

MOBILITE : LE VIRAGE OBLIGE

Notre mobilité a des conséquences désastreuses sur la santé publique, sur l'exploitation des ressources finies et l'état de la planète. Aujourd'hui conceptualisée comme individuelle, notre mobilité rétrécit notre champ social et engendre parfois l'exclusion. Elle nous paralyse dans un système autodestructeur. La terre est malade. Les terriens s'asphyxient par leurs propres réflexes et manières de vivre. A l'heure où l'être humain est en manque de lien et voit la solidarité grignotée de toutes parts, l'ACRF prône un virage à 180° qui tourne le dos à cinquante ans d'autosolisme.

Pour notre société moderne, la mobilité présente au minimum¹ trois défis : un défi environnemental, un défi économique et un défi social. De 1985 à 2003, sur nos routes wallonnes, le trafic a augmenté de 80%. Les échanges commerciaux s'effectuent dans un monde globalisé sillonné de part en part par nos biens de consommation. Les parkings sont saturés en permanence, les trottoirs sont envahis par le stationnement de voitures, les accidents graves se multiplient, les bouchons sont devenus la norme. Les infos trafic sur le web, la FM, les ondes GSM sont rendues indispensables.

Certains ménages, notamment dans le milieu rural où la voiture individuelle est la condition d'une vie « normative », financent leurs véhicules au détriment de leurs loisirs, leurs voyages, du sport, de la culture. Dans les situations les plus tragiques, on économise sur le chauffage et la nourriture pour conserver l'auto.

Le cercle vicieux

A qui la faute ? Tout, au cours des cinquante dernières années, a été pensé au travers du prisme « quatre-roues obligatoire » : zonings commerciaux et industriels, lotissements éloignés des centres, habitats le long des grands-routes, parkings géants, stations-service monumentales luxueuses... Avec pour conséquences, la disparition des petits commerces, un aménagement particulier de voiries laissant peu de place aux usagers doux et l'installation des services en périphérie. Cette situation nous a entraînés dans un cercle vicieux qui fait qu'aujourd'hui personne ne peut plus « survivre » au village sans avoir de voiture. L'ACRF, en tant que mouvement d'éducation permanente actif en milieu rural, vise l'amélioration du cadre et de la qualité de vie. Dans ce contexte, on peut affirmer sans exagérer que les indicateurs virent au rouge !

Les difficultés de mobilité du milieu rural ont été mises au jour par une enquête statistique réalisée en 2005² par l'ACRF. Cette étude a été présentée dans une analyse précédente. Presque cinq ans plus tard, fin 2009, les difficultés sont inchangées : manque d'autonomie surtout des femmes en journée ; obligation de parcourir des kilomètres pour faire des courses, aller à la Poste ou à l'administration ; difficultés pour se rendre sur son lieu de travail ou même pour trouver du travail ; etc.

¹ Sans compter les enjeux de santé, de sécurité et de durabilité.

² WARRANT Françoise, « La mobilité des personnes en milieu rural », une étude de l'ACRF, 2005.

En sus, à présent, un nouveau calque se superpose aux premiers : celui du réchauffement climatique. Près d'un tiers des émissions de GES, responsables de la montée de la température, provient du secteur des transports !³ Il nous faut donc désormais envisager avec force la mobilité sous l'angle du développement durable. D'un côté, nos modes de déplacement ont un impact majeur sur l'environnement. D'un autre côté, malgré l'explosion des nouvelles technologies de télécommunication, nous demeurons contraints de nous déplacer pour aller à l'école, travailler, avoir accès aux services et à la culture, rencontrer du monde (heureusement d'ailleurs!).

Reste à imaginer des moyens de se déplacer moins polluants.

‘Tout le monde est concerné

En pensant la mobilité de demain, il faut donc concilier la solidarité, l'accessibilité financière et le respect de l'environnement. C'est-à-dire prôner une mobilité pour tous, qui a un impact mineur sur la planète, sans grever notre budget. Une vaste tâche pour les années à venir à laquelle tout le monde doit participer. Les pouvoirs publics d'abord : en repensant l'aménagement du territoire, en créant des incitants fiscaux et financiers, en améliorant l'offre de transports en commun. Le monde éducatif ensuite auquel il revient en partie d'éduquer les générations futures à moins d'égoïsme. Le monde associatif, encore, qui peut sensibiliser à la mobilité durable et encourager l'adoption d'alternatives durables. Le monde économique, bien entendu, qui doit relocaliser les échanges et les productions afin de réduire drastiquement le transport des marchandises.

Tout un chacun, enfin, doit reconsidérer ses modes de déplacements : opter pour des modes doux (les alternatives à la voiture existent : marche, vélo) et partagés (transports en commun et covoiturage). Dorénavant – réjouissons-nous !, on ne pourra plus penser personnel au moment de se déplacer mais bien collectif, contrairement à la dynamique instaurée par l'économie de marché. Fait-il rappeler que nous partageons notre milieu de vie, nos routes et nos villages avec d'autres ?

Il nous faudra également nous accoutumer à la multimodalité : c'est-à-dire à la combinaison des modes de déplacements entre eux. Le mix permet de pallier aux limites de chaque mode déplacement mais avant tout il autorise une grande flexibilité permettant de coller à nos contingences individuelles, donc de bouger mieux.

Hypermobil ou Tousmobil ?

