



Focus

La mobilité de demain est déjà là.

Il ne se passe pas un mois sans que l'on évoque, dans l'actualité, les soucis posés par la manière dont nous nous déplaçons. Bruxelles serait [la ville la plus embouteillée d'Europe](#), l'air que nous respirons [serait cancérigène selon l'OMS](#) et la disparition de certains trains ou bus poussent les moins motorisés d'entre-nous à se lever aux aurores... dans le meilleur des cas. Et on ne vous parle pas du réchauffement climatique !

Place donc aux alternatives : auto-partage, covoiturage, modes de déplacements doux, intermodalité, nouveaux carburants, voitures plus économes, télétravail... Aucune ne semble être la panacée mais si, ensemble, elles permettraient d'améliorer la situation ?



La tentative du nouveau carburant

Pendant longtemps, notre premier réflexe a été de chercher un carburant plus « propre » au sempiternel duo diesel-essence qui meut encore l'écrasante majorité ([98,75% !](#)) des 5,5 millions de voitures immatriculées en Belgique. La voiture reste le mode de déplacement préféré pour se rendre au boulot de 82% des Wallons et de 68% des Flamands, il paraît donc logique de vouloir la rendre moins polluante ([1](#))

Voyez à ce sujet notre [fiche-conseil sur les carburants automobiles](#), sur la [voiture dite « 100 % électrique »](#), [sur le LPG](#), ainsi que notre dossier sur les [agrocarburants](#). Tous ces carburants ne sont pas à écarter pour autant mais aucun d'entre eux n'a pu détrôner l'essence ou le diesel dans le cœur de nos moteurs. Actuellement c'est le CNG (le gaz naturel de nos chaudières) qui occupe le devant de la scène en terme de carburant « alternatif », mais cela reste un carburant d'origine fossile.

La piste de l'hydrogène

L'hydrogène semble plus prometteur. Les modèles les plus avancés fonctionnent au moyen d'une pile à combustible produisant de l'électricité en utilisant de l'hydrogène comme carburant de départ. Ce genre de véhicule, que [Toyota commercialise dès à présent](#) (les brevets sont même offerts depuis le 6 janvier, avis aux amateurs...) fonctionne donc à l'électricité comme les véhicules 100 % électriques à recharger sur le secteur.

Si en théorie une pile à combustibles ne rejette pas beaucoup de polluants, le bénéfice réel de cette solution dépendra fortement de la manière dont on produira l'hydrogène. Actuellement fabriqué essentiellement à base de gaz naturel, il ne deviendra réellement intéressant que lorsqu'il sera fabriqué en hydrolysant de l'eau à partir de l'électricité produite par des sources renouvelables comme l'éolien ou le photovoltaïque.

L'avenir serait-il dans l'air comprimé ?

Et l'air comprimé dans tout ça ? On en parle beaucoup depuis de nombreuses années sans, à ce jour, réellement voir de véhicules commercialisés. Si le principe de fonctionnement est relativement simple et le stockage de l'énergie ne demandant pas de technologie particulière comme des batteries, il n'en reste pas moins qu'il faut compresser l'air en utilisant une énergie (de l'électricité, typiquement). Le rendement de ce genre de transformation est cependant faible et limiterait d'autant l'usage que l'on pourrait faire de [l'air comprimé en tant que "carburant"](#). Annoncé depuis longtemps, le lancement commercial des premiers modèles à air comprimé [serait cependant imminent](#) au Luxembourg et en Inde suite à une collaboration avec le constructeur indien Tata.

Le groupe Peugeot-Citroën s'y intéresse aussi pour des [véhicules hybrides essence / air comprimé](#) (façon hybrides essence / électricité comme la Prius), mais le fonctionnement du système est sensiblement différent de celui de la voiture à air comprimé.

Cela dit, même si nous trouvions un carburant totalement « propre », les problèmes d'embouteillages ne seraient pas pour autant résolus. Par contre, comme on continuera à utiliser des voitures pour se déplacer, autant que celles-ci polluent le moins possible.

