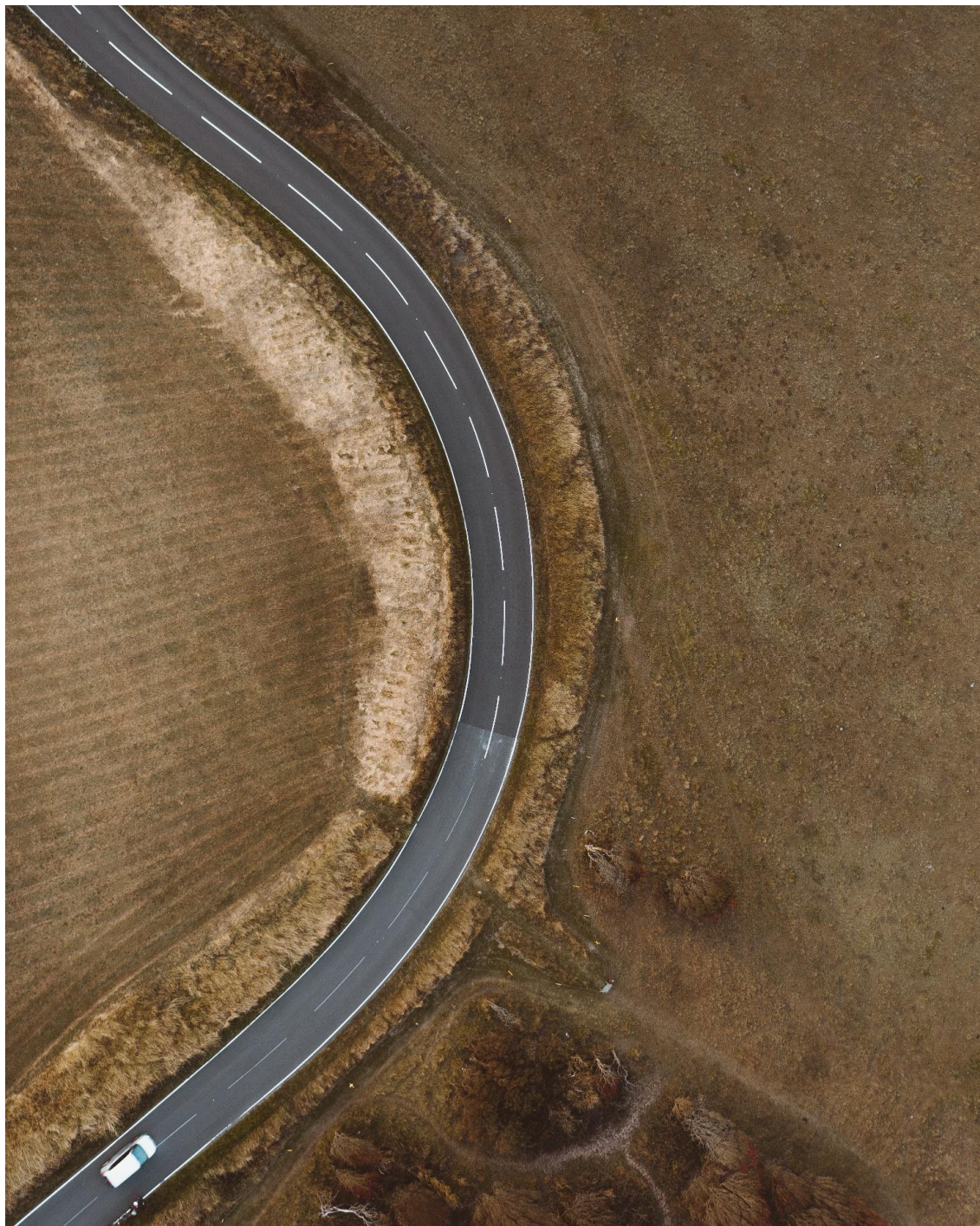




# Mobilité à deux vitesses

## *Concilier l'urgent et l'essentiel*



# Mobilité à deux vitesses

## Concilier l'urgent et l'essentiel

Cette longue période de restrictions de déplacement oblige la population à concevoir différemment sa mobilité quotidienne. Le développement sans précédent du télétravail chamboule les habitudes de circulation et de consommation. La voiture individuelle est en effet plus souvent garée devant le domicile que bloquée dans les embouteillages, même si la tendance semble à la baisse. Jamais peut-être, nos parcs, nos sentiers et nos forêts n'ont été autant arpentés par les citoyens. La vente de vélo a explosé durant le confinement, si bien qu'il y a encore aujourd'hui une pénurie. Avec une population confinée, ou du moins plus restreinte dans ses déplacements, c'est le marché des services de livraison qui se développe également.

