

AUTOBLOC

Analyse des dépendances objectives et
subjectives à l'usage de la voiture

ULB

UCLouvain Saint-Louis Bruxelles

Introduction

- A l'origine du projet, deux questionnements
 - 1) Les dépendances à l'automobile liées à la dépendance au chemin emprunté, plus encore à Bruxelles
 - 2) Comprendre les résistances en particulier celles issues d'où personne ne les attendait

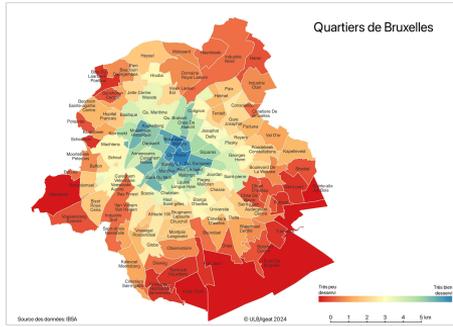
1. Les déterminants de la possession de voiture

- Combine une analyse propre de la géographie de la possession et des analyses convergentes de Bruxelles-mobilité
- Défini dans la littérature comme des « dépendances objectives » (WP1)

WP 1. Les contraintes/dépendances objectives à travers les données spatiales

- Quelles sont les variables fondamentales du système « possession/usage » de la voiture ? Cette question est au fondement de la réflexion prospective.
- Trois groupes de variables expliquent une grande part de la variance de la possession de la voiture à Bruxelles

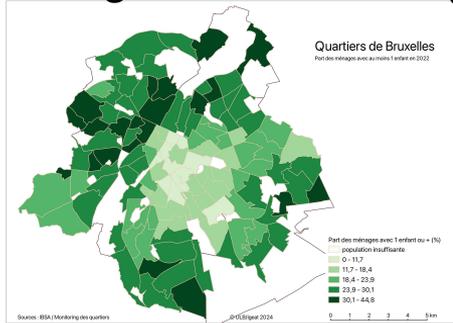
Accessibilité



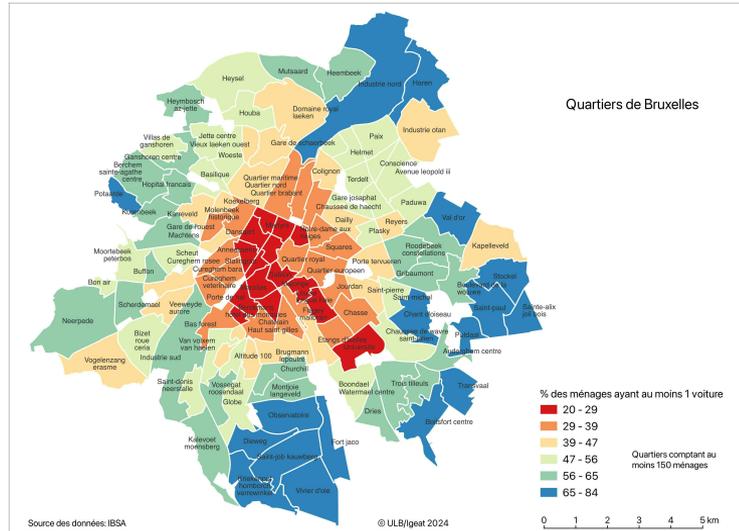
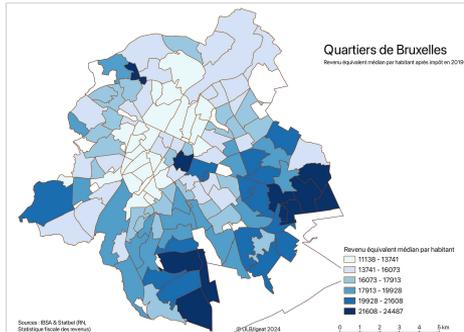
Modélisation de la géographie fine de la possession de voiture (1)

Part des ménages avec au moins une voiture

Ménages avec enfant(s)



Revenus médians



Modélisation de la géographie fine de la possession de voiture (2)

