurances, ... D'autres coûts sont pris en charge par la collectivité (l'Etat), ce sont les coûts « externes ». Ils sont causés par les « incidences négatives » : la pollution atmosphérique, le bruit, les dommages à l'environnement, les accidents, ...

Certaines dépenses internes, payées par les usagers, intègrent directement le circuit économique : achat du véhicule, entretien, ... D'autres sont versées aux pouvoirs publics (TVA, taxe de circulation, accises sur le carburant, ...). Elles permettent à l'Etat d'assumer une partie des coûts externes. Une partie seulement, le reste étant indirectement financé par les autres rentrées fiscales.

Les coûts externes des différents moyens de transport ne sont pas tous les mêmes. D'une part, les incidences négatives varient d'un mode de transport à l'autre. D'autre part, les utilisateurs en paient parfois directement une partie (on dit alors que les coûts sont « internalisés »). Le graphique suivant, extrait d'une étude financée par la Commission européenne, résume la situation. Les coûts y sont exprimés en euros pour mille personne.km (€/1000 p.km). Ils tiennent donc compte du nombre moyen de passagers des différents véhicules (voitures, bus, trains, avions, ...).



Source: INFRAS, IWW pour l'UIC, 2000.

Figure 1 : coûts externes moyens par mode de transport et type de coût – transport de passagers (sans coûts de congestion). Source : La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix, Livre blanc, Commission européenne, Bruxelles, 2001

COÛTS, TENSIONS ET RÉALITÉ HUMAINE

Les recettes issues de la fiscalité et les dépenses liées aux différents coûts sont donc de gros postes budgétaires qui suscitent diverses tensions en termes de choix politiques. En particulier, la tension entre une volonté d'augmenter le coût de la mobilité pour des raisons environnementales et de réduire ce coût pour des raisons sociales (emploi, revenu, ...)

Ainsi, suite à la réforme de l'impôt des personnes physiques en 2001, l'État incite des déplacements domicile-lieu de travail plus respectueux de l'environnement. Mais il n'existe toujours pas de mesure pour freiner les déplacements. Au contraire, les contributions encouragent le recours aux voitures de société et le remboursement des frais domicile-travail en automobile.

Par ailleurs, ces notions ne doivent pas faire oublier la réalité qui se cache derrière les chiffres. Les coûts internes sont bien cernés : il est relativement aisé d'en établir le décompte. Par contre, rien de tel au niveau des coûts externes. Si les chiffres établis au niveau européen (figure 1) ne sont contestés par personne, ils n'en soulèvent pas moins un certain nombre de questions. Peut-on réellement chiffrer en euros la perte d'une vie humaine ? Quelle est la valeur d'une tonne de CO₂, sachant que ce sont nos enfants et petits-enfants, confrontés aux changements climatiques, qui pourront le mieux en juger ?

LIBERTÉ DE CIRCULER ET ÉQUITÉ SOCIALE

Aussi, sortons un instant de la vision économique et tentons d'analyser l'action publique. Les citoyens de notre pays sont libres de circuler sur le territoire national. Pour exercer ce droit, le choix est large : à pied, à vélo, à cheval, en voiture, en bus, en train, en tram, en métro, en avion, ... Mais, si la voiture était encore peu utilisée avant la seconde guerre mondiale, elle a depuis supplanté les autres modes de transport. Durant cette évolution, le réseau routier s'est étoffé (+ 57% entre 1970 et 2000) pendant que de nombreuses gares et points d'arrêts du réseau ferré étaient supprimés (- 46% entre 1980 et 2000) ^[26]. Dans le même temps, l'habitat et les zones d'activités économiques se dispersaient sur le territoire, augmentant les distances entre domicile et lieux de travail, d'achat, de culture, ... Résultat : le choix théorique du mode de transport se réduit souvent à l'obligation à l'automobilité. Si certains n'imaginent plus vivre sans voiture, ceux qui ne peuvent se payer le luxe de posséder un véhicule privé sont bel et bien des exclus de notre société. ^[25,26]

Il est utile de le rappeler : le droit à la mobilité et à l'accessibilité est un droit fondamental, essentiel à une vie professionnelle et sociale riche. Ce droit doit être garanti pour tous.

LA MOBILITÉ ET L'ACTION PUBLIQUE

C'est pourquoi des mesures alternatives de financement doivent faire l'objet de réels débats politiques pour renforcer les investissements publics dans les infrastructures et les services de transport en commun. On peut aussi imaginer une meilleure intervention de la part patronale dans les frais de déplacement en transport en commun ou encore pour les travailleurs sans emploi (dans leurs recherches d'emploi).

On le sait, la mobilité est un des leviers d'un bon fonctionnement économique et social dans nos régions. La connaissance des coûts réels de la mobilité est une étape nécessaire à l'élaboration d'une politique de mobilité durable qui intègre à la fois des objectifs de prospérité économique et d'accès à l'emploi, de solidarité, de bien-être et de sauvegarde de l'environnement. Tout est question d'équilibre et de nuance.

Cependant, il ne faut pas l'oublier, le modèle du « tout à la voiture » mène à une impasse, dont on s'approche à grande vitesse. Ainsi la diminution de la production pétrolière (prévue dès après 2015), liée à l'épuisement des réserves, entraînera fatalement une révision fondamentale de nos manières de nous déplacer.⁽⁹⁾ Les mesures aptes à anticiper cette évolution en ré-orientant les politiques et les comportements de mobilité peinent à être mises en place. Il n'est pas encore trop tard, mais il est grand temps.

POURQUOI CETTE BROCHURE

Changer ses habitudes, cela demande souvent de gros efforts et une sérieuse motivation. Celle-ci doit s'appuyer sur des informations fiables. Rien de plus dangereux, donc, que les idées reçues. Cette brochure s'attache à « démonter » douze idées reçues. Celles-ci peuvent être groupées autour des notions de :

- Liberté (fiches 1 et 2)
- Image de soi (fiches 3 et 4)
- Santé (fiches 5 et 6)
- Mobilité au quotidien (fiches 7, 8 et 9)
- Voies de solution (fiches 10 et 11)
- Justice sociale (fiche 12)

La dernière fiche revient donc sur les thèmes présentés en introduction, et « boucle la boucle » sur cette notion essentielle de justice sociale, d'équité entre les citoyens, présents et à venir.

Cette brochure vous permettra de constater que les choses ne sont pas toujours ce qu'elles semblent être. Et qu'une utilisation combinée des moyens de transports existants sera bénéfique pour tous les aspects de notre vie : environnement, vie de famille et vie sociale, emplois, économie... bref, qualité de vie.

La brochure ne préconise ni le tout à vélo, ni l'abandon de la voiture. Mais bien le recours au moyen de transport le plus adapté à chaque situation.

COMMENT UTILISER CETTE BROCHURE

La structure en fiches permet au lecteur d'aborder la brochure « par n'importe quel bout ».

Chaque fiche est construite sur base de la même structure :

- Analyse de l'idée reçue
- Présentation générale d'alternatives
- Bénéfices associés à ces alternatives
- Pistes d'actions pour :
 - Modifier ses comportements en tant que personne
 - Demander aux pouvoirs politiques, administrations, entreprises, ... de mettre en place des mesures allant vers plus de justice sociale et une meilleure protection de l'environnement – sans nuire à la santé économique du pays.
- Encadré « Saviez-vous que » pour illustrer le propos, chiffres à l'appui
- Rubrique « Pour en savoir plus » suggérant un document papier et un lien internet

Les chiffres entre crochets, présents dans le texte lorsque la mention de la source est nécessaire, renvoient à la bibliographie en fin de brochure. Celle-ci comprend deux listes ; l'une pour les documents papiers, l'autre pour les liens internet (numéros entre parenthèses).

La plupart des ouvrages mentionnés dans la bibliographie sont disponibles au CDDM (centre-doc-mobilite@met.wallonie.be 081/77 31 32).

En voiture : je suis seul maître à bord ?

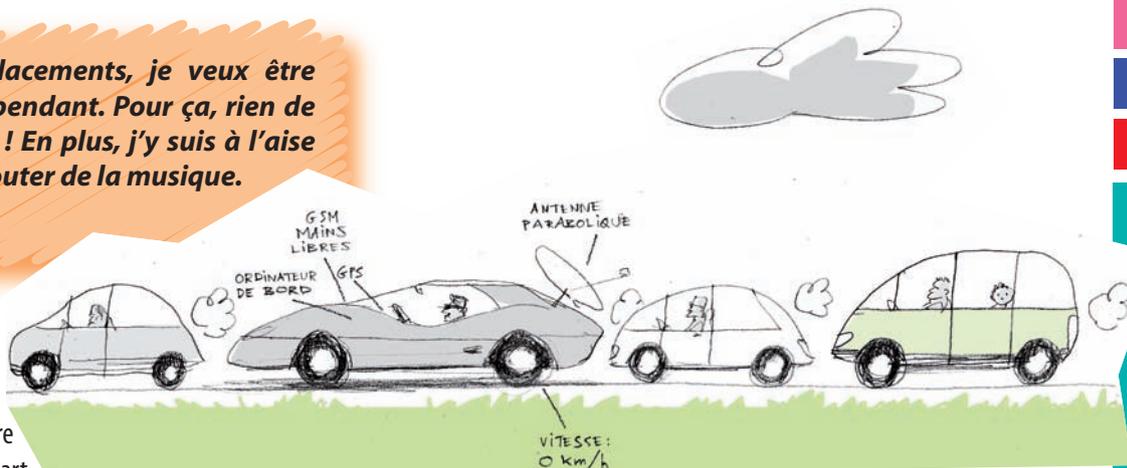
« Pour mes déplacements, je veux être totalement indépendant. Pour ça, rien de tel que la voiture ! En plus, j'y suis à l'aise pour réfléchir, écouter de la musique. C'est ma bulle. »

LA VOITURE : FLEXIBLE...

Se rendre où l'on veut, quand on veut, aussi souvent que l'on veut... Il y a 50 ans, c'était encore un rêve inaccessible pour la plupart.

Aujourd'hui, en Europe occidentale, ce rêve est devenu réalité pour la majorité des personnes. La voiture y est pour beaucoup. Notamment parce qu'elle permet d'accéder à de nombreux endroits sans devoir changer de moyen (ou « mode ») de transport. Et qu'il suffit de monter dedans et démarrer !