La crise sanitaire a donc, partiellement et momentanément<sup>1</sup>, déstructuré les réseaux de circulation des personnes, des biens et des services. Indéniablement, elle nous questionne sur notre rapport à l'espace et au temps dans un monde ultra connecté. D'aucuns pourraient penser que cette parenthèse dans le tumulte du monde présente une opportunité pour voir se développer d'autres formes de mobilité.

Des acteurs de l'économie sociale impliqués dans des alternatives de mobilité travaillent déjà depuis plusieurs années sur d'autres manières de se déplacer ou de transporter des biens de consommation. En quoi leurs modèles entrepreneuriaux sont une proposition d'une autre forme de mobilité ? Visent-ils à répondre à des enjeux et des besoins sociaux ? Dans cette première partie, nous allons tenter de cerner quelques enjeux de la mobilité actuelle. Par la suite, deux autres textes paraîtront. L'un d'eux reviendra sur l'intervention de l'Etat et de son soutien aux initiatives d'économie sociale dans le domaine de la mobilité. Enfin, le troisième questionnera l'avenir de la mobilité ou du moins les directions possibles qui affecteront nos vies. Nous nous appuierons sur les constats des acteurs de l'économie sociale.

### Un bref premier aperçu en lien avec l'économie sociale

Les défis en matière de mobilité sont énormes. Spontanément, celui lié à la qualité de l'air et au dérèglement climatique nous vient rapidement à l'esprit. La majorité de la population s'accordera en effet sur la nécessité de diminuer nos déplacements notamment automobiles<sup>2</sup>. Il y a donc une unanimité sur l'urgence du développement de nouvelles formes de mobilité. Du moins, il est de bon ton de l'annoncer publiquement. Si la voiture est bien le moyen de transport le plus polluant au monde<sup>3</sup>, elle n'est qu'une partie de ce que représente la mobilité dans l'ensemble des coûts environnementaux et climatiques. La mobilité recouvre donc de nombreux aspects et nous n'en viserons que deux ici pour ensuite nous intéresser principalement sur le deuxième.

Premièrement, cela tombe sous le sens, la mobilité ne concerne pas seulement le transport des personnes. La circulation des biens de consommation est également à relever d'autant plus avec l'explosion du commerce en ligne dont les coûts

environnementaux sont liés aux comportements d'achat individuels. Se faire livrer un produit venant de Chine via une grande enseigne du e-commerce a en effet un impact énorme sur la planète. Cette marchandise aura dans un premier temps voyagé par avion (ou par train) depuis Pékin jusqu'à Bierset-Liège avant d'être acheminée jusqu'au dépôt central d'un livreur basé en Belgique. Ensuite, votre colis sera livré chez vous, si vous êtes à votre domicile, ou fera encore un trajet vers le bureau de poste le plus proche si vous n'êtes pas présent. Ceci concerne le voyage le plus direct pour votre bien venant de Chine. Si l'entreprise de livraison est basée ailleurs en Europe, ou si l'avion-transporteur atterrit dans un pays limitrophe, ce sont des kilomètres supplémentaires qui sont parcourus par le produit. On pourrait également ajouter à ces externalités le suremballage mais aussi les renvois de commande lorsque celle-ci ne plait pas au consommateur. En Europe, ce sont 10 milliards<sup>4</sup> de colis qui sont envoyés chaque année via une plateforme en ligne dont 54.6%<sup>5</sup> proviennent de Chine. Il s'agit principalement de vêtements et de chaussures puisque 53%<sup>6</sup> des achats sont des produits textiles. Cela représente des tonnes de déchets d'emballage et un nombre de voyages important entre ces deux parties du globe. L'impact négatif sur l'environnement est aussi accentué par les distributions finales vers le consommateur.