- L'idée est d'évaluer dans quelle mesure la voiture est le produit de contraintes et/ou données objectives afin d'approcher la notion de dépendance objective ;
- Trois variables permettent d'expliquer 86 % de la variance spatiale en termes de possession de voitures à Bruxelles ;
- En introduisant plus de variables sur la structure des ménages et l'âge, le modèle peut atteindre 95 % à l'échelle des secteurs statistiques
 - la possession de voitures dans sa dimension géographique répond à des données objectives et peut difficilement être réduite à une « culture de la voiture »

explanatory	Coefficient
Revenu	0.00 (0.00 to 0.00, $p < 0.001$)
Part des ménages avec un enfant au moins	1.07 (0.95 to 1.19, $p < 0.001$)
Accessibilité en transports en commun	-0.01 (-0.01 to -0.01, $p < 0.001$)
Multiple R-squared: 0.8619	

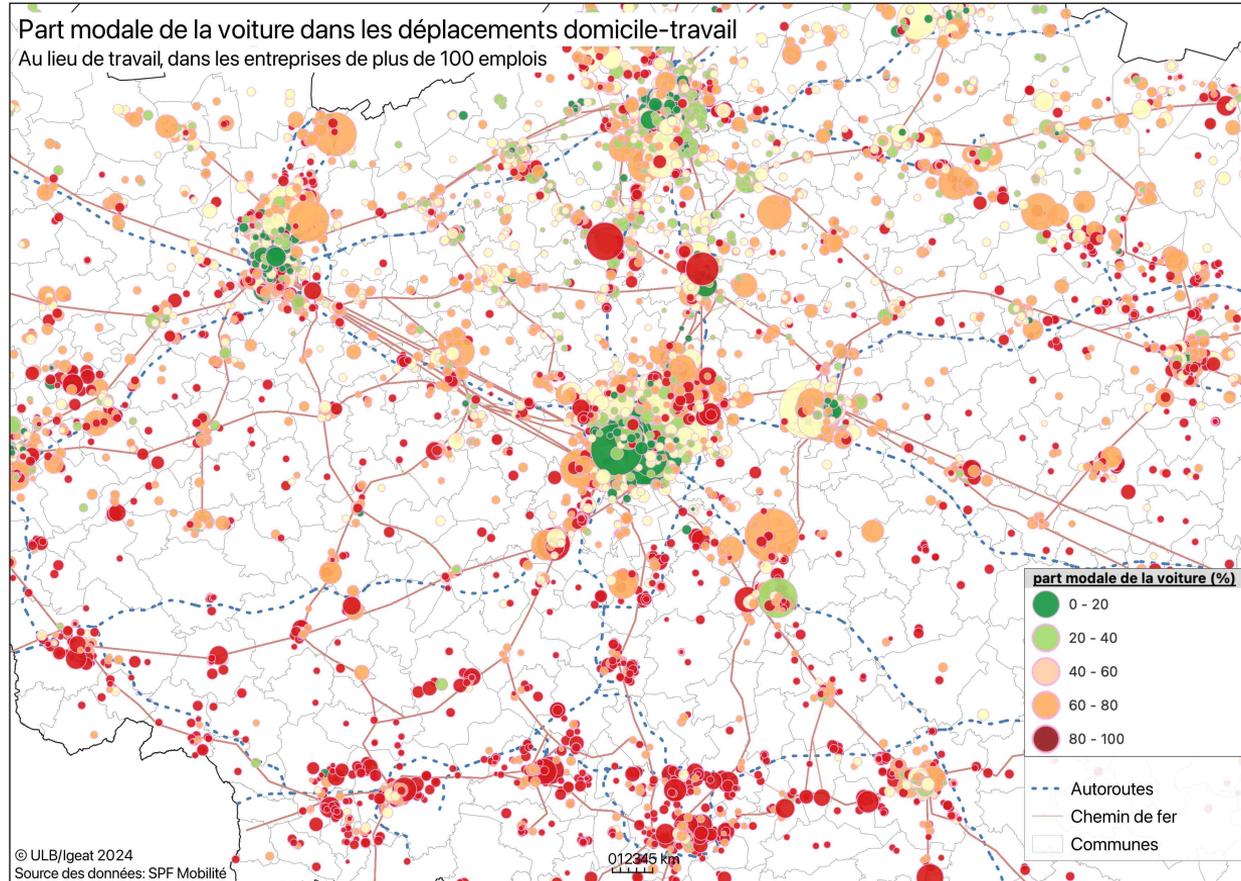
De la possession à la pratique ?