Mais nos sociétés évoluent. La circulation augmente sans cesse sur nos routes. Les problèmes d'embouteillage sont de plus en plus fréquents. Il est toujours plus difficile de se garer. L'automobiliste, libre de choisir son itinéraire et son heure de départ est, aux heures de pointe, souvent condamné à « ronger son frein », rivé à son volant. Par ailleurs, le prix des carburants ne cesse



d'augmenter, amenant certains à devoir réduire leurs déplacements. La flexibilité de la voiture est mise à rude épreuve !

... MAIS MOINS QUE SON UTILISATEUR

Face à cette évolution, plusieurs solutions sont envisageables.

- D'une part, les solutions « radicales ». Par exemple, déménager pour éviter les problèmes de bouchons ou, dans la mesure du possible, décaler ses horaires de travail. Ce qui n'est pas sans conséquences sur l'organisation familiale.
- D'autre part, les solutions plus « douces », qui, sans rejeter nécessairement la voiture, font appel à d'autres moyens de

transport. Ces solutions sont souvent de type « collectif » (transport en commun, co-voiturage, ...).

AUTRES TRANSPORTS, AUTRES CONTRAINTES...

AUTRES AVANTAGES !

Le transport collectif impose des contraintes plus lourdes aux usagers. Un bus ou un train ne peut pas s'arrêter devant chaque maison ou chaque entreprise. L'usager doit donc s'organiser de façon plus précise, et souvent combiner différents moyens de transport pour effectuer un trajet.

Cependant, cela n'a pas que des inconvénients ! Ainsi, il y a une foule de choses que l'on peut faire dans un bus ou dans un train et pas au volant de sa voiture. D'autre part, du fait d'une organisation plus formelle (horaires, infrastructures), ces systèmes rencontrent moins d'aléas ou d'imprévus. Développer le transport en commun, c'est également créer des emplois publics de qualité et améliorer la cohésion sociale et la convivialité.

PISTES D' ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

Améliorer la flexibilité des transports collectifs, en agissant sur :

- une coordination entre les différentes sociétés de transport public (horaires et correspondances) mais aussi avec d'autres acteurs comme les sociétés de taxis, de voitures partagées ou les loueurs de vélos (le contrat de gestion des TEC wallons prévoit de leur confier cette mission de coordination à partir de 2006) ;

- la mise en place de services adaptés aux zones rurales (bus à la demande) ;
- une meilleure offre la nuit et les week-ends ;
- la promotion et la généralisation des services de covoiturage.

POUR LE CITOYEN

- Utiliser les services de transport en commun.
- Tenter de faire du covoiturage avec des amis, des voisins, des collègues, ...
- S'inscrire dans un système de voiture partagée.
- Bref : se flexibiliser et miser sur la convivialité !

SAVIEZ-VOUS QUE

Les systèmes de voiture partagées (ex. : Cambio) permettent de disposer d'un véhicule adapté aux besoins, pour les utilisateurs occasionnels. L'abonné peut utiliser une petite citadine pour se rendre chez des amis ou un break familial pour partir en vacances. Disposer d'une voiture tous les samedis pour faire les grosses courses ne coûte que 20 euros par mois, tous frais compris. Une solution d'avenir, à développer dans les zones résidentielles denses, qu'elles soient au centre des villes ou dans des zones plus rurales.

POUR EN SAVOIR PLUS

- Mieux utiliser sa voiture, Réseau Eco-consommation, Fiche n°119
- Sites voiture partagée : www.cambio.be, www.taxistop.be

Les transports en commun : la galère ?

« Quand je vois un homme de 30 ans voyager en bus, je vois un homme raté »
(Margaret Thatcher)

GALÈRE ET CROISIÈRE

Beaucoup de personnes pensent que le transport en commun, c'est tout juste bon pour ceux qui n'ont pas les moyens de rouler en voiture. Attentes dans le froid, sous la pluie, retards, inconfort, promiscuité, grèves !

Les services de transport en commun ont parfois bien mauvaise presse.

Certains de ces problèmes sont bien réels. L'affluence aux heures de pointe peut être source d'inconfort. Les conditions d'accueil et d'attente aux points d'arrêt sont parfois décevantes. D'autres problèmes supposés sont nettement amplifiés. C'est le cas des grèves notamment, trop souvent citées pour justifier le recours à la voiture. L'analyse des chiffres nous pousse pourtant à relativiser fortement cette idée. En 2006 par exemple, les TEC n'ont enregistré aucun jour de grève à l'échelle régionale. Une douzaine de grèves, d'une durée comprise entre une heure et une journée, ont affecté localement différents services. Soulignons enfin que la plupart de ces grèves ont été menées en tout ou

en partie dans une logique de maintien et d'amélioration du service public.

DES SERVICES PLUS PERFORMANTS...

L'essayer, c'est l'adopter ! Pour pouvoir appliquer cette formule au transport en commun, pouvoirs publics et sociétés de transport multiplient les initiatives visant à améliorer les services aux usagers. Les autorités communales et régionales améliorent les



conditions de circulation des bus en développant les sites propres. Ou en organisant des systèmes de parkings relais avec navettes vers les centres villes. De même, les TEC améliorent l'offre de service (arrêts de bus accessibles, bus plus confortables, horaires plus réguliers, information plus claire et attention plus grande des chauffeurs à l'égard des besoins des usagers). Enfin, les partenaires industriels entrent dans la danse en réfléchissant à des solutions communes. Ainsi, le 24 juillet 2006, un système de navette collective régulière a été mis en place pour desservir le parc scientifique Créalys.

... POUR LE BÉNÉFICE DU PLUS GRAND NOMBRE

Le principal avantage des transports en commun, c'est leur prix. Là où une voiture coûte en moyenne 4000 à 6000 euros par an^[30], un libre parcours du TEC revient à 450 euros par personne et une carte train réseau SNCB à 2.372 euros (prix pleins).

Parmi les autres bénéfiques, citons :

- La rapidité : en ville, sur les distances moyennes, le bus est plus rapide que la voiture.
- L'autonomie des enfants : en voyageant en bus ou en train, enfants et adolescents se responsabilisent et apprennent à gérer leur liberté.
- La qualité de vie dans les villes : le transport collectif diminue le bruit, la dangerosité, les problèmes de santé (asthme, cancers, allergies, ...) et rend les quartiers plus agréables à vivre.
- La diminution du stress : le passager du bus peut lire, parler avec son voisin, se détendre en regardant le paysage ; la route reste l'affaire du chauffeur.

PISTES D' ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

Améliorer les services aux usagers en :

- développant les solutions originales pour la desserte des zones d'activités et des zones rurales ;
- étendant les services de nuit et les week-end ;
- améliorant les conditions d'accès aux réseaux (gares, points d'arrêt).

POUR LE CITOYEN

Chaque médaille a son revers, mais il faut apprendre à regarder côté face ! Et oser goûter aux avantages du transport en commun.

SAVIEZ-VOUS QUE

Les TEC, ce sont cinq sociétés d'exploitation (Brabant wallon, Charleroi, Hainaut, Liège-Verviers, Namur-Luxembourg) dont les actions sont coordonnées par la Société régionale wallonne du transport (SRWT). Les cinq TEC exploitent 671 lignes et 2239 véhicules et desservent 18.384 points d'arrêt. En 2005, 192 millions de voyageurs ont été transportés et 112 millions de kms ont été parcourus. Les effectifs totaux (TEC et SRWT) sont de 4.782 travailleurs.^[(38)]

POUR EN SAVOIR PLUS

- Contrat de gestion des TEC, téléchargeable sur www.mobilite.wallonie.be
- Les sites Internet des TEC www.infotec.be et de la SNCB www.b-rail.be

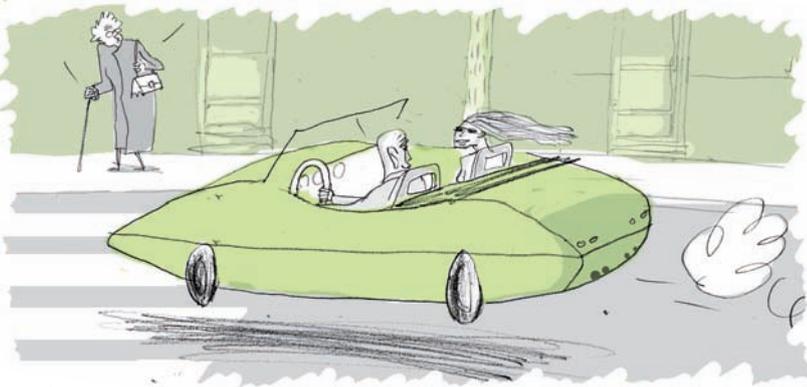
Ma voiture, c'est ma dignité ?

« Ne me dépose pas devant l'école, j'aurais honte de ta caisse devant les copains... »

IMAGE DE MARQUE(S)

Après la seconde guerre mondiale, l'usage de la voiture était « réservé » à certains : l'automobile était un signe extérieur de richesse. Depuis, elle s'est démocratisée. Mais représente encore un très gros investissement, contrairement à d'autres biens de consommation qui se sont répandus en même temps qu'elle (frigo, télévision, ...). Elle a donc gardé une aura particulière : son image de marque lui colle à la carrosserie. Avoir une voiture, et si possible une belle voiture, c'est pour beaucoup de personnes une question d'honneur et de dignité. Posséder une voiture, c'est être quelqu'un.

Conscients de cela, les annonceurs valorisent les différents modèles en mettant en avant la vitesse, la nouveauté, l'apparence, l'originalité. Ils utilisent aussi des images de femmes séduites par la voiture, d'automobiles lâchées en liberté et associées à des animaux sauvages, des oiseaux de proie. L'enjeu réel : faire croire au conducteur qu'il sera puissant et séduisant s'il achète ce type de véhicule. En tentant de lui faire oublier que, ce qu'il sera d'abord, c'est endetté...



L'HONNEUR AILLEURS

Des milliers de messages publicitaires ont forgé ces représentations valorisantes de la voiture. Peu à peu, dans l'imaginaire collectif, les transports en commun se sont vus associés aux ratés et la voiture aux battants. Quant au vélo et à la marche à pied, ils ne peuvent plus exister que sous forme de loisirs vers lesquels on se déplace... en voiture. Bien souvent, choisir de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle implique d'affronter le regard incrédule ou désapprobateur des autres.

