



**HAL**  
open science

# La prise en compte des pratiques usagères étudiantes dans la mise en œuvre de politiques de mobilité durable : l'exemple de Gembloux, en Belgique

Lucile Moutier

## ► To cite this version:

Lucile Moutier. La prise en compte des pratiques usagères étudiantes dans la mise en œuvre de politiques de mobilité durable : l'exemple de Gembloux, en Belgique. Architecture, aménagement de l'espace. 2022. dumas-03794844

**HAL Id: dumas-03794844**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03794844>**

Submitted on 3 Oct 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

MÉMOIRE DE MASTER 2 URBANISME ET AMÉNAGEMENT  
PARCOURS TRANSFORMATIVE URBAN STUDIES

LA PRISE EN COMPTE DES PRATIQUES USAGÈRES  
ÉTUDIANTES DANS LA MISE EN ŒUVRE DE POLITIQUES DE  
MOBILITÉ DURABLE

- L'EXEMPLE DE GEMBOLOUX, BELGIQUE



---

**MOUTIER LUCILE**

SOUS LA DIRECTION DE  
KAMILA TABAKA

STRUCTURE D'ACCUEIL :  
TRAJECT, BRUXELLES



## = NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE =

PROJET DE FIN D'ETUDES MASTER URBANISME ET AMENAGEMENT  
PARCOURS TRANSFORMATIVE URBAN STUDIES

**Autrice** : Lucile Moutier

**Titre du Projet de Fin d'Etudes** : La prise en compte des pratiques usagères étudiantes dans la mise en œuvre de politiques de mobilité durable. L'exemple de Gembloux.

**Date de soutenance** : 1<sup>er</sup> Septembre 2022

**Organisme d'affiliation** : Institut d'urbanisme et de Géographie Alpine de l'Université Grenoble Alpes

**Organisme dans lequel le stage a été effectué** : Traject (Bruxelles, Belgique)

**Directeur de stage** : Jonathan Haynes

**Directrice du Projet de Fin d'Etudes** : Kamila Tabaka

**Collation** : Nombre de page : 87 / Nombre d'annexes : 1 / Nombre de références bibliographiques : 60

**Mots-clés analytiques** : Pratiques de mobilité, mobilité durable, étudiants, universités, aménagement du territoire, politiques publiques, participation citoyenne.

**Mots-clés géographiques** : Gembloux, Wallonie, Belgique.

## = RÉSUMÉ =

Portés par l'appel de Greta Thunberg, les étudiants manifestent internationalement pour le climat en 2019. Le changement climatique est bien là, et ses conséquences sur l'environnement de plus en plus probantes. Le rôle de la mobilité et de l'usage accru des voitures individuelles dans le changement climatique n'est plus à prouver.

Les étudiants, générations du futur, sont les acteurs de demain. Leurs discours en faveur du climat sont-ils en accord avec leurs pratiques de mobilité ? Quelles sont ces pratiques et comment sont-elles imbriquées à l'offre de mobilité disponible ?

Gembloux, commune rurale en plein cœur de la Belgique et particulièrement étudiante, est le terrain d'étude de ce mémoire. Les pratiques de mobilités quotidiennes des étudiants sont-elles influencées par le caractère rural de la commune ? En quoi font-elles état des enjeux de mobilité à Gembloux ? L'expertise d'usage des étudiants est un atout pour les acteurs du territoire, alors comment les prendre en compte et les accompagner vers une mobilité plus durable et à terme, changer les pratiques de mobilité pour changer de vie ?

## = ABSTRACT =

Driven by Greta Thunberg's call, students demonstrate internationally for the climate in 2019. Climate change is here, and its environmental consequences are becoming increasingly evident. The role of mobility and the increased use of individual cars in climate change is no longer in doubt.

Students, the generations of the future, are the actors of tomorrow. Are their speeches in favour of the climate in line with their mobility practices? What are these practices and how do they fit in with the available mobility offer?

Gembloux, a rural municipality in the heart of Belgium and particularly student-oriented, is the field of study of this thesis. Are the daily mobility practices of students influenced by the rural aspect of the municipality? How do they reflect the mobility issues in Gembloux? The students' expertise is an asset for the actors of the territory, so how can we take them into account and accompany them towards a more sustainable mobility and, in the long run, change the mobility practices to change our life?

## = REMERCIEMENTS =

Je tiens à remercier toute l'équipe de Traject de m'avoir offert l'opportunité de réaliser ce stage de fin d'étude de Master. Merci pour votre accueil si chaleureux, l'entraide, les bons moments ensemble, et merci particulièrement à Jonathan et Marie, pour votre soutien et vos précieux conseils dans la rédaction de ce mémoire.

Je remercie également ma professeure et directrice de mémoire, Kamila Tabaka de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, pour son suivi et conseils dans l'élaboration de mon mémoire, et finalement, de m'avoir fait connaître Traject.

Merci également aux étudiants de l'université Agro-Bio Tech de Gembloux, d'avoir pris du temps pour répondre à mon enquête.