- Objectiver la relation entre l'usage et l'accessibilité
- Selon quelles conditions d'accessibilité la voiture est-elle utilisée dans les déplacements domicile/travail ?

De la possession à la pratique

La part modale de la voiture dans les déplacements domicile / travail, au lieu de travail

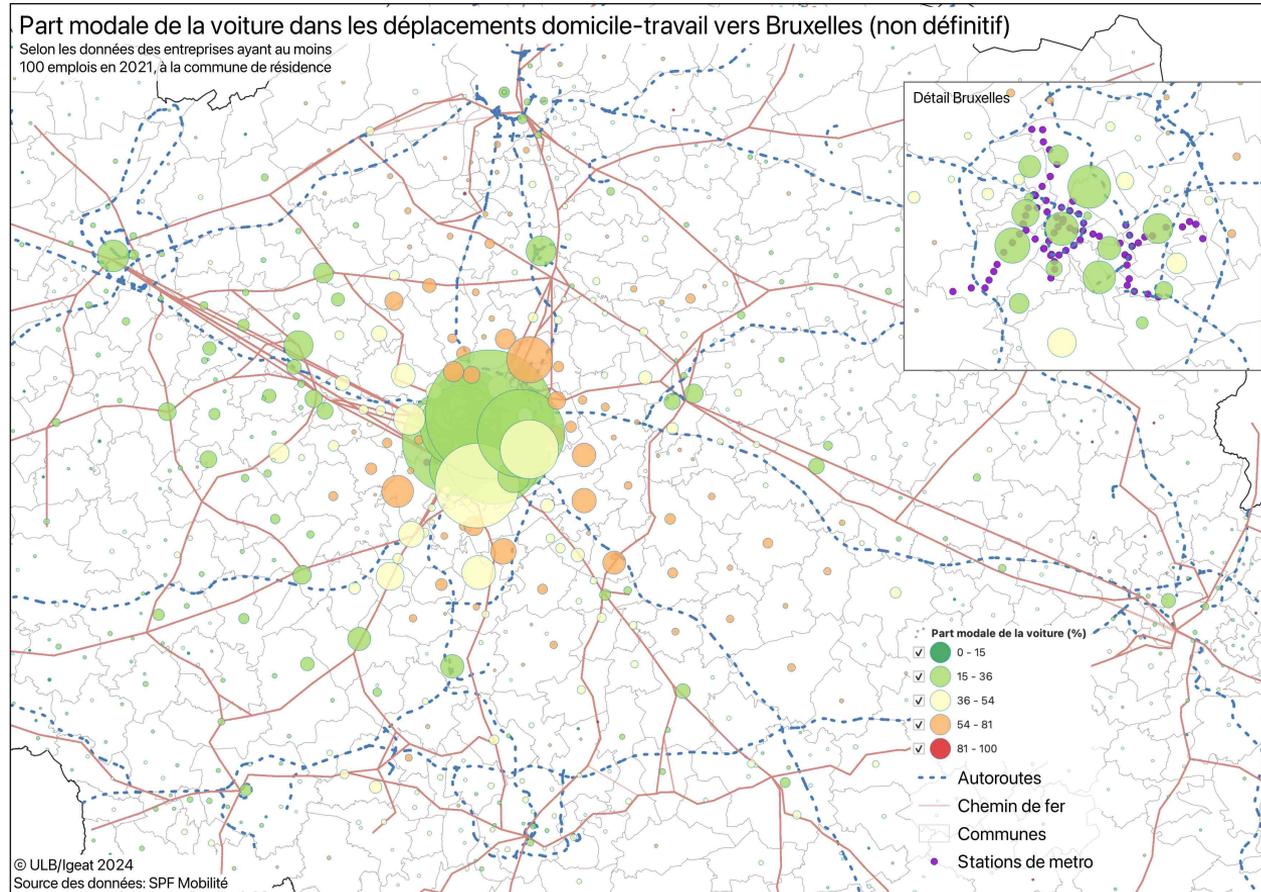
- Sans surprise, les lieux les plus centraux/accessibles sont ceux où la voiture est la moins utilisée ;
- avec des écarts importants entre des entreprises parfois très proches (origine des travailleurs, besoin du véhicule pour le travail, ...)