Dans ce domaine de la livraison aux particuliers, des acteurs en économie sociale comme « Urbike » ou le « Coursier wallon », sociétés coopératives, proposent une autre manière de se faire livrer et donc de consommer. Ces coopératives actives dans la logistique cyclo-urbaine invitent à repenser les services de livraison en ville par l'utilisation du vélo-cargo. Ce sont des initiatives de mobilité active qui ont pour volonté d'améliorer la circulation des biens de consommation en ville. Le « Coursier wallon » insiste particulièrement sur la promotion du commerce local et du circuit court. « Urbike » valorise principalement la livraison en bout de chaîne. Les deux initiatives sont propices également à promouvoir les voies piétonnes ainsi que la densification des pistes cyclables. Le but étant de maximiser les déplacements à taille humaine au sein de la ville tout en consommant autrement.

Deuxièmement, la mobilité concerne tout un système basé sur l'interdépendance de multiples acteurs qui vivent grâce au travail de chacun. Un développement « durable » de celle-ci vise justement à revoir ce système dans son ensemble. Mais ce qui sera considéré comme « durable » pour un individu ne le sera pas nécessairement pour l'autre. L'industrialisation de la voiture électrique est un bel exemple de dissension sur la visée du « durable ». Les véhicules fonctionnant à l'énergie électrique ont le vent en poupe et sont présentés comme l'avenir de la mobilité par certains. Pour d'autres, c'est sans compter que la production de batterie est grande consommatrice de ressources minérales et énergétiques<sup>7</sup>. Cette production aggraverait même la situation en termes de rejet de CO<sup>2</sup>.

Dans ce cadre de nombreuses initiatives entrepreneuriales d'économie sociale existent aussi en matière de mobilité et de trafic routier. « TaxiStop Asbl » développe clairement un projet de mobilité alternative. Ses services de voitures partagées, « Cambio » et « Cozywheels », s'inscrivent dans une dynamique collaborative entre particuliers avec pour objectif de minimiser l'impact de la voiture individuelle sur la société. Le partage de véhicule est aussi une proposition d'un autre modèle de consommation moins centré sur la possession exclusive, remplacée par le droit d'usage.

## Le piège du prisme climatique

Ces quelques acteurs cités, parmi tant d'autres, vont développer une idée de la mobilité résolument innovante. Certains s'intéressent aussi à d'autres impacts sociétaux. C'est le cas de la « Véloterie - Asbl Reca » qui insiste sur l'insertion socio-professionnelle au travers de ses ateliers de réparation et de valorisation de vélo de seconde main. In fine, la plupart ne s'appuie pas prioritairement sur l'argument écologique. C'est-à-dire que les acteurs de mobilité en économie sociale vont mettre l'accent sur d'autres objectifs (insertion professionnelle, désenclavement, service rendu à la personne, gouvernance partagée et participative,) tout en n'évitant pas l'aspect climatique.

Néanmoins, ces multiples initiatives peuvent vivre d'une image, interprétée comme telle par le grand public, excessivement axée sur la lutte contre le dérèglement climatique. Cette appréciation bancale fait écho aux politiques de mobilité dont l'argumentaire est principalement construit sur le diptyque « congestion routière/environnement »<sup>8</sup>. Certes, l'enjeu climatique est primordial mais il en cache d'autres tout aussi importants sur lesquels nous reviendrons. Les plateformes de covoiturage et de partage de véhicules, répondent à la nécessité de sortir du modèle de la voiture individuelle. Le fort engouement pour le vélo relativement récent et grandissant insiste sur la possibilité d'une autre mobilité. Mais en quoi ces nouveaux dispositifs de mobilité et consommation répondent-ils aux besoins du plus grand nombre ?