Enfin, un tout grand merci à mes parents, sans qui cette expérience n'aurait pu se réaliser, ainsi qu'à Marina, Maylis, Floriane, et Joakim, pour votre soutien permanent, de près comme de loin.

## = GLOSSAIRE =

ASBL : Association Sans But Lucratif

AOT : Autorité Organisatrice du Transport

DG : Direction Générale

FAST : Flexibilité, Accessibilité, Santé et Sécurité, Transfert Modal

GES : Gaz à effets de serre

OCBM : Organe de Consultation de Bassin de Mobilité

OTW : Opérateur de Transport de Wallonie (nom commercial : TEC)

PCM : Plan Communal de Mobilité

SNCB : Société Nationale des Chemins de Fer Belges

SPF : Service Public Fédéral

SPW : Service Public de Wallonie

SPW-ARNE : SPW Agriculture, Ressources Naturelles et Environnement (aussi appelé DGO3)

SRM : Stratégie Régionale de Mobilité

# = TABLE DES MATIÈRES =

INTRODUCTION .....	10
PARTIE 1 : CONTEXTE ET ENJEUX AUTOUR DE LA MOBILITE DURABLE .....	13
1/ Origine de la mobilité durable et modes de vies capitalistes .....	13
1.1 Retour sur la notion de mobilité et essor de la notion.....	13
1.2 Des modes de vie non soutenables ni pour l'environnement.....	15
1.3 ...Ni pour la santé publique .....	17
2/ La gouvernance en Belgique : son approche de la mobilité durable et la gestion de la mobilité estudiantine.....	19
2.1 Le cadre politique de l'Union Européenne en matière de mobilité.....	19
2.2 L'Etat Fédéral.....	19
2.3 Les Régions et leur rôle central dans la mobilité.....	21
2.4 Les communautés .....	23
2.5 Les Provinces, le premier échelon local .....	23
2.6 Les bassins de mobilité, organes de consultation incontournables .....	24
2.7 Les communes, l'échelon situé au plus près de sa population.....	25
PARTIE 2 : PROFILAGE DU PUBLIC ÉTUDIANT ET PRATIQUES DE MOBILITÉ À GEMBOUX .....	26
1/ Les étudiants et leurs pratiques de mobilité dans la littérature scientifique .....	26
1.1 Définition des notions.....	26
1.2 Un public conséquent et pourtant occulté de la littérature dédiée à la mobilité .....	27
2/ Présentation du territoire d'étude : Gembloux une commune universitaire à dominance rurale .....	30
2.1 Le rural et sa dépendance à la voiture individuelle.....	30
2.2 Gembloux : statistiques et attraction .....	36
2.3 L'offre de transport disponible à Gembloux .....	39

2.4	Le Plan Communal de Mobilité de Gembloux et ses ambitions .....	43
3/	Focus sur un public universitaire et ses pratiques de mobilité .....	45
3.1	Profilage des étudiants de Gembloux .....	45
3.2	Leurs pratiques de mobilité .....	45
3.3	Un choix ou une obligation ? .....	48
PARTIE 3 : PRENDRE EN COMPTE LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES ÉTUDIANTS DANS L'EXERCICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.....		53
1/	La confrontation entre l'offre et la demande.....	53
1.1	Des usages palliatifs à l'absence d'offre de transports publics .....	53
1.2	La présence d'une offre, pourtant inutilisée .....	54
1.3	L'égalité d'accès.....	56
2/	Des potentialités d'aménagement du territoire grâce à l'expertise d'usage .....	56
2.1	Retour sur la notion d'expertise d'usage.....	56
2.2	L'expertise d'usage étudiante, et son potentiel pour la commune de Gembloux .....	57
3/	Un outil de prise en considération dans l'aménagement du territoire : La participation citoyenne.....	58
1.1	Les bases de la participation citoyenne .....	58
1.2	La participation citoyenne dans l'exercice de l'aménagement du territoire.....	60
4/	Changer les pratiques de mobilité pour changer de vie ?.....	62
4.1	Engager un tournant structurel pour changer les pratiques de mobilité .....	62
4.2	Sensibiliser et accompagner à la mobilité durable .....	63
CONCLUSION .....		66
BIBLIOGRAPHIE .....		68
TABLE DES FIGURES.....		75
TABLE DES ANNEXES .....		77

## = INTRODUCTION =

En réponse à l'appel de Greta Thunberg, jeune militante écologiste suédoise, initiatrice de la grève étudiante pour le climat et fondatrice du mouvement « Fridays for Future », 35 000 étudiants manifestent à Bruxelles pour le climat jeudi 24 janvier 2019 (source : Reporterre, 2019). Cet évènement d'ampleur diffusé internationalement, interroge sur l'action qu'entreprennent les jeunes en faveur du climat. Leurs pratiques sont-elles en cohérence avec leur discours ? Comment agissent-ils au quotidien dans la lutte contre le changement climatique ?

Nous savons que la mobilité possède un impact fort sur le climat, encore récemment, Jean-Marc Jancovici et Christophe Blain l'illustrent dans la bande-dessinée « Un monde sans fin » (2021).