Ces modèles sont les produits de conventions qui sont appelées à évoluer. Et qui varient d'un pays à l'autre, d'ailleurs. En Suisse,

une majorité d'hommes politiques prennent les transports en commun, tout comme à Londres. A Ferrare, en Italie, les hommes d'affaire en costume trois pièces se déplacent à vélo, en compagnie de leur secrétaire ! De même, à New-York, c'est en métro qu'on se rend à Wall Street. Tous ces gens – pour qui l'image compte aussi – ont mis leur honneur ailleurs. . .

POURQUOI PAS NOUS ?

Les automobilistes, valorisés aujourd'hui dans leurs excès, auront-ils une image aussi favorable demain. . . ? Sans doute pas, étant donné que la politique du « tout à l'automobile » montre déjà ses limites (pollution, congestion, prix des carburants, . . .).

Oser anticiper et se libérer de l'image de la voiture, c'est se donner les moyens d'investir dans autre chose, comme par exemple dans les loisirs créatifs. C'est aussi se donner une motivation supplémentaire pour se construire une image positive au travers de ses actions.

Enfin : faire preuve d'imagination dans ses déplacements, varier les plaisirs et préserver l'environnement, n'est-ce pas un moyen sûr de gagner en dignité. . . et en personnalité ?

PISTES D' ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

- Modifier la représentation collective associée à la possession de la voiture, sans diaboliser son utilisation.

- Initier une démarche de valorisation du transport en commun, du vélo et de la marche par l'exemple (élus, personnalités, . . .)

POUR LE CITOYEN

- Oser affronter le regard des autres, en assumant ses choix en matière de mobilité.
- La solidarité c'est aussi notre dignité !

SAVIEZ-VOUS QUE

1 ménage sur 4 est sans voiture.

En Belgique, 807.000 ménages, soit 1 sur 5, possèdent 2 voitures ou plus, et 92.000 (2,3%) même 3 ou davantage. La possession d'une automobile ne cesse de se répandre. Néanmoins, il reste 937.000 ménages (1 sur 4) qui se passent d'une auto. C'est dans les grandes villes et dans les villes universitaires (Liège notamment, avec 36%) que les pourcentages les plus élevés de ménages sans voiture sont relevés.^[(26)]

POUR EN SAVOIR PLUS

- La mobilité quotidienne des Belges, Jean-Paul Hubert et Philippe Toint, Presses universitaires de Namur, 2002
- www.inrets.fr

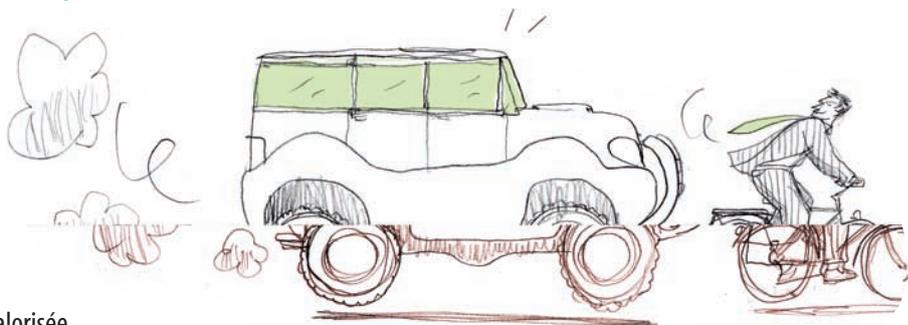
Le vélo : pour les ringards ?

*Tu me vois aller bosser
avec mes pinces à vélo
et mon casque ?
Le look d'enfer...*

DRING, DRING, ...

Si la pratique du vélo dans le cadre de ses loisirs est valorisée, il n'en est pas de même pour le vélo « utilitaire ». En Wallonie (contrairement à la Flandre), pratiquer le vélo au quotidien, c'est s'exposer aux sourires narquois, voire aux moqueries. Pour de nombreuses personnes, le vélo représente le moyen de transport ringard par excellence. Celui que les ouvriers utilisaient en masse, à l'époque des grandes grèves, et qu'on abandonne dès que possible pour s'acheter une moto ou une voiture.

Est-il vraiment si risible d'utiliser un moyen de déplacement pratique, rapide, peu polluant et bon pour la santé ? Sûrement pas ! Aussi le vélo fait-il de nombreux nouveaux adeptes, comme en attestent les comptages effectués par l'asbl Provélo. Ainsi, entre 2004 et 2005, le nombre de cyclistes a augmenté de 17% à Mons et de 25% à Bruxelles. Dans la capitale, on a même observé une augmentation de 125% entre 1998 et 2005. Un mouvement de fond qui semble se renforcer ces derniers temps, suite à l'augmentation du prix des carburants.



LE VÉLO MALIN

L'Organisation Mondiale de la Santé recommande une demi-heure d'exercice physique par jour. Le vélo est un excellent moyen de combiner exercice physique et déplacement efficace. Moyen de déplacement le plus rapide pour des distances inférieures à cinq kilomètres, le vélo peut également être associé à d'autres transports. Soit sur une partie du trajet (par exemple du domicile jusqu'au point d'arrêt ou la gare). Soit sur l'ensemble du trajet, ce qui sera plus facile avec un vélo pliant, qui se glisse sous le siège dans le train ou le bus et se déplie à l'arrivée en quelques secondes.

Vélo pliant, de ville, hybride (ville-campagne), cadres légers, amortisseurs, changements de vitesse : les développements technologiques ont été nombreux en la matière ces dernières années. Et l'on est parfois bien loin de l'image du vieux vélo « ringard » de nos grands-parents.

VÉLO – BANCO !

La pratique du vélo au quotidien n'est pas toujours rose, dans notre pays. Affronter la pluie, le vent, la neige... ou simplement le trafic peut parfois s'avérer pénible. Mais les avantages sont nombreux également.

En pédalant, on s'aère, on s'oxygène, on arrive moins stressé à destination et l'on améliore sa santé. Important également, le vélo n'entraîne quasi aucune conséquence sur l'environnement : silencieux, demandant peu d'espace, il ne « brûle » que les calories du cycliste, et n'émet donc pas de polluants. Certains employeurs versent une indemnité pour les déplacements domicile-lieu de travail effectués à vélo. Cette indemnité est exonérée d'impôt (avec un plafond à 0,15 €/km).

Une fois le vélo acheté, on ne doit presque plus rien dépenser pour se déplacer, quel que soit le kilométrage, hormis quelques entretiens légers. Le vélo est donc un moyen de transport accessible à tous.

PISTES D' ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

Faciliter la pratique du vélo, en agissant sur :

- l'aménagement de pistes cyclables ;
- l'aménagement de stationnements pour vélos devant les administrations, les gares, les entreprises, les écoles ;
- la réduction de la vitesse de circulation : les voitures et les cyclistes cohabitent très bien dans les zones où la circulation est limitée à 30 km/h ;
- La mise en valeur et la promotion des itinéraires cyclables existants.

POUR LE CITOYEN

- Oser sortir son vieux vélo pour aller acheter son pain le dimanche matin

et... apprécier l'exercice.

- Tenter d'organiser ses déplacements professionnels à vélo avec des collègues (à plusieurs, le côté ringard disparaît vite...)
- A vélo, se rendre visible : chasubles, brassards, phares aident les autres usagers de la route à repérer les cyclistes.
- Demander à son employeur la mise à disposition de places de stationnement et de douches (la délégation syndicale peut efficacement transmettre ce genre de demandes).

SAVIEZ-VOUS QUE

Ferrare, ville de 130.000 habitants en Emilie Romagne (Italie) se distingue par sa culture du déplacement « doux ». La part modale du vélo y atteint 31%. Le dicton « Chi va piano va sano » y est devenu réalité : les cyclistes de tous âges roulent avec calme et douceur, à un rythme proche de celui du piéton. Ceci n'est pas dû au hasard ! Répondant aux attentes des habitants, le pouvoir politique a décidé d'accorder la priorité au vélo. Six parcs-relais sont aménagés aux abords de la ville. Un boulevard périphérique cyclable est réalisé autour du centre ville. Sept pistes cyclables (125 km au total) rayonnent du centre vers la périphérie... D'autres villes (Bologne, Pise, Livourne) suivent la même voie.^[42]

POUR EN SAVOIR PLUS

- A vélo au boulot : huit témoignages - Toutes les informations pratiques pour rouler futé dans Bruxelles , Ministère de la Région de Bruxelles Capitale, 2005
- www.provelo.be

En voiture, je suis en sécurité ?

En bus, on risque de se faire agresser. A vélo, on risque de se faire renverser. La voiture, c'est plus sûr !

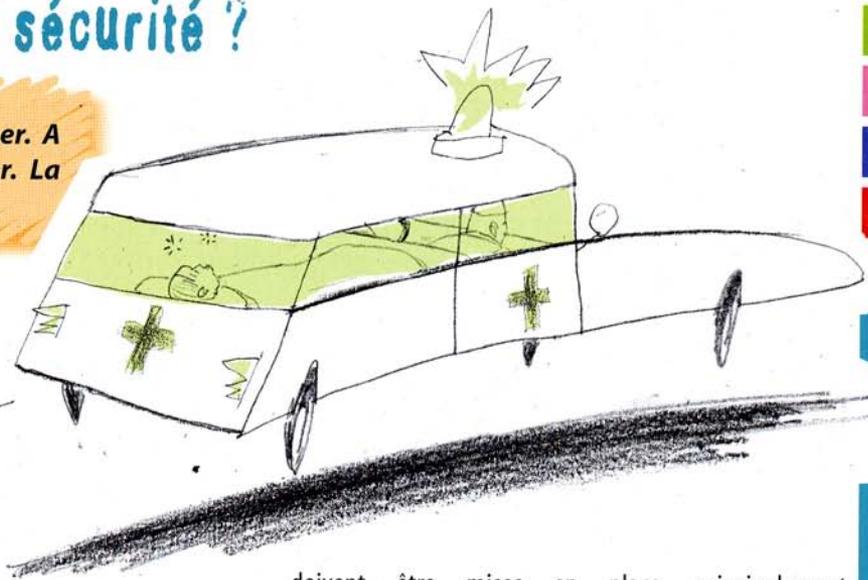
COUPS ET BLESSURES

Pour beaucoup, la voiture est synonyme de « cocon ». On y est bien au chaud, bien à l'abri.