Partage de voitures

Voyant donc que le carburant magique n'existait pas, et de plus en plus concernés par la consommation effrénée de ressources de la planète, nous avons commencé à partager nos outils, nos services.

Bien entendu, partager, c'est ce que l'on fait depuis des années. En famille ou entre voisins. La nouveauté des dernières années est que ce partage se fait dorénavant à une plus grande échelle, soit via des initiatives commerciales, soit via des plates-formes citoyennes, à tel point que l'on parle maintenant de consommation collaborative ou d'économie du partage.

Le partage de véhicules est très représenté chez nous par Cambio, avec ses 20 000 utilisateurs actifs, même si d'autres opérateurs existent (Zencar, Wibee par exemple). Mais il n'est pas nécessaire de passer par une entreprise pour partager un véhicule, le partage entre particuliers est de plus en plus courant. Quelques plates-formes existent comme

Carsharing, Cozycar, Caramigo, Tapazz ou plus récemment encore, Wibee, mais rien ne vous empêche de le faire au sein d'un habitat groupé par exemple (Cozycar peut également vous aider à ce sujet).

Dernière option, et non des moindres, le covoiturage revêt maintenant bien d'autres formes que la navette entre collègues ou le pouce levé en bord de route sous la pluie. C'est probablement la forme de partage de voiture qui compte le plus d'initiatives.

Des alternatives à la voiture classique ?

Partager une voiture plus propre : voilà déjà un pas important qui, s'il était franchi pour la majorité de nos déplacements, améliorerait la situation. Mais ce n'est pas tout. La voiture « classique » n'est pas la seule solution pour se déplacer. Même partagés, le nombre de véhicules en circulation resterait problématique. Changeons de véhicule !

Le transport collectif

Nous ne détaillerons pas ici les transports en commun, en général bien connus. Pointons néanmoins que si l'on parle souvent de réductions de lignes, de retards ou d'offre faiblarde en soirée, ce serait oublier un peu vite qu'il y a aussi des initiatives novatrices dans ce domaine comme le [Flexitec](#) de la zone Namur-Luxembourg des TEC wallons, qui permet de compléter l'offre des TEC en milieu rural.

Enfin, le taxi peut parfois se muer en transport collectif. C'est le cas avec le système [Collecto](#) à Bruxelles, qui permet, moyennant un peu d'attente, de partager un taxi avec d'autres personnes qui font le même trajet que vous, en soirée (vous-même ne vous occupant que de votre propre trajet).

Le transport individuel

Hormis les transports collectifs, il existe de nombreuses solutions de transport individuelles intéressantes et plus légères que la voiture traditionnelle.

Pourquoi léger ? Parce que 45 % des déplacements en Wallonie font moins de 5 km ([étude Beldam de 2010](#)). Pour de si petites distances, le vélo ([pourquoi pas électrique](#)), le scooter électrique ou les « mini voitures » à l'instar de la [Twizy](#) ou la [Mini Cat](#) sont des alternatives intéressantes. Le gros avantage des véhicules légers est de consommer moins d'énergie et d'utiliser également moins d'espace au sol qu'une voiture traditionnelle.

Toutefois, si ces moyens de transport légers sont, d'un point de vue technique, tout à fait au point, il leur manque souvent sur le terrain des infrastructures adaptées. C'est particulièrement le cas pour le vélo où les pistes cyclables existantes sont bien souvent incomplètes ou mal reliées entre elles.

Cela ne doit pas être un argument pour ne pas évoluer : qui aurait prédit, il n'y a pas si longtemps, le succès du vélo à Bruxelles ? On a en effet observé une augmentation moyenne du nombre de cyclistes de 14% par an entre 2010 et 2016 ([selon les comptages de Provelo](#)).