Quelles que soient les moyens de déplacements choisis, nous devons aussi maîtriser notre hypermobilité, c'est-à-dire réfléchir à deux fois avant de prendre son auto. Le confort et la facilité de la voiture individuelle couplée aux attraits de la consommation facile nous ont entraînés dans un excès de mobilité qu'il faut freiner. Se rendre où l'on veut, quand on veut, aussi souvent qu'on veut est un caprice devenu accessible avec la voiture mais qui était impensable il y a 50 ans ! Dompter notre bougeotte, nous fait faire des économies de sous et de CO₂. Cela facilitera aussi les déplacements de ceux qui sont contraints de bouger, en terme de trafic et de parkings notamment, mais aussi en cas de partage de voiture (cambio).

Si l'on souhaite garantir le droit de chacun à la mobilité, nous nous rendons utilement à l'évidence que ceux qui bougent trop doivent laisser la place à ceux qui ne bougent pas assez. Il n'y aura de mobilité durable que s'il y a mobilité partagée, via les transports en commun, le covoiturage et les voitures partagées.

³ Une voiture rejette, en moyenne, entre **3 et 4 tonnes de CO₂** chaque année.

Douce mobilité, sainte mobilité

Une autre mobilité présente de nombreux intérêts pour l'environnement, le lien social et le portefeuille. C'est la mobilité douce de nos grands-mères. La marche, le vélo font déjà leur réapparition dans quelques villes et agglomérations. Certaines associations⁴ travaillent à la réhabilitation des sentiers et chemins vicinaux pour rouvrir et faciliter leur accès et leur redonner leurs lettres de noblesse. Autrefois, nos villages étaient quadrillés de sentiers, de raccourcis entre jardins et quartiers pour la bonne raison que la majorité des personnes marchaient. Petits et grands pouvaient aller et venir en sécurité et rapidement grâce à eux. Evidemment, le règne de l'automobile a eu raison de la plupart d'entre eux, c'est pourquoi il faut aujourd'hui les restaurer et les réhabiliter dans le cœur de la population. De nombreux sentiers offrent un accès rapide aux arrêts de bus ou aux gares. Leur réseau, s'il était en état de fonctionner, servirait à tous ceux qui souhaitent changer leurs habitudes, et opter pour la multimodalité.

Avoir confiance

Notre mouvement est attentif aux craintes de chacun. La mobilité partagée présente des écueils : pas de sécurité absolue, risque de retards, peur de la dépendance aux autres, menace de surplace. Tellement englués dans notre repli social, nous avons peur de l'autre et de l'inconnu. De notre voisin, aussi ? Et la rencontre, alors ? Peu de personnes connaissent leur entourage faute de contacts. Voyager ensemble dans un bus, un train ou une voiture, permet de faire connaissance et de mieux appréhender son environnement. Souvent nous avons peur de choses imaginées...

Aujourd'hui, de nombreux navetteurs se plaignent du temps perdu dans les bouchons et s'angoissent au volant à l'idée d'être en retard. Le déplacement individuel n'est plus une garantie de ponctualité. Nous craignons d'être enchaînés au bon vouloir de nos covoitureurs ? Ne voyons-nous pas que nous sommes dépendants des autosolistes⁵ et de la paralysie du trafic qu'ils occasionnent ? Toutes ces craintes proviennent très probablement de notre « soustraction » à la vie en communauté. Si tout le monde faisait de l'autostop, tous les jours, à tous les carrefours, les automobilistes n'auraient aucun souci à s'arrêter et embarquer du monde car cela deviendrait naturel. Le jeune non motorisé qui fait du stop quotidiennement n'a jamais peur d'arriver en retard (c'est quelque chose qu'il gère) ni de rester sur le carreau (car cela ne lui est jamais arrivé). Tout est question d'habitude, c'est-à-dire de mœurs et de société.

L'état d'urgence

Notre manque de volonté réside sûrement dans notre manque d'information sur la situation climatique. L'école ne nous a pas expliqué ce genre de choses ni ses conséquences. Tout le monde entend parler du problème mais peu de gens ont réellement compris à quel point il est monstrueux. Même ceux qui savent ont leurs faiblesses. On s'accroche à l'idée que ce n'est pas si grave et, puis les ennuis, on préfère les remettre à plus tard. Pourtant, l'environnement est ce qui permet la paix et la prospérité. *« On peut encore éviter le pire... Cela implique de ne pas dire : « Je laisserai ma voiture dans dix ans, quand il y aura le RER devant chez moi » mais de dire tout de suite : « Je me lève une demi-heure plus tôt pour aller travailler », même si c'est dur. Il ne s'agit pas de dire : « Allez, hop, encore un petit voyage tant*

⁴Dont l'asbl Sentiers.be : www.sentiers.be

⁵ Aujourd'hui, il y a près de **6 millions** de véhicules en Belgique.

*qu'il y a du pétrole » mais bien d'accepter maintenant d'aller en vacances dans le massif central même si c'est moins glamour ».*⁶

Passer de l'automobile actuelle aux transports de demain, est un chantier gigantesque. Il faut tout repenser, mais pendant que la transformation se prépare, nous devons tout de suite négocier notre virage.

« Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons pas les faire. Mais c'est parce que nous n'osons pas les faire qu'elles sont difficiles. »

Sénèque

Muriel Lescure
Chargée de sensibilisation à l'ACRF

**L'ACRF souhaite que les informations qu'elle publie
soient diffusées et reproduites ;
n'oubliez pas dans ce cas de mentionner la source.**

Avec le soutien de



⁶ JANCOVICI Jean-Marc, « le changement climatique expliqué à ma fille », édition du Seuil, 2009, p82.