Amélioration des véhicules, des infrastructures, des comportements : les choses ont bien évolué, au cours des dernières décennies. Malgré l'augmentation impressionnante du nombre de kilomètres roulés, le nombre de victimes de la route diminue toujours. Au niveau de l'Union européenne (25 Etats), le nombre de décès annuels est passé de 71.160 en 1991 à 41.400 en 2005^[17]. La voiture, cependant, blesse et tue toujours. Aussi bien les personnes qui se trouvent à bord que les autres usagers de la route. En causant autant de drames irréparables.

RESPECT DES AUTRES, RESPECT DE SOI

Renforcer la sécurité des véhicules, multiplier les airbags et les sièges pour enfants, cela permet de réduire les dégâts corporels en cas de choc. Mais pas de réduire le nombre d'accidents. Pour ce faire, d'autres solutions



doivent être mises en place, principalement centrées sur l'automobiliste. Conduire de manière responsable, sans agressivité, dans le respect des autres usagers de la route, c'est agir pour la sécurité de tous. Pour cela, il faut avoir conscience du danger. C'est le rôle des campagnes de sensibilisation de l'IBSR et du MET : qui n'a pas été profondément interpellé, durant l'été 2004, par l'affiche « Thomas, 6 ans. Pour toujours... » ?

Choisir de se déplacer autrement, c'est aussi diminuer le nombre de victimes de la route : le bus est 10 fois moins dangereux que la voiture, le train 20 fois moins^[35].

MOINS DE SOUFFRANCE

Moins d'accidents, moins de victimes, c'est avant tout moins de souffrance humaine. Mais c'est aussi de moins lourdes charges pour la société dans son ensemble. Les accidents de la route, c'est la perte économique directe des victimes, les coûts médicaux pour les soins et la revalidation, les dégâts aux véhicules ou aux biens publics, l'intervention des pompiers, de la police et de la justice. Et c'est aussi les embouteillages générés par les accidents.

Le coût total de tout cela est impressionnant. Ainsi, à l'échelle de l'Europe des Quinze, le coût des accidents est estimé à environ 2% du produit intérieur brut (PIB).

PISTES D' ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

- Sensibiliser les usagers aux dangers de la route : conscient du danger, on peut mieux l'éviter.
- Organiser des formations à la conduite défensive.
- Contrôler et réprimer les infractions : en France, un renforcement des contrôles de la vitesse et de l'alcoolémie a permis de baisser le nombre de victimes de la route de 20% sur un an⁽¹²³⁾.

POUR LE CITOYEN

- S'interroger avant de prendre le volant. Limiter l'usage de la voiture, c'est dégager les routes – et diminuer les risques pour tous.
- Prendre le temps. Respecter les limitations de vitesse. Observer les temps de repos. Beaucoup d'accidents sont dus à une vitesse excessive

ou à la fatigue.

- Se former. Pour les travailleurs qui doivent rouler beaucoup, demander un stage de conduite à son employeur.
- Se méfier de soi-même. « Je conduis vite mais je suis prudent », « j'ai bu un verre, mais je suis tout à fait capable de conduire » : ces idées fausses ont la vie dure. Et causent beaucoup trop de drames.

SAVIEZ-VOUS QUE

Les accidents de la circulation tuent encore 41.400 personnes par an dans l'Europe des 25 et font plus d'un million de blessés. Les jeunes paient un lourd tribut dans ce décompte : en Belgique, 28% des victimes ont moins de vingt-cinq ans. En 2005, il y a eu 1.089 accidents mortels en Belgique : autant de vies qui malheureusement ont fini leur trajet trop tôt. En plus de cela, 7.253 personnes ont été grièvement blessées et 58.057 l'ont été plus légèrement.⁽¹²⁶⁾

POUR EN SAVOIR PLUS

- Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : résumé, Organisation Mondiale de la Santé (OMS), Genève, 2004
- http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_en.htm, observatoire européen de la sécurité routière

Ma voiture pollue-t-elle moins que l'industrie ?

Moi, j'arrêterai de rouler en voiture le jour où les usines arrêteront de polluer.

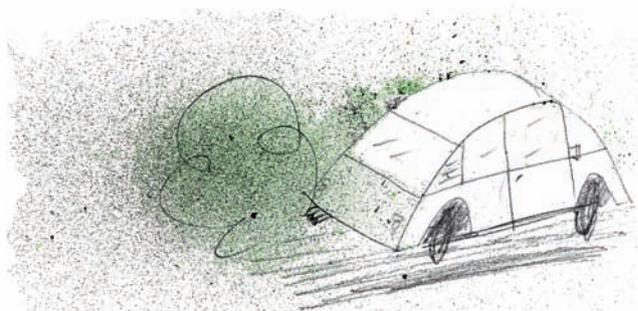
L'ASSIETTE DU VOISIN

Pourquoi se priver du confort de rouler en voiture alors que la pollution générée n'est au fond qu'une goutte d'eau dans un océan qui déborde déjà ? Et pourquoi toujours s'attaquer à la voiture, alors que l'industrie pollue largement plus ? En d'autres mots, pourquoi changer son comportement alors que les autres ne le font pas encore ?

Les petits ruisseaux font les grandes rivières. Chaque voiture prise isolément pollue peu. Ensemble, les cinq millions de véhicules que compte la Belgique tiennent tête (avec 18% des émissions de gaz à effet de serre) à l'industrie (31%)^[30]. De plus, les émissions du secteur des transports croissent sans cesse (environ + 20% tous les dix ans), contrairement à l'industrie, qui fait l'objet de mesures spécifiques dans le cadre du protocole de Kyoto.

AGIR ENSEMBLE...

Le pouvoir politique et les citoyens peuvent agir ensemble. Le premier en mettant en place des mesures structurelles. Les seconds en modifiant leurs comportements. Et ça marche !



Pendant les jeux olympiques d'Atlanta, la circulation automobile avait été fortement canalisée. Une étude a mis en évidence que cela a entraîné une diminution importante des concentrations de polluants atmosphériques et une diminution significative des admissions pour asthme dans les hôpitaux.^[35]

... POUR LE BIEN DE TOUS

Pour un véhicule donné, la pollution est proportionnelle à la consommation de carburant. Consommer moins, c'est polluer moins. De substantielles économies pour chacun, moins de pollution pour tous !

Rouler moins, ou autrement, permet aussi de diminuer son exposition à la pollution. Sur le même trajet, un cycliste, par exemple, absorbe entre 2 et 4 fois moins de substances chimiques qu'un automobiliste dans l'habitacle de sa voiture !^[33] Parce que la première source de pollution, c'est la voiture elle-même : gaz d'échappements, mais aussi vapeurs de carburants et émanations toxiques de l'habitacle.

PISTES D' ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

- Développer les piétonniers dans les centres-villes.
- Mettre en place des plans de lutte contre les polluants automobiles (plan Bruxel'Air par exemple) qui intègrent mesures à court et à moyen terme, incitatives et coercitives.

POUR LE CITOYEN

- Ne prendre la voiture que pour les longs trajets : un moteur consomme et pollue plus à froid ; ce n'est qu'après une quinzaine de kilomètres que le rendement devient efficace.
- Arrêter son moteur au feu rouge et dans les embouteillages, adopter une conduite souple sans accélération brusque.
- Couper l'airco : rafraîchir l'habitacle peut se faire en baissant légèrement deux vitres de la voiture pendant quelques centaines de mètres sur autoroute ou en baissant les vitres en ville.
- Choisir un modèle moins polluant : un tout-terrain en cycle urbain consomme en moyenne 32% de carburant de plus qu'un véhicule classique.^{[[18]]}

SAVIEZ-VOUS QUE

Les polluants émis par les véhicules sont nombreux et largement toxiques à moyen et à long terme. Les gaz d'échappement sont composés de monoxyde de carbone, d'oxyde d'azote et de particules fines, ces polluants pénètrent dans les voies respiratoires provoquant une altération de la fonction respiratoire ; le dioxyde de soufre est également un gaz irritant. Les composés organiques volatiles (COV) "sont émis" dans l'air par évaporation lors du remplissage des véhicules, le plus dangereux étant le benzène, qui est classé comme cancérigène. Les concentrations de composés organiques volatils sont particulièrement importantes dans les tunnels, les parkings fermés et l'habitacle de la voiture.

POUR EN SAVOIR PLUS

- Les effets de la pollution de l'air liée aux transports sur la santé, Michal Krzyzanowski, Birgit Kuna-Dibbert et Jurgen Schneider, publication OMS, 2005
- www.who.int/fr

Commerce, voiture et parking : indissociables ?

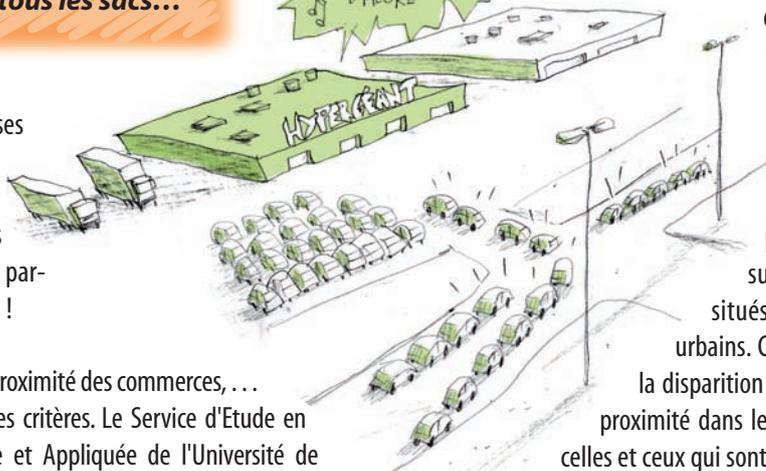
Faire mes courses sans voiture ? Impossible ! Il me faudrait au moins dix mains, pour porter tous les sacs...

LE PARKING OU LA FAILLITE ?

L'accès aisé en voiture et de nombreuses places de stationnement favorisent le commerce : c'est une idée largement répandue. Simple, dès lors, d'attirer les clients : il suffit d'ajouter des places de parking... Mais ça ne marche pas toujours !

Qualité des produits, qualité du service, proximité des commerces, ... les clients sont aussi sensibles à d'autres critères. Le Service d'Etude en Géographie Economique Fondamentale et Appliquée de l'Université de Liège (Segefa) a étudié le commerce dans quatre quartiers liégeois^[37]. Selon les quartiers, entre 29 et 72% des clients font leurs courses à pied et entre 13 et 50% en bus. La même étude révèle aussi que les commerçants surestiment nettement la proportion de leur clientèle qui se déplace en voiture : ils pensent qu'il s'agit de 53% alors que seuls 33% des clients viennent réellement en automobile. Une personne sur trois. Toutes les autres, soit une large majorité, viennent à pied, en bus ou à vélo.