Enfin, nous n'évoquerons pas ici l'hoverboard, dont la commercialisation a malheureusement été reportée au-delà de 2015, [contrairement à ce qui avait été annoncé en 1985](#) ;-)

Le taxi social et les SEL

Parfois, il n'y a pas de solution disponible. Pas de station Cambio, pas de train, pas de bus rural et si vous n'avez pas de voiture ou que vous ne pouvez/savez pas conduire, les possibilités se réduisent comme peau de chagrin. C'est ici qu'interviennent les taxis sociaux. Principalement à destination des personnes âgées, isolées, à mobilité réduite, présentant des difficultés financières, bénéficiant du revenu d'intégration sociale, sans moyen de transport personnel, connaissant des difficultés passagères de transport... et souvent encadrés par des CPAS (mais pas uniquement), ils permettent de se déplacer en taxi à des tarifs très avantageux. N'hésitez pas à contacter votre commune pour savoir quelles sont les initiatives qui existent dans ce domaine.

Dans un autre domaine, les SELs (systèmes d'échange local) peuvent également être une solution. Dédiés à l'échange de services et de savoir-faire, les participants au SEL peuvent proposer à leur communauté un trajet en voiture pour faire des courses, aller au parc à conteneurs, se rendre à un rendez-vous médical... La liste des SELs en Belgique francophone est disponible sur <http://sel-lets.be/>.

Aujourd'hui, je reste à la maison !

Moins se déplacer est également une possibilité d'amélioration de notre mobilité. Ce n'est pas toujours facile à faire. D'une part nous n'avons pas vraiment géré l'étalement urbain en Belgique ([contrairement aux Pays-Bas par exemple](#)), ce qui ne favorise pas moins de déplacements. D'autre part, nous avons perdu nombre de commerces ou de services de proximité.

On peut éviter un recours trop systématique à la voiture en se rapprochant de nœuds de mobilité (densifier les centres pour concentrer l'offre de services était notamment un des enjeux de la réforme du [Cwatupe](#) réglant l'aménagement du territoire en Wallonie). Individuellement c'est une préoccupation à garder à l'esprit lors du choix du lieu de vie. Politiquement, force est de constater que les parties du nouveau code wallon de l'aménagement du territoire qui concernaient ces centres « densifiés » ont souvent été accueillies assez froidement.

On peut également grouper le plus possible les déplacements nécessaires et diminuer les navettes domicile-travail. Le télétravail permet par exemple de rester chez soi plutôt que d'aller au bureau. D'un point de vue mobilité, c'est intéressant pour désengorger les voies d'accès de certains centres aux heures de pointes. D'un point de vue environnemental, cela peut être un bénéfice également, si du moins le fait de chauffer votre maison pour rester y travailler n'a pas un impact plus important que le fait de vous déplacer.

Enfin, les espaces de travail partagés ([coworking](#)) mettent à disposition des travailleurs des endroits équipés pour travailler, leur évitant ainsi de se rendre au siège de leur entreprise. Intéressant si ces espaces sont plus près des lieux de vie des personnes qui pourraient les utiliser. C'est une sorte de compromis entre le télétravail et la navette traditionnelle.

In-ter-mo-da-li-té

Chaque mode de déplacement a ses points forts et ses points faibles. Difficile d'aller à vélo de Namur à Bruxelles ! Pas évident non plus de garer une voiture dans un centre-ville. Et aller d'un point A à un point B en transport en commun, même en ville, représente parfois

un décourageant parcours du combattant.

Pendant longtemps, ces différents moyens de transport ont été vus comme indépendants les uns des autres. On utilisait l'un ou l'autre, sans trop mélanger. La voiture étant la plus « universelle », elle reste du coup encore souvent le mode de déplacement privilégié, malgré toutes ses contraintes.

Or, actuellement, l'intermodalité se met en place, lentement, certes, mais sûrement. Si cela fait belle lurette que l'on peut aller sur les sites web de la [SNCB](#), de la [STIB](#), des [TEC](#) ou de [De Lijn](#) pour demander un trajet personnalisé qui utilise les moyens de ces quatre entités, ce n'est qu'à partir de cette année qu'ils utiliseront la même carte, la MOBIB.

De même les horaires de la SNCB sont censés, entre autres, favoriser l'utilisation intégrée du train et des TEC par des horaires compatibles.

