

## A VÉLO DANS LES CAMPAGNES

### Les habitudes de déplacement dans l'enquête ACRF

Une enquête a été menée par le service d'études de l'ACRF en novembre 2004 pour faire le point auprès des femmes du mouvement sur les habitudes de déplacement, les difficultés en matière de transport, les attentes en matière de mobilité et le degré d'information à propos d'outils de gestion de la mobilité. 660 questionnaires ont été distribués via nos groupes locaux. La mobilisation a été impressionnante puisque 391 ont répondu à l'enquête.

Plus de la moitié des répondantes ont plus de 55 ans. 51% des répondantes sont (pré)pensionnées et 34% sont sans activité professionnelle. Plus de 60% des répondantes résident en zone rurale depuis plus de 50 ans.

Tableau 1 : Nombre de véhicules du ménage

	0	1	2 et plus
Nombre de voitures ou camionnettes	19,4 %	60,5 %	20,2 %
Nombre de vélos	56,0 %	24,3 %	19,6 %
Nombre de vélomoteurs	95,0 %	3,9 %	1,0 %
Nombre de motos	96,9 %	2,6 %	0,5 %

*n=382*

Dans les questionnaires dépouillés, le poids des personnes qui n'ont pas de voiture (19,4 %) équivaut à celui des personnes qui ont de deux voitures ou plus (20 %). Mais à une solide majorité (60 %), les répondantes disposent d'une voiture. En ce qui concerne la possession d'un vélo, les proportions s'inversent puisque presque 60 % n'en ont pas.

Tableau 2 : Conduite personnelle en fonction de l'âge

	- de 45 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Conduite d'une voiture ou camionnette	86,8 %	70,4 %	79,3 %	67,0 %	61,4 %
Conduite d'un vélo	52,6 %	55,6 %	47,1 %	36,1 %	22,8 %

*n= 333*

On observe un recul sensible de la conduite personnelle d'une voiture (ou d'une camionnette) au-delà de 65 ans, et un comportement assez contrasté entre la tranche des moins de 45 ans et celle des 45-54 ans. En ce qui concerne le vélo, même si elles sont proportionnellement moins nombreuses au fur et à mesure de l'avancée en âge à le pratiquer, on note tout de même que la pratique perdure. Des femmes même âgées ( 22,8 % des femmes de plus de 75 ans) parcourent les campagnes à vélo : quels parcours cyclables leur réserve-t-on ?

**Tableau 3 : Conduite personnelle en fonction de l'activité socio-professionnelle**

	Sans activité professionnelle	(Pré)pensionnée	Active salariée	Active indépendante
<b>Conduite d'une voiture ou camionnette</b>	65,8 %	69,7 %	90,5 %	83,3 %
<b>Conduite d'un vélo</b>	51,8 %	33,3 %	42,9 %	41,7 %

*n= 333*

La conduite personnelle de la voiture est fortement corrélée avec le fait d'exercer une activité professionnelle. L'usage du vélo est par contre plus répandu chez les personnes n'ayant pas d'activité professionnelle.

Les commentaires du tableau qui suit (tableau n°4) nécessitent un rappel : la moyenne d'âge des répondantes est de 62 ans, il est dès lors normal que le nombre de réponses relatives aux trajets effectués en vue du shopping, des démarches administratives ou de soins, ou encore en vue de loisirs soit largement plus élevé que le nombre de réponses concernant les trajets pour se rendre au travail ou à l'école des enfants.

On constate que, pour se rendre au travail, la voiture utilisée en solo est le premier moyen de locomotion, et qu'il devance de loin les autres moyens. Les trajets effectués en bus et en train sont assez marginaux. Pour se rendre à l'école des enfants, la voiture est largement utilisée mais souvent de façon partagée, soit avec des membres de la famille, soit en covoiturage avec des connaissances. Le bus utilisé dans cet objectif est le moyen retenu par 9 % des répondantes seulement. Pour le shopping, l'administration et la santé, la voiture vient largement en tête, voiture en solo ou voiture partagée avec un membre de la famille. Le bus, quant à lui, n'est utilisé que par 3,5 % des répondantes pour effectuer ce type de déplacements. La spécificité des trajets liés aux loisirs tient à la part beaucoup plus marquée du covoiturage avec des connaissances. Le vélo est un moyen de déplacement fort marginal, sauf pour les trajets consistant à accompagner les enfants à l'école.