En se référant aux chiffres nationaux de mobilité, et de facto de consommation énergétique, le constat est sans appel. La voiture représente 74% des kilomètres parcourus par les Belges<sup>9</sup>. En 2019, sur les 7 791 862 de véhicules motorisés que comptait le parc belge, 5 881 678 étaient des voitures personnelles !<sup>10</sup> Pour 1000 habitant, on comptabilise jusqu'à 600 voitures privées notamment dans les communes rurales<sup>11</sup>. Par ailleurs, l'effet de mode du vélo est en réalité relativement timide lorsqu'on observe les données sur 20 ans. Entre 1999 et 2019, l'utilisation du vélo dans la moyenne des déplacements est en effet passée de 8% à 12%<sup>12</sup>. En 2019, cela représentait 0,26 déplacement par jour sur les 2,2 que réalise en moyenne un Belge<sup>13</sup>. Malgré les nombreuses alternatives existantes, le citoyen belge reste encore très dépendant de la voiture. Cette dépendance sera d'autant plus marquée dans certaines régions rurales qui bénéficient d'une offre moindre de transport en commun ainsi que de systèmes de voitures partagées. L'implantation de telles plateformes d'échange se concentre en effet essentiellement en milieu urbain tout comme la plupart des projets cyclo.

L'urgence climatique couvre en réalité des comportements diamétralement opposés à ce même enjeu. Et ce parce que les réalités quotidiennes vécues par une grande majorité de la population ne peuvent encore s'accommoder des alternatives proposées ou avoir accès à celles-ci. Pour reprendre les mots d'Edgar Morin sous forme d'une interrogation, « à force de sacrifier l'essentiel, pour l'urgent, finirait-on par oublier l'urgence de l'essentiel ? ». Rouler moins en voiture implique des restrictions liberticides importantes dans une société où la mobilité est garante de l'autonomie. Les enjeux territoriaux, socio-économiques et culturels peuvent donc paraître plus importants car l'injonction d'hypermobilité<sup>14</sup> est prégnante et incontournable. Retenons ici que l'approche de la mobilité ne peut donc se restreindre à un enjeu. Parce qu'elle concerne l'ensemble des citoyens et couvre des réalités complexes, elle doit être analysée dans son ensemble.

## Des réalités territoriales divergentes

Rapidement souligné en amont, un premier enjeu est celui de la prise en compte des contextes territoriaux. Si la plupart des belges ont une voiture pour deux, ce taux peut descendre à un véhicule pour six en Région bruxelloise<sup>15</sup>. Dans les zones rurales wallonnes, 56% des déplacements sont réalisés en voiture et seulement 4% en train<sup>16</sup>. En milieu urbain, et particulièrement à Bruxelles, les citoyens circulent plus d'une fois sur deux sans utiliser une voiture<sup>17</sup>. Plus de 20% des déplacements y sont accomplis en transport en commun<sup>18</sup>. Ce contraste témoigne de l'inégalité en matière de mobilité et d'accès aux services en général. L'accès à la mobilité et à des alternatives ne sont pas garantis à toutes et tous selon le lieu de vie.

C'est donc précisément le cas en milieu rural où il est souvent impératif pour un ménage de disposer d'une voiture. Il s'agit ici d'un enjeu socio-économique. Bien évidemment, une voiture représente un coût important (de l'ordre de 15%<sup>19</sup>) mais relativement stable depuis 30 ans dans le budget des familles<sup>20</sup>. Cette proportion dans le budget familial équivaut entre 550€ et 600€ par mois pour une voiture. L'obligation de la possession d'une voiture en zone rurale est appuyée par le manque d'infrastructures en transports en commun et de régularité de ceux-ci. Elle s'accompagne aussi d'un dynamisme économique faible dans les régions les plus reculées. Là où justement des initiatives intéressantes de voitures partagées

peinent à s’implanter. Ces facteurs combinés sont d’autant plus difficiles à prendre en compte pour les populations fragilisées qui n’ont pas, ou moins, accès à la voiture et à l’information. Par conséquent, elles auront plus de difficulté à trouver un travail ou à bénéficier de certains services publics.

A cette dimension socio-économique, s’ajoute un enjeu socio-culturel. Les inégalités socio-économiques évoquées s’accompagnent d’inégalités générationnelles et de genre. Celles-ci sont davantage marquées en milieu rural. Globalement, les femmes parcourent moins de kilomètres et passent moins de temps à se déplacer que les hommes<sup>21</sup>. Ce fait combiné à un réseau de transport en commun trop faible en zone rurale impacte donc plus le quotidien des femmes. Elles sont pourtant majoritairement en charge des tâches familiales qui demandent de nombreux déplacements<sup>22</sup>. Ceux-ci seront courts en kilomètre mais demandent un moyen de locomotion adapté. Cette difficulté de mobilité touchera plus encore les femmes de plus de 65 ans étant donné la disparité de possession du permis entre homme et femme à des âges élevés<sup>23</sup>.