VOTRE SUPERMARCHÉ
FERMERA SES PORTES
DANS UN QUART
D'HEURE



D'AUTRES SOLUTIONS...

Il semble évident que certains commerces doivent être facilement accessibles en voiture – ce qu'on appelle les commerces de pondéreux, comme le mobilier par exemple. Or, depuis plusieurs décennies, les achats courants, alimentaires surtout, se font principalement dans des super- ou hyper-marchés situés en-dehors des centres urbains. Cette évolution a contribué à la disparition de nombreux commerces de proximité dans les quartiers. Au détriment de celles et ceux qui sont privés de voiture.

Il est dès lors nécessaire d'inverser la vapeur. De ranimer le centre des agglomérations et d'y promouvoir le commerce de proximité, accessible en transport en commun et à pied. Gérer la mobilité de manière volontariste y contribue. Réduire la place de la voiture, miser sur l'accès à pied, à vélo, en transport en commun, c'est rendre la ville plus agréable, plus conviviale.

...POUR D'AUTRES AVANTAGES

Quand logements, commerces et activités économiques sont proches les uns des autres, le nombre et la longueur moyenne des déplacements diminue bien évidemment. D'où des gains de temps, mais aussi d'argent.

Le maintien des commerces au cœur des villes et des villages garantit une certaine équité sociale, en offrant une bonne accessibilité à tous, y compris ceux qui ne sont pas motorisés. Les commerces de proximité jouent également un rôle de contact important : la boulangerie, le café du coin... ou le chemin que l'on fait à pied sont des lieux où l'on peut croiser ses amis, ses voisins, échanger quelques propos...

Le commerce, qui participe à la vitalité économique des communes, est aussi facteur d'animation de l'espace public. L'étude du Segefa révèle que le shopping est la raison de la présence d'1/3 des personnes interrogées dans les quartiers étudiés.

PISTES D'ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

- Promouvoir le commerce de détail dans les centres des villes et des villages.
- Favoriser le maintien de commerces de proximité dans les quartiers, près des logements, pour permettre à chacun de faire ses courses à pied.
- Maintenir le logement au centre-ville, car un habitat dispersé ne garantit pas une clientèle suffisante aux commerces de proximité.

POUR LE CITOYEN

- Goûter au plaisir d'une petite conversation dans « son » commerce de quartier.
- Prospector (tous les petits commerces n'ont pas disparu !) et découvrir des ressources insoupçonnées.

SAVIEZ-VOUS QUE

Dans le village d'Anhée (Province de Namur), des bus sont mis à disposition des habitants qui souhaitent se rendre au marché du mardi autrement qu'en voiture. Les commerçants de la place, deux superettes, sont tellement favorables à ce système qu'ils proposent à leurs clients concernés (qui doivent souvent compléter leurs achats en passant dans les superettes) de ramener gratuitement à leur domicile les achats pondéreux qu'ils auraient faits chez eux.

POUR EN SAVOIR PLUS

- Vitrites, Edition spéciale Mobilité, UCM Hainaut, Mons, 2004
- www.cpd.wallonie.be

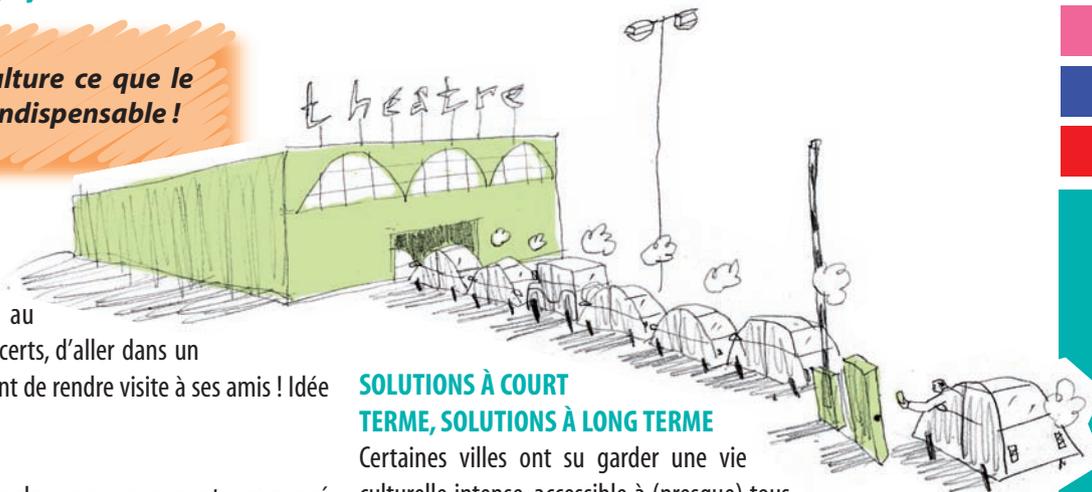
Sans voiture, pas de vie sociale ni culturelle ?

La voiture est à la culture ce que le frigo est à la cuisine : indispensable !

LES VILLES À LA CAMPAGNE, LA CULTURE EN VILLE ?

Sans voiture, il est difficile d'aller au cinéma, au théâtre, d'assister aux concerts, d'aller dans un parc d'attraction... ou tout simplement de rendre visite à ses amis ! Idée vraie, ou idée fausse ?

Dans les années 60, les populations des classes moyennes ont commencé à quitter les centres urbains, pour habiter des villas avec jardin et garage dans les quartiers résidentiels. Ce phénomène n'a fait que de s'amplifier depuis. Les complexes de cinémas, les centres sportifs, les universités... ont suivi le mouvement : beaucoup se trouvent aujourd'hui en-dehors des villes, sur le modèle américain du « tout à la voiture ». Or, les sociétés de transport en commun – dont les budgets ne sont pas extensibles à l'infini – ne peuvent desservir que les zones les plus densément peuplées. Sans nécessairement relier les campagnes devenues des dortoirs aux centres d'activités (de travail ou de loisir). Pour les populations concernées, la voiture s'impose.



SOLUTIONS À COURT TERME, SOLUTIONS À LONG TERME

Certaines villes ont su garder une vie culturelle intense, accessible à (presque) tous leurs habitants. Pour généraliser ce modèle, il faut « re-densifier » en réorganisant le territoire. Ce qui prend beaucoup de temps et ne produit des effets qu'à long terme. Mais, sans changer l'implantation de l'habitat et des centres d'activité, des alternatives – parfois fort simples – existent dès aujourd'hui. D'une part, les citoyens peuvent modifier leurs habitudes, pour aller vers plus de solidarité (co-voiturage, ...). D'autre part, face à la difficulté « d'aller à la culture », les collectivités peuvent la « faire venir à elles ». Et développer des activités socio-culturelles locales. On observe d'ailleurs un mouvement en ce sens (multiplication des fêtes de villages, des grands feux, ...).

ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

Automobiliste n'est pas synonyme d'égoïste ! Et les usagers des bus et des trains ne sont pas nécessairement des défenseurs de la solidarité... Mais améliorer l'accès à la vie sociale et à la culture engendre des avantages pour la société dans son ensemble. Augmenter les possibilités de mener des activités « en société », c'est aussi augmenter les possibilités de rencontre et d'échange. Les premiers bénéficiaires sont les non motorisés : jeunes, personnes précarisées, personnes handicapées, . . .

Le recentrage des services publics sur les grandes villes et l'abandon progressif de ceux-ci dans les régions plus rurales (le kilométrage de voies ferrées a baissé de 18% entre 1970 et 2000) créent une région à deux vitesses où les besoins de la population ne peuvent plus être pris en charge partout de façon équitable. Inverser la tendance permettra, à terme, d'améliorer l'équité entre les villes et les communes rurales.

PISTES D'ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

- Mettre en place des plans spécifiques d'accessibilité pour les grands événements de masse (festivals en plein air, événements sportifs occasionnels, . . .) en collaboration avec la SNCB et les TEC.
- Développer les activités sociales et culturelles « locales » en milieu rural.
- Améliorer l'offre en transport en commun, particulièrement la nuit et les week-ends.

POUR LE CITOYEN

- Faire du covoiturage : partager sa voiture avec des personnes qui ne possèdent pas de véhicule ou de permis de conduire.
- S'inscrire dans un système de carsharing ou voiture partagée pour disposer d'une voiture uniquement quand on en a vraiment besoin (voir fiche 1)
- Participer aux activités sociales et culturelles locales.

SAVIEZ-VOUS QUE

En 1996, un ménage belge consacrait en moyenne 10,6% de son budget annuel aux transports et 9% à la culture et aux loisirs. En 2004, ce sont 16,2% du budget qui sont affectés au transport, et 8,5% à la culture et aux loisirs. Cette forte augmentation s'explique notamment par l'évolution de la culture automobile. Les véhicules neufs sont plus lourds, plus puissants, mieux équipés et . . . plus coûteux ! Par ailleurs, ces chiffres moyens masquent de grandes inégalités. En Wallonie, en 2001, les ménages les plus aisés (20% les plus riches) dépensaient 9.766 euros par an pour leur transport (soit 20,7% de leur budget). Les moins aisés (20% les moins riches) ne consacraient que 8,1% de leur budget au transport, soit . . . 1.075 euros.^[26]

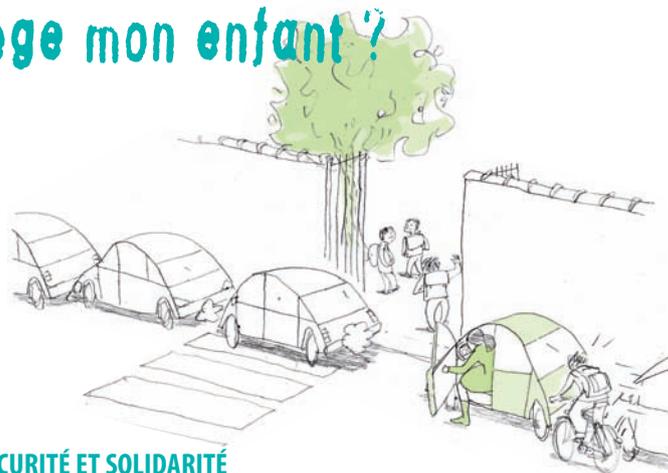
POUR EN SAVOIR PLUS

- Avis-cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable, CFDD, Bruxelles, 2004
- Site co-voiturage : www.luxcovoiturage.be

A l'école en voiture : je protège mon enfant ?