De la possession à la pratique

La part modale de la voiture dans les déplacements domicile / travail vers la RBC, au lieu de domicile

- Dessine une relation en U inversée, avec les parts les plus faibles sur les plus courtes et les plus longues distances



WP 2. Les dépendances subjectives à la voiture

- Analyses qualitatives centrées sur deux études de cas : Schaerbeek et Chant d'oiseau (Auderghem, Woluwé-St.Pierre)
- Sélection des quartiers

Questions de recherche

Comment les usagers de la voiture se représentent-ils l'importance de l'usage de l'automobile dans leur quotidien ?

Comment ces représentations participent-elles aux résistances à un usage alternatif ou modéré de celle-ci ?

Comment ces blocages et résistances sont évoqués et justifiés par les usagers de l'automobile ?

Quelle dimension de l'usage de la voiture apparait la plus discriminante?

Cinq blocage-types à Schaerbeek

Le blocage
utilitaire

Le blocage
confort

Le blocage
habitus social

Le blocage
collectif/communa
taire

Le blocage
efficacité

Le blocage
impératif?

- Le **blocage utilitaire** souligne la fonction essentielle de la voiture dans certaines professions et organisations familiales, où l'automobile est un outil de travail autant qu'un vecteur d'organisation domestique.
- Le **blocage lié à l'habitus social** met en lumière une dépendance héritée, issue de socialisations ancrées dans des contextes où la voiture est perçue comme une évidence plutôt qu'un choix.
- Le **blocage de confort** révèle la tension entre conscience écologique et inertie comportementale, où la voiture est associée à un bien-être quotidien difficilement remplaçable.
- Le **blocage communautaire** démontre que, contrairement aux hypothèses souvent avancées, le faible taux de motorisation dans certains quartiers ne signifie pas une moindre dépendance à la voiture, mais une forme de mutualisation des déplacements au sein des foyers.
- Le **blocage efficacité** met en avant l'insuffisance des alternatives perçues et l'importance du gain de temps dans l'organisation des mobilités quotidiennes.
- Le **blocage impératif** rappelle, enfin, que certaines populations (personnes âgées, en situation de handicap, femmes craignant pour leur sécurité, personnes n'ayant jamais appris à rouler à vélo) ne disposent tout simplement pas d'alternatives viables