L’aspect générationnel est également un facteur prépondérant dans l’accès à la mobilité. Les personnes âgées sont plus sensibles à des problèmes de santé qui auront un impact direct sur leur mobilité. L’âge avançant, certaines personnes se retrouvent dans des situations d’isolement et de solitude accentuées par l’incapacité à se mouvoir.

A ce titre, une offre de mobilité en zone rurale est existante. Des initiatives sont à relever comme les taxis sociaux ruraux qui sont des acteurs de l’économie sociale. Citons « Rapidess » de l’Asbl Quintet ou encore la « Locomobile » qui proposent un service de mobilité de proximité aux personnes à mobilité réduite ou en « mal de mobilité ». Les projets de co-voiturage en milieu rural sont également des idées à souligner même s’ils ne représentent que 2,8% (en tant que conducteur) et 1,8% (en tant que passager) des modes de transport utilisés par les Belges<sup>24</sup>. A noter que les causes explicatives de cette sous-utilisation sont nombreuses. Elles ne seront pas détaillées ici.

Ces quelques enjeux ruraux ne doivent pas éluder les problèmes de mobilité urbaine. Ils représentent néanmoins une part importante des défis à relever à l’avenir étant donné l’utilisation massive de la voiture en zone rurale. Ils sont à prendre en compte dans des schémas globaux de mobilité.

## Des initiatives louables et nécessaires mais ...

Derrière les nouvelles formes de mobilité nommées au travers de différents vocables « alternative », « douce », « durable » ou encore « active », se dissimulent des enjeux complexes. La question climatique est intimement liée à la nécessité de redéfinir les déplacements des personnes et des biens. Mais elle élude en partie les réalités territoriales, socio-économiques et culturelles.

Le constat est clair. L’individuation de la mobilité empêche de rencontrer les objectifs de diminution de CO<sup>2</sup>. Comment alors garantir cet accès individuel à la mobilité tout en développant des initiatives collectives décentralisées ? On observe que les démarches en économie sociale (et pas uniquement) peinent à s’imposer dans le paysage de la mobilité, et ce, malgré leur proposition louable. Une vision d’ensemble portée par l’Etat est par conséquent primordiale et indissociable de ces nouveaux services de mobilité.

Celle-ci doit notamment prendre en compte l’impératif de mobilité que vit la population. Pour les personnes les plus précaires, le fait de ne pas posséder une voiture peut être une barrière à l’embauche. Cette immobilité individuelle induite empêche donc d’accéder à l’emploi et à l’épanouissement. L’immobilité est synonyme d’une perte de contact dans une société de la vitesse et de la nécessité d’ultra connexion. Cette vitesse nous impose à tous des rythmes, des voies à tracer par nous-mêmes afin de rester dans le « jeu ».

C'est pourquoi les projets d'innovation en matière de mobilité qui s'inscrivent en économie sociale doivent être soutenus collectivement. Le rôle de l'Etat est central dans cette reconnaissance et surtout dans la mise sur pied d'un réel plan de mobilité incluant les divergences de nos territoires. L'objectif étant de concilier les besoins sociaux, rencontrés par l'économie sociale, et les considérations environnementales portées par l'Etat. Quelle est la vision de l'Etat et son soutien à l'économie sociale en matière de mobilité ? Comment aborde-t-il sa politique de mobilité dans une conjoncture d'austérité ? Où se situe le curseur entre l'engagement citoyen et la prise en charge des pouvoirs publics ? Nous nous emparerons de ces questions dans la prochaine analyse !