J'en ai assez que maman m'accompagne tous les jours en voiture à l'école. Je veux y aller à vélo. Or, mes parents me l'interdisent. Ai-je raison ou pas ? Si j'ai raison comment les convaincre ? Merci pour vos futures réponses.

Message de Hugo sur Internet – 15 février 2005



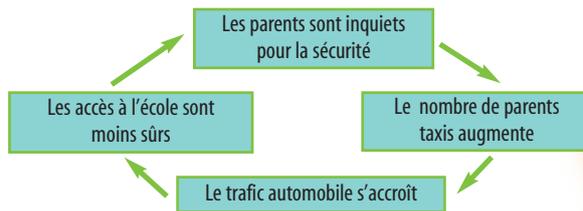
MA VOITURE, SA LIBERTÉ ?

Dans de nombreuses familles, l'enfant est conduit par ses parents partout jusqu'à l'âge de 18 ans, lorsqu'il peut enfin décrocher son propre permis de conduire. De nombreuses raisons sont évoquées par les parents pour voiturer leurs enfants : les routes ne sont pas sûres, le parent passe de toute façon près de l'école, les enfants préfèrent rester au chaud... Mais si, une fois encore, la vérité sortait de la bouche des enfants ?

En effet, les enquêtes auprès des jeunes donnent toutes le même écho : de nombreux élèves du primaire et du secondaire en ont assez d'être voiturés d'un lieu à l'autre. Assez d'être cantonnés au siège arrière d'une voiture, qu'ils rejoignent dans le garage familial et ne quittent que devant l'entrée de l'école. Aux yeux des jeunes, la voiture c'est le boulet ; le trajet à pied, à vélo, en scooter ou en bus, c'est la liberté.

SÉCURITÉ ET SOLIDARITÉ

Parkings sauvages et engorgements aux abords des écoles, conduite trop rapide... ces incivilités – ou simples distractions – sont à l'origine d'un certain nombre de collisions avec des cyclistes et avec des piétons. En évitant d'utiliser la voiture aux abords de l'école, on réduit considérablement les sources de danger pour les enfants. Tous les enfants. Pour sortir du cercle infernal... Et prouver que la voiture dans l'environnement direct des écoles n'est pas une fatalité.



La sécurisation des abords d'écoles fait l'objet de l'attention publique depuis plusieurs années. Certaines mesures sont d'ordre technique : ralentisseurs, rétrécissements de voirie, traversées piétonnes, ... D'autres relèvent du cadre réglementaire, comme les zones 30 imposées dans tout le pays aux abords des écoles.

ENFANTS ET PARENTS Y GAGNENT À TOUS LES RAYONS

Pédaler, marcher, ça réveille et ça fait du bien, aux enfants comme aux parents ! Faire de l'exercice quotidien permet de prévenir l'obésité, développer la motricité et la concentration. Et, ce qui n'est pas plus mal, cela désengorge les accès vers l'école, où tous se sentent, du coup, plus en sécurité. Par ailleurs, en assimilant des règles de conduite et de sécurité, l'enfant développe son autonomie et la confiance en soi, il sera plus enclin à un comportement responsable sur la route.

La mobilité scolaire est un enjeu majeur : à l'échelle de la Belgique, les déplacements scolaires représentent près de la moitié des déplacements automobiles à l'heure de pointe du matin. En réduire le nombre permettrait d'éviter de nombreux problèmes de congestion.

PISTES D'ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

- Poursuivre les travaux de sécurisation aux abords d'écoles.
- Equiper les écoles en parkings pour vélos.
- Rien ne vaut un vrai projet humain, qui mobilise les enfants, les parents, l'école, les conseils de participation, l'administration communale. Pour

unir leurs efforts afin d'améliorer les conditions de sécurité et développer des idées qui évitent que les cartables soient trop lourds et les routes encombrées.

POUR LE CITOYEN

- Initier son (ses) enfant(s) à la pratique du vélo, aux règles de sécurité (comment traverser une route, ...)
- Organiser du co-voiturage avec d'autres parents.
- Se garer à 200 ou 300 m de l'école, pour désengorger ses abords ... et profiter du chemin en compagnie de ses enfants !

SAVIEZ-VOUS QUE

De nombreuses écoles se sont engagées, avec le soutien de la Région wallonne, dans une réflexion en profondeur sur l'accessibilité à leurs bâtiments. Elles élaborent un plan de déplacements scolaires (PDS), qui débouche sur des mesures concrètes : rangs à vélo et à pied pris en charge par des parents d'élèves ou d'autres bénévoles, agent communaux pour régler la circulation aux endroits stratégiques, aménagement de carrefours. Certaines écoles, enfin, sont impliquées dans des projets très ciblés comme le Brevet du Cycliste ou l'opération Tandem Scolaire, qui visent à offrir aux enfants une vraie autonomie pour se déplacer à vélo entre la maison et l'école.

POUR EN SAVOIR PLUS

- Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires, (Manuels du MET, n°6), Ministère wallon de l'Équipement et des Transports, Namur, 2003
- www.empreintes.be

La voiture propre, LA solution ?

Quand il n'y aura plus de pétrole, les constructeurs sortiront enfin le moteur à eau, qu'ils gardent depuis longtemps dans leurs tiroirs. Ca arrangera les problèmes de pollution.

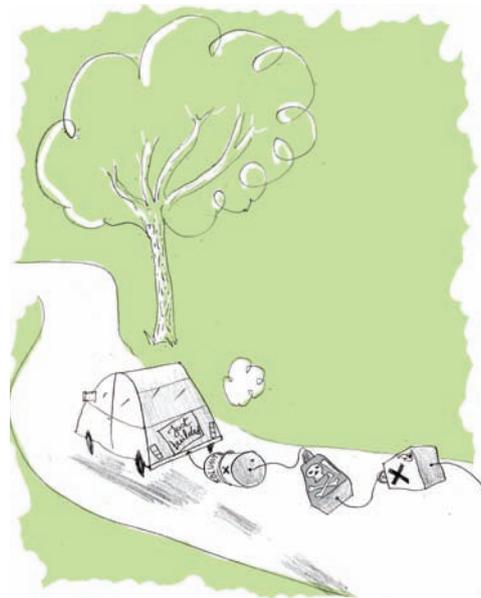
VERRE À MOITIÉ PLEIN...

Les innovations technologiques sont parfois présentées comme la seule solution sérieuse aux problèmes de pollution automobile. Ce discours sans nuances fait largement appel au concept de « voiture propre ».

La technologie a déjà fait la preuve de ses possibilités, notamment en matière de réduction des polluants locaux. Mais il n'est malheureusement pas possible de fabriquer et utiliser un véhicule (ni un frigo, ni une machine à laver...) sans générer de pollution. Environ 20% des gaz à effet de serre imputables à une voiture sont émis lors de la fabrication et du recyclage. Et les nouvelles technologies apportent aussi de nouvelles nuisances. Ainsi, les motorisations hybrides utilisent des batteries dont le recyclage est encore loin d'être parfaitement maîtrisé...

... OU À MOITIÉ VIDE ?

« Remplacer le pétrole » comme carburant et diminuer les émissions de



gaz à effet de serre d'environ 30% à l'horizon 2020 (selon les recommandations du Parlement européen^[32]) : deux défis majeurs pour les transports. Ils ne pourront pas être relevés par les seules technologies actuellement à l'étude (véhicules hybrides, hydrogène, biocarburants, ...). C'est pourquoi il faut agir en priorité sur la réduction de la demande (moins de déplacements) et le transfert modal (marche, vélo, transport en commun).

D'AUTRES AVANTAGES !

Les transports collectifs et les modes doux (marche, vélo, ...) réduisent les polluants (gaz à effet de serre, particules,

FICHE 10

composés organiques volatils), mais aussi le bruit et l'encombrement des voies publiques. Les services publics de transport en commun contribuent à la rencontre entre personnes, donc à la cohésion sociale, aussi bien qu'au maintien d'emplois de qualité dans le service public. Enfin, ils permettent de réduire la dépendance énergétique au pétrole et ont, par conséquent, un impact positif au niveau financier (individuel et collectif). En bout de course, la recherche et l'implémentation de solutions « propres » sont susceptibles de faire émerger de nouveaux métiers et de nouvelles productions.

PISTES D' ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

- Veiller à ce que les véhicules « atteints par la limite d'âge » (et plus polluants que les derniers modèles) ne soient pas envoyés dans un pays en développement pour y vivre une « seconde jeunesse ».
- Poursuivre les recherches applicables aux véhicules de transports publics par route.
- Créer des couloirs en site propre et mettre en place des systèmes de feux prioritaires pour les bus (leurs émissions diminuent fortement (10%) lorsque leur vitesse moyenne de circulation des bus augmente légèrement (5km/h)- du moins jusqu'à une certaine limite. . . .).

POUR LE CITOYEN

- Penser d'abord à réduire ses déplacements ou à utiliser le transport en commun, la marche, le vélo, . . .
- Oser d'autres solutions ! La technologie existe aussi en matière de vélos : du « vélo couché », aux vélos avec assistance électrique, la gamme est

très large.

- Adopter une conduite plus souple, moins rapide. Cela permet de réduire considérablement ses émissions de gaz à effet de serre.
- Lors de l'achat, être attentif aux performances environnementales de son futur véhicule.
- Acheter son véhicule en fonction de ses besoins quotidiens : il est possible de rouler dans une petite citadine toute l'année et de louer une familiale pour les vacances. C'est meilleur pour le portefeuille et meilleur pour le climat.

SAVIEZ-VOUS QUE

En Belgique, le secteur des transports est responsable de 20% des émissions de CO₂ (dont environ les trois quarts pour les voitures). Et ces émissions augmentent de 20% tous les dix ans. Donc, si une voiture est indispensable, mieux vaut la choisir « la moins sale possible » ! Le SPF Santé publique, Sécurité alimentaire et Environnement publie un « Guide CO₂ de la voiture » qui est remis à jour chaque année^[27, (29)]. Ce guide reprend l'ensemble des marques automobiles et classe les modèles en fonction de leur consommation et leurs émissions de CO₂. Des incitants existent sous forme de réductions d'impôts à l'achat d'un véhicule peu polluant qui peuvent aller jusqu'à 15% du prix d'achat (plafond = 3.280 euros).