**Tableau 4 : Moyen de déplacement selon l'objectif poursuivi**

	A pied	A vélo	A vélomoteur	En voiture seule	En voiture avec la famille	En covoiturage avec des connaissances	En bus	En train	En taxi	Autre	Nombre de réponses
<b>Travail, étude et formation</b>	6,5 %	1,2 %	0,6 %	43,5 %	12,5 %	27,4 %	6,0 %	1,2 %	0,6 %	0,6 %	n= 168
<b>Trajets enfants</b>	11,1 %	4,4 %	0, %	23,3 %	35,6 %	12,2 %	8,9 %	0,0 %	4,4 %	0,0 %	n= 90
<b>Shopping, administration et santé</b>	3,8 %	1,0 %	0,7 %	40,3 %	44,4 %	3,5 %	5,2 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	n= 288
<b>Loisirs</b>	4,9 %	2,4 %	0,0 %	20,7 %	44,7 %	20,7 %	2,8 %	3,3 %	0,4 %	0,0 %	n= 246

## Le besoin d'un soutien public aux déplacements à vélo

En Belgique, on se déplace de plus en plus, et ces déplacements sont effectués de plus en plus en voiture. Le parc automobile a considérablement augmenté au cours des 50 dernières années et le trafic davantage encore. Le taux d'occupation des voitures est en outre assez faible. La densité de population étant plus faible en Wallonie, les déplacements que l'on fait dans le Sud du pays sont plus longs et plus fréquemment dépendants de la voiture. Si les distances augmentent, la mobilité reste cependant essentiellement locale puisque 80 % de nos déplacements se font à l'intérieur de la commune ou vers les communes limitrophes. Devant ces constats de recours massif à la voiture, de faible taux d'occupation de la voiture, de plus grande dépendance en Wallonie vis-à-vis de la voiture et de déplacements effectués essentiellement à l'échelle locale, des mesures vigoureuses doivent être prises et suivies en faveur des déplacements partagés (transports en commun par bus et par train ; covoiturage ; carsharing) mais aussi en faveur des modes de déplacement doux, ayant un impact très faible sur l'environnement (vélo, marche à pied).

Compte tenu de l'importance des déplacements locaux ( au sein de la commune ou vers les communes limitrophes), les liaisons inter-villages (notamment via les chemins de remembrement, les réseaux communaux et intercommunaux de pistes cyclables) devraient bénéficier d'un soutien plus marqué. L'extension du réseau de pistes cyclables en Wallonie, non seulement à des fins touristiques mais aussi pour assurer la mobilité au quotidien, est souhaitable : il est important que les usagers lents puissent bénéficier d'itinéraires continus et sécurisés. Le RAVeL (Réseau Autonome des Voies Lentes) est un réseau cyclable

tout à fait utile mais parfois éloigné des noyaux d'habitat, il est destiné davantage aux promeneurs et randonneurs.

L'extension du réseau de pistes cyclables en Wallonie pourrait prendre appui sur les anciens chemins vicinaux. Il est difficile de déterminer la superficie couverte par ces chemins. Leur recensement date en effet de 1841, année au cours de laquelle a été établi "l'Atlas des chemins et sentiers vicinaux" dont toutes les communes et provinces ont encore un exemplaire<sup>1</sup>. Beaucoup de ces routes ont disparu pour avoir été notamment incorporées de fait dans des terrains agricoles.

Plusieurs initiatives existent déjà en ce sens. Le projet TARPAN soutenu par la Fondation Roi Baudouin concerne une dizaine de communes des provinces de Namur, Liège et Luxembourg ; les liaisons inter-villages autour de Gerpennes ont reçu le soutien du programme européen Leader +, et tout récemment le projet « Voies vertes » a bénéficié du soutien par le Ministre Courard : 13 communes<sup>2</sup> du territoire wallon seront aidées dans leurs investissements pour les voies vertes pour un montant de 1,5 million € qui couvrira 80 % des investissements. Le projet-pilote devrait aboutir au mois de juin 2006.

Les chemins de remembrement, utilisés pour la desserte des terres cultivées, sont eux aussi accessibles à tous les usagers et peuvent convenir pour les usagers lents, à condition que les conducteurs automobiles adaptent leur vitesse sur ces chemins très souvent macadamisés.

Les communes rurales ont leur rôle à jouer sur le plan de la mobilité douce :

- Revaloriser les chemins et sentiers vicinaux (ainsi que le suggérait en mars 2003 l'Union des villes et des communes de Wallonie, signalant que les communes pourraient tirer parti des sentiers et chemins répertoriés dans l'Atlas des chemins vicinaux, à l'instar de ce que la Région a fait en pour le RAVEL à partir de voies SCNB et SNCV désaffectées ou des chemins de halage) ;
- Encourager la mobilité douce au travers des campagnes en sécurisant la circulation sur les voies de remembrement ;
- Développer un réseau de pistes cyclables afin de stimuler la circulation douce au sein de la commune ou vers les communes limitrophes.

Françoise WARRANT, chargée d'étude ACRF



---

<sup>1</sup> Comme le suggère l'Union des Villes et des Communes de Wallonie, il y a un travail de rénovation de cet Atlas à mener.

<sup>2</sup> Il s'agit de Tournai, Sombreffe, Gembloux, Perwez, Incourt, Wanze, Limbourg, Hotton, Saint-Léger, Aubange, Musson, Gedinne et La Louvière . Ces 13 communes devront réaliser un inventaire des documents de référence (Atlas, Schéma de structure, Plan communal de mobilité, etc.) afin d'établir un réseau cohérent destiné aux usagers faibles.