---

<sup>1</sup>Pour comprendre le lien entre mobilité et pandémie, nous vous invitons à lire cet article. Christophe Mincke, « Covid-19, la société malade et la mobilité », La Revue Nouvelle, 2020, accessible sur [Covid-19, la société malade de la mobilité - La Revue nouvelle](#)

<sup>2</sup>22% des émissions de CO<sup>2</sup> sont issues du transport. C'est la part la plus importante de nos émissions dont 98% sont dus au trafic routier. SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », 2020, accessible sur [chiffres\\_cles\\_mobilite\\_belgique.pdf \(belgium.be\)](#)

<sup>3</sup>Rien qu'en Europe, 72% des émissions de gaz à effet de serre proviennent du trafic routier. Pour quelques informations supplémentaires, vous pouvez lire ce petit article. Kheira Bettaye, « Lequel est le plus polluant : le trafic routier ou le trafic aérien ? », 2017 accessible sur [Lequel est le plus polluant : le trafic routier ou le trafic a... - Science & Vie \(science-et-vie.com\)](#)

<sup>4</sup>Ces chiffres sont commentés dans cet article qui développe l'emballage de l'e-commerce en temps de covid. Gaëlle Warnant, e-Commerce et déchets : les chiffres s'emballent, 2020, accessible sur [e-Commerce et déchets : les chiffres s'emballent - Inter-Environnement Wallonie - IEW](#)

<sup>5</sup>Statista, Graphique du nombre de consommateurs européens ayant effectué des achats en ligne transfrontaliers en 2018 par pays d'expédition de la commande, 2020, accessible sur [E-commerce : principaux pays récepteurs d'achats transfrontaliers européens 2018 | Statista](#)

<sup>6</sup>Statista, Graphique du classement des produits les plus achetés en ligne par les Européens en 2020, [E-commerce : produits les plus achetés en ligne en Europe 2018 | Statista](#)

<sup>7</sup>Pour comprendre le coût énergétique entre véhicule thermique et électrique, voici un article intéressant. Damien Ernst, « Voiture électrique : 697.612 km pour devenir verte ! Vrai ou faux ? », 2019, accessible sur [Voiture électrique : 697.612 km pour devenir verte ! Vrai ou faux ? - Damien Ernst \(ulg.ac.be\)](#)

<sup>8</sup>SPW, « Stratégie régionale de mobilité, Volet 1 – Mobilité des personnes », 2019, accessible sur [SRM PERSONNES 2019.pdf \(wallonie.be\)](#)

<sup>9</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

<sup>10</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

<sup>11</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

<sup>12</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

<sup>13</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

<sup>14</sup>Jean-Baptiste Frétigny, « L'hypermobilité : une figure introuvable ? », Sociologies, 2015, accessible sur [L'hypermobilité : une figure introuvable ? \(openedition.org\)](#)

<sup>15</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

<sup>16</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

<sup>17</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

<sup>18</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

<sup>19</sup>Iweps, Enquête de mobilité auprès des ménages wallons, 2017, accessible sur [Enquêtes de mobilité auprès des ménages wallons - Iweps](#)

<sup>20</sup>Jean-Pierre Orfeuill, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », Sociologie, 2010, accessible sur [La mobilité, nouvelle question sociale ? \(openedition.org\)](#)

<sup>21</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*


<sup>22</sup>Véronique Huens, « Genre et mobilité en zone rurale », SAW-B, 2012

<sup>23</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

<sup>24</sup>SPF, « Chiffres clés de la mobilité en Belgique », *op.cit.*

Avec le soutien de

SAW-B



*Ce texte vous parle, nos idées vous interpellent ? C'est le but !*

Cette analyse s'inscrit dans notre démarche de réflexion et de proposition sur des questions qui regardent la société. Si vous voulez réagir ou en discuter avec nous au sein de votre groupe, de votre espace, de votre entreprise, prenons contact. Ensemble, faisons mouvement pour une alternative sociale et économique !

N'hésitez pas à nous contacter : [info@saw-b.be](mailto:info@saw-b.be) ou 071 53 28 30

*À la fois fédération d'associations et d'entreprises d'économie sociale, agence-conseil pour le développement d'entreprises sociales et organisme d'éducation permanente, SAW-B mobilise, interpelle, soutient, et innove pour susciter et accompagner le renouveau des pratiques économiques qu'incarne l'économie sociale. Au quotidien, nous apportons des réponses aux défis de notre époque.*

**Rédaction** : Olivier de Halleux

**Relecture** : Quentin Mortier, Asma El Guezouli & Hugues De Bolster

**Illustration** : Photo libre de droit