POUR EN SAVOIR PLUS

- Sciences, technologies et société : questions et réponses, Michel WAUTLET, De Boeck, Bruxelles, 2005
- Institut Français du pétrole (IFP) : www.ifp.fr

Le transport en commun : mauvais rapport qualité / prix ?

**« Et dire que l'on paye pour un service aussi médiocre !
Les transports en commun, c'est vraiment l'arnaque ! »**



PEUT MIEUX FAIRE ?

Quand le train a du retard ou que les bus ne roulent pas, les commentaires volent bas ! Mouvement d'humeur pour un jour de désagrément, ou phénomène de « goutte qui fait déborder le vase » ? Les transports en commun ont-ils un mauvais rapport qualité/prix ? La voiture n'est-elle pas encore ?

D'un côté, l'automobile offre une grande souplesse et une grande autonomie. Mais elle fait payer ses avantages très cher, en coûts (fiche 12) et en sécurité (fiche 10), pour soi comme pour la société. De l'autre côté, les transports en commun présentent un service efficace pour un coût réduit. Mais ils présentent des problèmes de capacité aux heures de pointe. Et les infrastructures (points d'arrêt), les horaires et les trajets sont parfois inadaptes (notamment pour les trajets domicile-travail).

PETITS, LES PRIX

Cependant, l'amélioration des services est tout à fait possible. Les évolu-

tions récentes le prouvent d'ailleurs (fiche 2). Utiliser les trains et les bus, c'est alimenter le « cercle vertueux » : une demande plus exigeante incite les gestionnaires à améliorer l'offre.

Le coût moyen d'une voiture est d'environ 5.000 euros par an. Une vraie fortune ! Une carte train réseau SNCB (permettant de circuler sur tout le réseau) coûte 2.372 euros par an. Une carte train trajet entre Namur et Bruxelles revient à 273 euros par an. Un libre parcours TEC coûte 450 euros ... Quand la proximité et la nature du transport le permettent, les transports en commun peuvent donc être financièrement très attractifs.

GRANDES, LES QUALITÉS

Les transports en commun, quels qu'ils soient, sont nettement

plus sûrs que les voitures (fiche 10). En train, en tram, en métro ou en bus, pas besoin d'airbag...

La qualité d'un voyage est liée à son efficacité, mais aussi à son agrément. Prendre le train et le bus, c'est avoir un chauffeur. Et pouvoir se reposer, lire, téléphoner, travailler, converser... sans subir le stress et les dangers de la conduite.

Utiliser les transports en commun, c'est aussi gérer ses transports plus efficacement. La grande souplesse d'utilisation de la voiture incite à en user et abuser. Prendre ses clefs et démarrer, c'est tellement simple - même si le trajet peut se faire à pied ou à vélo...

PISTES D'ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

Améliorer la qualité des services de transport en commun. Pour cela :

- prendre en compte les besoins des usagers (sondages, enquêtes de satisfaction, dialogue avec les associations);
- en particulier, intégrer les besoins des travailleurs (dialogue avec les employeurs et les syndicats)

POUR LE CITOYEN

- Se livrer à un petit calcul pour comparer les rapports qualité/prix de la voiture et des transports en commun.
- Utiliser les services de transport en commun au quotidien et louer temporairement un véhicule si nécessaire.

- Oser l'achat groupé (une seule voiture pour plusieurs ménages) qui permet d'améliorer le rapport qualité/prix de la voiture.
- Se renseigner auprès de son employeur ou de son syndicat sur les formules de remboursement de frais de déplacement.

SAVIEZ-VOUS QUE

Les sociétés de transport en commun assurent des missions de service public. Ces missions sont en partie financées par les utilisateurs (ou clients) des services et en partie par l'Etat. Ainsi, pour l'année 2005, les « ventes de billets » représentaient 48% des rentrées financières pour le trafic intérieur de voyageurs de la SNCB, soit 449,4 millions d'euros. Les compensations de l'Etat pour les missions de service public de la SNCB couvrent les 52% restants mais ne se limitent pas à cette intervention : elles représentent 747,7 millions d'euros pour l'année 2005 et comprennent notamment des soutiens à diverses mesures tarifaires (enfants, travailleurs, seniors)^[7]. Pour le groupe TEC, les ventes et prestations 2005 sont constituées à 20% (82 millions d'euros) par les recettes de trafic et à 80% (324 millions d'euros) par les subventions d'exploitation et d'investissements d'exploitation versées par la Région wallonne. A celles-ci, il faut ajouter une vingtaine de millions d'euros de subvention d'investissements d'infrastructure^[10].

POUR EN SAVOIR PLUS

- Le coût du déplacement des personnes, Cellule syndicale de Mobilité, avec la contribution de Caroline SETRUK, CSC francophone, Bruxelles, 2006
- www.uitp.com, union internationale du transport public

L'automobiliste est-il la vache à lait de l'Etat ?

Taxes, accises et re-taxes : j'ai parfois l'impression de ne plus avoir une voiture, mais un citron. Un citron pressé.

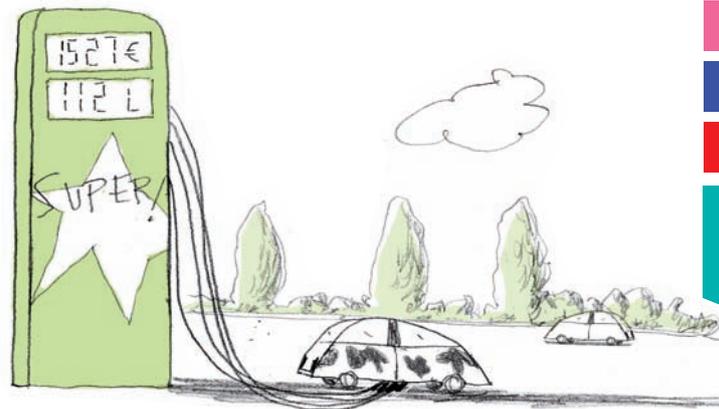
UN DÉSÉQUILIBRE PERMANENT

L'automobiliste se considère souvent comme le « payeur de service ». Celui qu'on sollicite puis qu'on abandonne dans son coin, sans qu'il revoie jamais la couleur de son argent.

D'un côté, les automobilistes alimentent les caisses de l'Etat (TVA, taxe de circulation, accises sur le carburant, ...). De l'autre côté, la collectivité doit assumer la construction et l'entretien des infrastructures. Mais aussi les coûts externes engendrés par les voitures (dégâts de la pollution, du bruit, accidents, soins de santé, ...). Les recettes (taxes) suffisent-elles aux dépenses ? Dans le cas de la Belgique, la réponse est non (rubrique sachiez-vous que). C'est l'Etat qui paie pour la voiture et non l'inverse.

CIRCULER LIBREMENT...

Conduire une automobile est un droit, que les conducteurs « paient » en partie à l'Etat à travers les taxes. Plus fondamental est le droit de circuler librement. Chacun doit avoir la possibilité d'exercer ce droit, dans une logique de



justice sociale. C'est pourquoi les services publics de transport en commun, les aménagements de pistes cyclables, de trottoirs sécurisés, de zones piétonnes font partie des devoirs de l'Etat envers les citoyens. Certes, ces investissements sont encore insuffisants pour répondre à tous les besoins, et s'ils ne permettent pas à tous d'aller partout en transport en commun ou à pied, beaucoup peuvent déjà le faire. En profitons-nous vraiment ?

Promouvoir le transfert modal (de la voiture vers les services de transport en commun et les modes doux) nécessite des moyens financiers conséquents. En matière de transport de marchandises, la Suisse a expérimenté avec succès un moyen de financement original : les taxes de roulage des poids lourds

alimentent un fonds qui sert au financement de projets ferroviaires. En matière de transport de personnes, la ville de Londres a mis en place un système de péage urbain pour les voitures. Dont les recettes permettent de développer les transports en commun (train, bus, métro).

... POUR UNE MEILLEURE JUSTICE SOCIALE

Actuellement, il y a en Belgique une voiture pour deux personnes, bébés compris. Mais un quart des ménages ne possèdent pas de voiture. Parfois par choix. Souvent par manque de moyens financiers. Laissés sur le bord de la route, ces citoyens ne sont pas égaux en droits avec ceux qui peuvent utiliser une voiture.

La mobilité peut se mesurer par le nombre de kilomètres parcourus en un temps donné. L'accessibilité par le nombre de lieux et services que l'on peut atteindre en un temps donné. Améliorer l'accessibilité (sans vouloir nécessairement augmenter la mobilité), c'est œuvrer pour plus de justice sociale.

PISTES D' ACTIONS

POUR LA SOCIÉTÉ

- Communiquer sur la réalité des chiffres : faire savoir que la vache à lait n'est pas où l'on pense.
- Adopter une politique ambitieuse de transfert modal.
- Instaurer une logique dans laquelle améliorer l'accessibilité devient une priorité.

POUR LE CITOYEN

- Prendre conscience qu'un service public ne peut fonctionner que grâce aux rentrées fiscales.
- Prendre conscience qu'une petite voiture qui roule peu génère moins de frais qu'une grosse qui roule beaucoup . . .

SAVIEZ-VOUS QUE

En Belgique, en 2004, les recettes de l'Etat liées à l'utilisation de véhicules se sont élevées à 11.486 millions d'euros (tout compris : amendes, taxes radios, . . .), selon la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle^[20]. Par ailleurs, selon l'Agence européenne de l'environnement (EEA)^[13], les coûts externes de la voiture sont, pour la Belgique, de 108 euros pour 1000 personne.kilomètre (p.km). Cette année là, 111,63 milliards de p.km ont été roulés par des voitures sur nos routes^[26]. Ce qui représente 12.056 millions d'euros de coûts externes, soit 570 millions d'euros de plus que les recettes de l'Etat.