Cinq blocage-types à Chant d'Oiseau

Le blocage
résidentiel

Le blocage
familial

Le blocage
de confort

Le blocage
rationnel

Le blocage
statutaire

Le blocage
sécuritaire

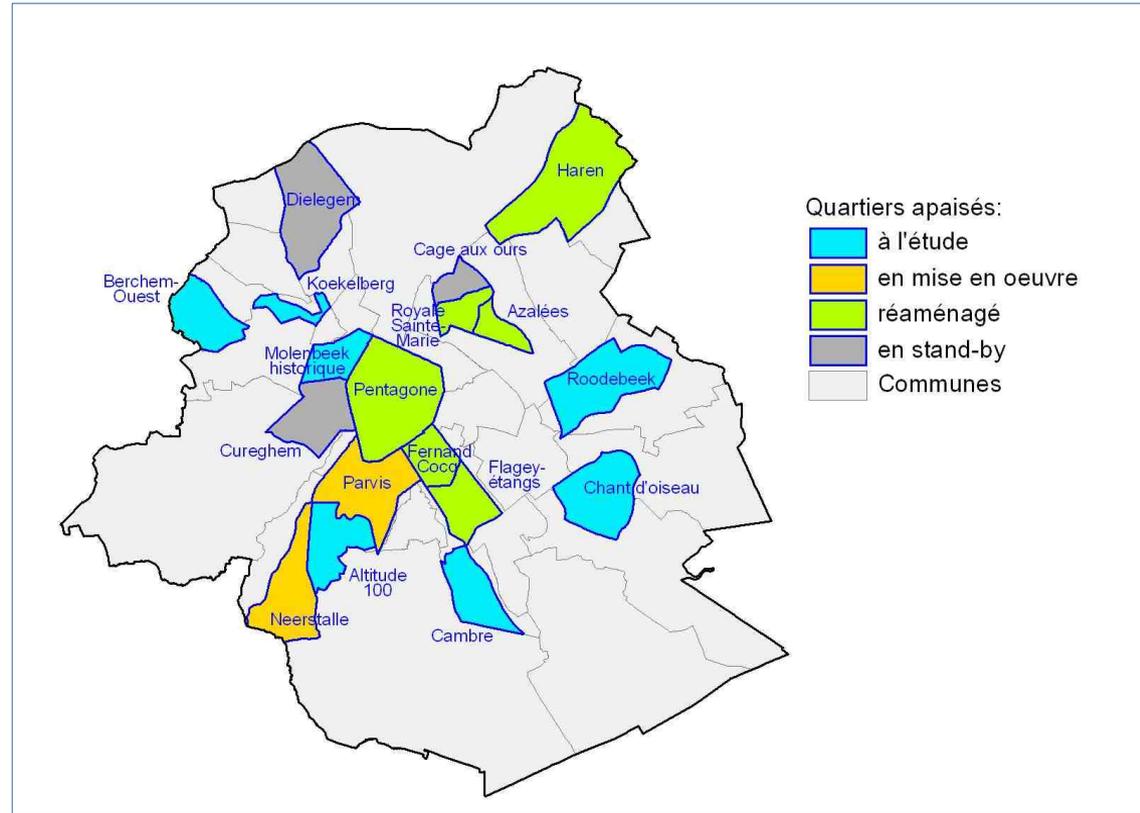
- Le **blocage résidentiel** : L'organisation urbaine du quartier, marqué par une faible densité et une offre limitée de transports en commun, rend l'usage de la voiture perçu comme incontournable pour de nombreux habitants.
- Le **blocage familial** : La gestion des trajets familiaux impose un usage intensif de la voiture, perçu comme le seul moyen efficace de concilier obligations professionnelles et parentales.
- • Le **blocage du confort** : La voiture est valorisée pour la protection qu'elle offre face aux intempéries, à l'inconfort des transports en commun et aux contraintes d'organisation imposées par d'autres modes de transport.
- • Le **blocage rationnel** : Bien que coûteuse, la voiture reste perçue comme plus rentable et flexible que les transports publics jugés inefficaces et onéreux au regard de leur qualité de service.
- • Le **blocage statutaire** : La possession d'une voiture est un symbole de réussite et d'indépendance, perçu comme un luxe personnel qui dépasse la simple fonction utilitaire du véhicule.
- • Le **blocage sécuritaire et de l'accessibilité** : Les femmes, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite expriment une dépendance forte à la voiture pour assurer leur sécurité et leur autonomie.

WP 3. La politisation de la question automobile

- La question de la voiture en ville est clivante ;
- La politisation de ce clivage éclaire les freins / blocages au passage vers une « mobilité douce » ;
- Comme sur d'autres questions environnementales, il y a un décalage important entre un objectif consensuel et la conflictualité politique

Les quartiers apaisés

- Le plan initial couvre toute la Région
- La mise en place a privilégié les quartiers centraux
- Dès leur mise en place à Cureghem et Cage aux ours : forte contestation
- Notons qu'aucune mise en œuvre n'a été effectuée dans les quartiers aisés et peu denses du sud-est de la ville !