On pourrait également citer la présence de stations Cambio à proximité des gares, la location de vélos via la SNCB (les Blue Bikes), le développement des vélos pliants que l'on peut emporter gratuitement dans le train etc.

On reste cependant aux prémices de cette révolution intermodale. Il n'y a parfois tout simplement pas de parking à vélos corrects dans toutes les gares, même les plus importantes. Ou un manque crucial de parkings de délestage à proximité des grandes villes (à la différence de ce que l'on peut trouver en Allemagne ou aux Pays-Bas par exemple). Ou encore la politique de parkings payants dans les gares en rebutent beaucoup.

Peut-être aurons-nous un jour un service nous donnant toutes les possibilités existantes pour aller d'un point A à un point B, avec, en prime, une estimation du coût, du temps de trajet, de l'impact environnemental et des conditions de circulation en temps réel ?

Alors on change ?

La mobilité de demain a de l'avenir, si l'on peut dire. Et cette mobilité future ne sera pas uniquement faite de voitures propres, de voitures partagées, de transports en commun, de vélos ou de marche à pied. Aucune de ces initiatives n'apportera « LA » solution, mais elles apporteront, ensemble, un modèle de mobilité certes plus complexe, mais surtout plus efficace que ce que l'on connaît actuellement. L'idée étant de gagner en qualité de vie : moins de temps perdu en déplacements et un environnement plus agréable. Ce n'est pas [Anouck, devenue fervente cycliste, qui nous contredira sur ce point !](#)



Cliquez sur l'image pour voir la vidéo d'Anouck !

D'ailleurs, près de la moitié des 16-34 ans opte pour des modes de déplacement alternatifs (train, vélo, marche, engins de déplacements électriques, covoiturage...) et sont plus à la recherche d'une solution de mobilité que d'une voiture personnelle, selon une étude de l'IBSR [\(3\)](#).

Il ne nous restera plus qu'à trouver une autre expression que « [En voiture, Simone !](#) »

À vos idées ! ;-)

(1)(3) [étude IBSR](#), 2014

(2) [Diagnostic de déplacements domicile-lieu de travail 2014](#)

Aller plus loin

Chez écoconso :

- Fiche-conseil n°103 : [La mobilité durable](#)
- [10 conseils d'éco-conduite](#)
- Fiche-conseil n°098 : [À vélo dans la ville](#)
- Fiche-conseil n°088 : [Les carburants automobiles](#)

La voiture dans le futur :

- Qu'attendent les Européens de la voiture de demain ?
<http://transportsdufutur.ademe.fr>
- Les voitures sans conducteur sont là :
www.consoglobe.com/voitures-sans-conducteur-cg?

Pratique :

- Ce que révèlent les coûts d'usage des différents modes de transport (Actu-environnement) : www.actu-environnement.com
- Un guide pour optimiser ses déplacements (Ademe) :
www.actu-environnement.com/ae/news/guide-ademe (voiture, les transports en commun, le vélo ou la marche à pied, covoiturage, auto-partage...)
- 100 applications Mobilité par Ville, Rail & Transports - Les transports du futur :
<http://transportsdufutur.typepad.fr>
- Se déplacer à Bruxelles : www.bruxellesmobilite.irisnet.be/

Sans voiture :

- Helsinki prépare la ville sans voiture, grâce au téléphone (Reporterre) :
www.reporterre.net
- Se passer de voiture, jamais ? Pourtant, c'est possible ! - Fédération Inter-Environnement Wallonie : www.iew.be

Mobilité rurale :

- La mobilité rurale en Wallonie par SAW-B : www.saw-b.be (PDF)
- Déplacements en milieu rural, quelles alternatives ? La Cémathèque n°33 (SPW) :
<http://mobilite.wallonie.be> (PDF)

Urbanisme et politique :

- L'étalement urbain en Wallonie. Les limites de "la brique dans le ventre" (CPCP) :
www.cpcp.be

www.ecoconso.be

Source URL: <https://ecoconso.be/content/la-mobilite-de-demain-est-deja-la>