POUR EN SAVOIR PLUS

- Vers une tarification équitable et efficace dans les transports – Options en matière d'internalisation des coûts externes dans l'Union européenne, Livre vert de la Commission européenne, 2004
- www.eea.eu.int

Bibliographie Bibliographie Bibliographie

MOBILITÉ - ASPECTS GÉNÉRAUX

1. Avis-cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable, Conseil fédéral du développement durable (CFDD), Bruxelles, 2004
2. La mobilité quotidienne des Belges, Jean-Paul Hubert et Philippe Toint, Presses universitaires de Namur, 2002
3. La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix, Livre blanc, Commission européenne, Bruxelles, 2001
4. Transport, and environment facing a dilemma – Term 2005 : indicators tracking transport and environment in the European Union, European Environment Agency, Copenhague, 2006
5. Transport et développement économique, (Table ronde 119), Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT), OCDE, Paris, 2002
6. Un pas vers un développement durable ? – Deuxième rapport fédéral sur le développement durable, Bureau fédéral du Plan, Bruxelles, 2002

7. Progresser au rythme du client, rapport annuel 2005, SNCB, Bruxelles, juin 2006

RÉGION WALLONNE

8. Contrat de gestion de mobilité entre la Région wallonne, la Société Régionale wallonne du Transport (SRWT) et la Société de Transport en Commun 2005-2010
9. Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires, (Manuels du MET, n°6), Ministère wallon de l'Équipement et des Transports, Namur, 2003
10. Rapport financier 2005, Société Régionale Wallonne du Transport, Namur, 2006
11. Trafic et sécurité sur les routes et autoroutes de Wallonie : données et commentaires, Didier ANTOINE, Direction du Trafic et de la Sécurité routière (D112), MET, Namur, 2002

COÛTS - FISCALITÉ

12. Etablir un compte déplacements à l'échelle locale, Fabien DUPREZ, Gabriel JOURDAN, Nathalie PITAVAL, Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme (CERTU), Lyon, 2005
13. External Costs of Transport, Factsheet, European Environment Agency, Copenhague, 2001
14. Le coût du déplacement des personnes, Cellule syndicale de Mobilité, avec la contribution de Caroline SETRUK, CSC francophone, Bruxelles, 2006
15. Les coûts de la désurbanisation, Jean-Marie HALLEUX et Laurence DE KEERSMAECKER, (Etudes et Documents), Conférence permanente du développement territorial (CPDT), MRW, Namur, 2002
16. Les coûts externes des transports – Etude d'actualisation, Document de synthèse, sous la direction de Christoph SCHEYER (INFRAS) et du Prof. Werner ROTHENGATTER (Université de D – Karlsruhe), INFRAS, Zürich, 2004
17. Les coûts globaux des transports routiers de personnes en Région wallonne, Valérie HAMENDE, Arnaud HERMESSE, Centre international de recherches et d'information sur l'économie publique, sociale et coopérative (CIRIEC), Université de Liège, 2000.
18. Les coûts sociaux et environnementaux du transport, P.-M. BOULANGER, in Indicateurs pour un développement durable 05/03, Institut pour un Développement Durable, Ottignies, nov-déc. 2003
19. Mesures fiscales en faveur des automobilistes, Service Public Fédéral Finances, Bruxelles, 2004
20. Productivité fiscale des voitures en 2005, Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (FEBIAC), 2006
21. Une fiscalité favorable à la mobilité durable, in Le Cémaphore n°45, MET-DG3, Réseau des conseillers en mobilité, 2005
22. Vers une tarification équitable et efficace dans les transports – Options en matière d'internalisation des coûts externes dans l'Union européenne, Livre vert de la Commission européenne, 2004

SOCIÉTÉ

23. Mieux utiliser sa voiture, Fiche-conseil n° 119, Réseau Eco-consommation, Charleroi, 2003
24. Sciences, technologies et société : questions et réponses, Michel WAUTELET, De Boeck, Bruxelles, 2005

25. The social implications of hypermobility, J. ADAMS in "The economic and social implications of sustainable transportation," Ottawa workshop, OCDE, 1999

26. Transport and society : transport sustainability's poor cousin, Stephanos Anastasiadis, T&E European Federation for Transport and environment, Bruxelles, 2002

ENVIRONNEMENT

27. Guide CO₂ de la voiture, Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement, Bruxelles, 2006

28. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?, in La Cémathèque, n°5, MET-DG3 – Réseau des Conseillers en Mobilité, Namur, 2002

29. Nouvelles infrastructures routières et développement durable : l'impossible mariage, Inter-Environnement Wallonie, Namur, 2005

30. Quatrième communication nationale belge à la Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques, SPF santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement, Bruxelles, 2006

31. Tableau de bord de l'environnement wallon 2005, DGRNE (Ministère de la Région wallonne), Jambes, 2005

32. Vaincre le changement climatique planétaire, Résolution du Parlement européen, P6_TA(2005)0433, Bruxelles, novembre 2005

SANTÉ

33. Differences in cyclists and car drivers exposure to air pollution from traffic in the city of Copenhagen, J. RANK, J. FOLKE, Ph. JESPERSEN, in The Science of the Environment (2002) 279: 131-136

34. Les effets de la pollution de l'air liée aux transports sur la santé, Michal KRYZANOWSKI, OMS, Lausanne, 2005

35. Mémoire, Friedmann et al., in Impact of changes in transportation and commuting behaviours during the 1996 summer olympic games in Atlanta on air quality and childhood asthma, Direction de la Santé publique, Montréal, 2002

36. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : résumé, Organisation mondiale de la santé (OMS), Genève, 2004

URBANISME

37. Habitude de déplacement de la clientèle des commerces liégeois, Service d'Etude en Géographie Economique Fondamentale et

Appliquée de l'Université de Liège (Segefa), Juin 2002

38. La mobilité des ménages, Province du Brabant wallon, Wavre, 2004

39. Mobilité urbaine, Comité de l'Académie pour les applications de la science (CAPAS), Bruxelles, février 2000.

40. Vitrites, Edition spéciale Mobilité, UCM Hainaut, Mons, 2004

VÉLO

41. A vélo au boulot : huit témoignages - Toutes les informations pratiques pour rouler fûté dans Bruxelles, Ministère de la région de Bruxelles Capitale, 2005

42. Italie du Nord : des centres urbains où fourmillent des cyclistes, in Ville à vélo n°121, Gracq, novembre-décembre 2005

LIENS INTERNET

PARTENAIRES DE LA BROCHURE

- (1) Centre de Documentation et de Diffusion en Mobilité (CDDM) : www.documentation.mobilite.wallonie.be
- (2) CSC : www.csc-en-ligne.be

(3) CEPAG : www.cepag.be

(4) FEC : www.fecasbl.be

(5) FGTB : www.fgtb.be

(6) Inter-Environnement Wallonie (IEW) : www.iewonline.be

(7) Portail wallon de la mobilité : www.mobilite.wallonie.be

(8) Réseau intersyndical de sensibilisation à l'environnement (RISE) : www.rise.be

NIVEAU INTERNATIONAL

(9) Association for study of Peak Oil (ASPO - association pour l'étude du pic pétrolier) : www.peakoil.net

(10) Centre international de recherches et d'information sur l'économie publique, sociale et coopérative (CIRIEC) : www.ulg.ac.be/ciriec/

(11) Organisation mondiale de la santé (OMS) : www.who.int/fr

(12) Union internationale du transport public (UITP) : www.uitp.com

NIVEAU EUROPÉEN

(13) Agence européenne pour l'environnement (AEE) : www.eea.eu.int

(14) Confédération européenne des syndicats (CES) : www.etuc.org

(15) Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) : <http://www.cemt.org/indexfr.htm>

(16) Fédération européenne pour le transport et l'environnement (T&E) : www.transportenvironment.org

(17) Observatoire européen de la sécurité routière :
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_en.htm

NIVEAU NATIONAL (HORS BELGIQUE)

(18) Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), France : www.ademe.fr

(19) Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme (CERTU) :
www.certu.fr

(20) INFRAS, société de recherche et de conseil (Suisse) : www.infras.ch

(21) Institut Français du pétrole (IFP) : www.ifp.fr

(22) Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), France : www.inrets.fr

(23) Site de Claude Got, Docteur en médecine, spécialiste en sécurité routière : www.securite-routiere.org

NIVEAU NATIONAL (BELGIQUE)

(24) Cambio Belgique, société de carsharing : www.cambio.be

(25) Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) : www.ibsr.be

(26) Institut national de statistiques (INS), portail mobilité :
www.statbel.fgov.be/port/mob_fr.asp

(27) Institut pour un développement durable (IDD) :
<http://users.skynet.be/idd/>

(28) Service public fédéral mobilité et transports : www.mobilit.fgov.be

(29) Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement : <http://www.health.fgov.be>

(30) SNCB, transport ferroviaire en Belgique : www.b-rail.be

(31) Site proposant un outil de calcul en ligne du coût au km de son véhicule : www.automagazine.be

(32) Taxistop, société de carsharing : www.taxistop.be

NIVEAU RÉGIONAL WALLON

(33) Covoiturage en Province de Luxembourg : www.luxcovoiturage.be

(34) Empreintes asbl, organisation de jeunesse : www.empreintesasbl.be

(35) Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens asbl :
www.gracq.be

(36) Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS) : www.statistiques.wallonie.be

(37) Pro Vélo asbl : www.provelo.be

(38) TEC, transport en commun en Wallonie : www.infotec.be

RéalisationRéalisationRéalisation

Brochure réalisée conjointement par les cellules mobilité de la CSC, de la FGTB et d'IEW
Avec le soutien du MET - Direction Générale des Transports

Comité de rédactionComité de rédactionComité de rédaction

Ancion Nicolas
Bouttin Véronique, IEW
Courbe Pierre, IEW
Dawance Sophie, IEW
Dossin Jean-Luc, CEPAG-FGTB
Martin Hugo, FEC-CSC
Invernizzi Sandra, CEPAG-FGTB
Vellande Bénédicte, FEC-CSC

IllustrationsIllustrationsIllustrations

Jean-François Vallée

GraphismeGraphismeGraphisme

Airelle

Comité de lectureComité de lectureComité de lecture

Dawance Jean-Pierre, CEPAG-FGTB

Ernon Brigitte, MET-D311

Geerts Alain, IEW

Thirifays Véronique, FEC-CSC

Van Duyse Dominique, MET-D311

Editeur responsableEditeur responsableEditeur responsable

Jean-Yves Saliez, Secrétaire général,

Inter-Environnement Wallonie

Boulevard du Nord, 6

5000 NAMUR

ContactsContactsContacts

A la FGTB : Jean-Luc DOSSIN - jean-luc.dossin@cepag.be

A la CSC : Bénédicte VELLANDE - bvellande@acv-csc.be

Chez Inter Environnement Wallonie : Pierre COURBE - p.courbe@iewonline.be

Notre brochure est également téléchargeable sur nos sites :

www.cepag.be (onglet mobilité)

www.csc-en-ligne.be

www.iewonline.be