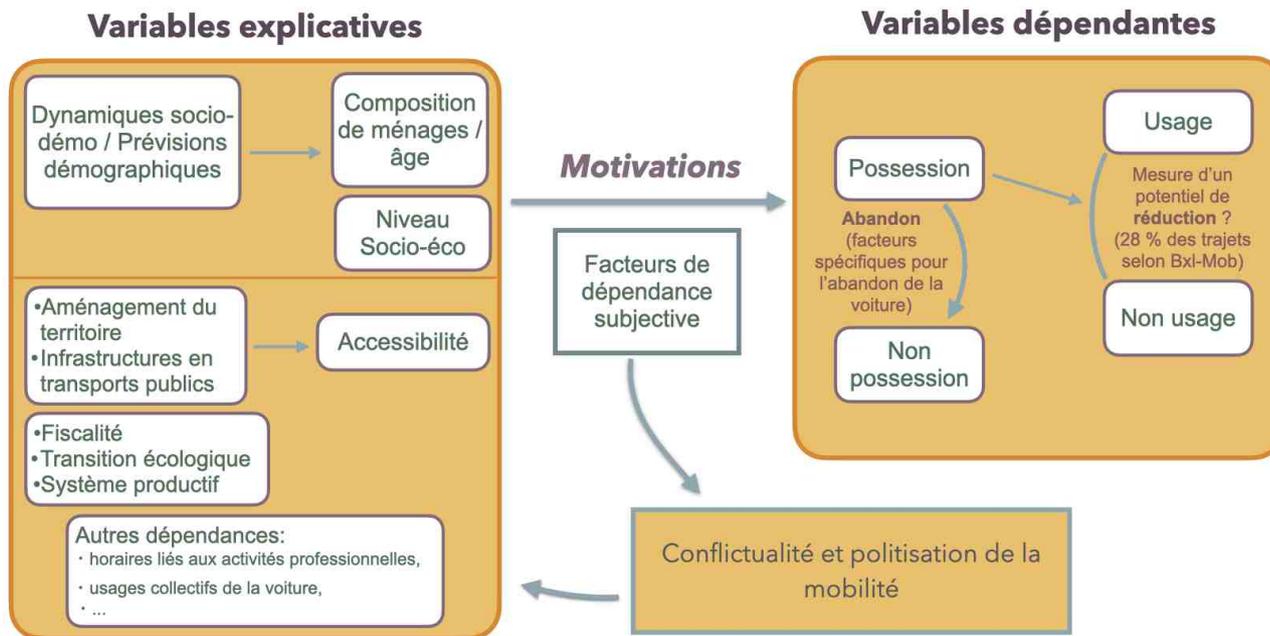


La politisation de *good move*

- L'analyse de la conflictualité dans le champ politique s'est effectué au niveau régional (2018-2024) et dans les communes de Schaerbeek et Anderlecht
- Au niveau régional, l'analyse a été effectuée à travers les prises de position au niveau du parlement régional (2019-2024) et une analyse de la presse en 2022
- Quelques éléments ressortent :
 - 1 Un certain consensus existe au Parlement sur les objectifs et pour avancer sur Good move.
 - 2 Le consensus est rompu (dans la tonalité) en septembre 2022 suite aux mouvements de contestation
 - 3 Les prises de position sont structurées autour de 4 axes d'opposition :
 - des différences idéologiques.
 - des différences politiques (majorité/opposition)
 - des différences géographiques qui peuvent être fortes au sein des mêmes partis (par exemple chez les écologistes)
 - reflet en partie des bases électorales différentes

WP 4. Prospective

Le système des déterminants de possession et d'usage de la voiture



		Exemples d'hypothèses d'évolutions futures contrastées	Echelle politique
Aménagement du territoire	Localisation des activités	- Concentration vs. dispersion à l'échelle métropolitaine - Mixité vs. séparation des fonctions - Télétravail	Régionale
	Localisation de l'habitat	- Concentration vs. dispersion à l'échelle métropolitaine - Mixité vs. séparation des fonctions	Régionale
	Localisation des services	Concentration vs. dispersion (la ville à 10 minutes ?)	Régionale
	Plan de circulation	Restreindre la place de la voiture vs. pas de frein à l'usage de la voiture	Régionale
Infrastructures	Investissements dans les infrastructures de transports	Investissements lourds et concentrés vs. investissements déconcentrés	Fédérale Régionale
Fiscalité	Incitations fiscales et autres	Accès à la voiture vs. accès aux transports publics	Fédérale
Politiques alternatives	Voitures partagées ; Vélo ; ...	Politiques ciblées pour les groupes spécifiques vs. offres diversifiées pour répondre à tous les besoins	Régionale
Transition écologique	Evolution du coût des voitures, y compris l'énergie Passage aux voitures électriques	- Transition verte accélérée vs. recul sur des pans entiers	- UE - Fédérale - Régionale