Nos modes de vie occidentaux ne sont pas soutenables. La voiture, mode de transport majeur depuis bien longtemps et le transport aérien (entre autres) émettent quantité d'émission de gaz à effet de serre (dont le CO<sub>2</sub>) et de polluants atmosphériques (particules fines, ozone etc.), dérèglant l'atmosphère pour les premiers, et polluant l'air pour les seconds. À l'échelle de l'Union Européenne, le secteur des transports est responsable d'un quart des émissions de gaz à effets de serre en 2019, dont 60,6% est imputable aux voitures (source : Agence Européenne pour l'Environnement, 2022).

Leurs effets néfastes sur la santé et l'environnement sont encore peu pris en considération, au profit de la croissance économique : *« Comme la demande de transport continue de progresser à peu près au même rythme que l'économie dans son ensemble – autrement dit, comme il n'y a pas le moindre « découplage » entre l'essor des transports et la croissance économique –, le fait que les modes de transport dominants – le routier et l'aérien – sont aussi ceux qui contribuent le plus à la pollution de l'environnement ne rapproche guère les objectifs de mobilité durable du monde des réalités tangibles »* (Giorgi L., 2003).

Cependant, le constat est sans appel. En Europe, la canicule historique de cet été 2022, atteignant des températures records et provoquant une série de feux de forêts, témoigne une fois encore de la crise environnementale et climatique.

Agir sur la mobilité à travers les politiques publiques et par nos modes de vie individuels, pour tendre vers une mobilité durable plus respectueuse de l'environnement et de la santé, est nécessaire pour réduire les émissions de polluants et de GES en partie responsables du changement climatique.

*« La mobilité durable est un projet qui a beaucoup fait pour changer la réflexion et même, bien souvent, amener aussi les décideurs et les principales parties prenantes à changer de position. Des objectifs comme la protection de l'environnement et des idées comme la démocratie participative, auxquels, il*

*n'y a pas si longtemps, planificateurs et experts des transports n'auraient jamais songé, figurent désormais en bonne place parmi les préoccupations gouvernementales en la matière, et même ceux qui déniaient au discours du développement durable toute pertinence dans le cas des transports et de la mobilité se trouvent forcés d'admettre qu'il fait aujourd'hui partie intégrante des règles du jeu.* » (Giorgi, L., 2003). Les politiques publiques sont de plus en plus amenées à exercer la démocratie participative, qui pour des auteurs comme Liana Giorgi, fait partie intégrante de la mobilité durable. Connaître son territoire et sa population est primordial pour mener à bien des politiques publiques de mobilité durable, or, certains publics sont oubliés de celles-ci. Que ce soit dans les statistiques ou dans les études, les habitants d'un territoire sont les représentants des dynamiques démographiques et territoriales. Mais qu'en est-il de ces personnes ayant une double appartenance territoriale ? vivant ici mais travaillant là-bas ? Ou de celles consommant dans leurs villes, contribuant à l'économie locale même si elles ne l'habitent pas. Il s'agit là d'un ensemble d'acteurs, actifs dans les villes et pourtant peu pris en compte dans les politiques publiques : migrants, sans-abris, travailleurs, étudiants, touristes et la liste n'est pas exhaustive.

Ce mémoire s'axe sur l'un de ces publics : les étudiants et leurs pratiques de mobilité. L'état de l'art de la littérature aborde la mobilité étudiante, transfrontalière Belgique-France (Gérard, M., 2006) et internationale avec le programme Erasmus et en lien avec les anciennes colonies belges (Godin, M. et al., 2011), ainsi que son impact socio-économique (Chevalier, C. et al., 2009), mais pas de la mobilité quotidienne étudiante et sa prise en compte dans les politiques publiques.

L'ambition de ce travail est ainsi de comprendre les dynamiques de mobilités quotidiennes des étudiants dans un contexte rural, pour ensuite adapter au mieux l'offre de transports par le biais de politiques de mobilités durables, dans la perspective de réduction du changement climatique. S'axer particulièrement sur les mobilités quotidiennes revient à s'intéresser « *aux déplacements que tout un chacun effectue de manière plus ou moins répétitive dans le cadre de sa vie quotidienne.* » (Flamm, M., 2004). Soit, les déplacements de la vie de tous les jours en lien avec les études, les achats et rendez-vous etc.

La question à laquelle ce mémoire cherche à répondre est :

**Dans quelle mesure la compréhension et la prise en compte des pratiques de mobilité étudiantes dans l'exercice de l'aménagement du territoire peut améliorer l'offre de mobilité et inciter à tendre vers une mobilité plus durable ? Le cas de Gembloux en Belgique.**

Nous avançons ainsi deux hypothèses, qui vont nous guider à travers ce mémoire :

- Les étudiants de Gembloux sont plus disposés à l'usage de la voiture individuelle en raison du caractère rural de la commune.

- Ce public jeune et dynamique, conscient du changement climatique, est force de proposition pour améliorer les conditions de mobilité et les rendre plus durables à Gembloux.

L'objet de l'étude s'ancre dans mon stage réalisé à Traject à Bruxelles, bureau d'études et de conseils spécialisé en mobilité et trafic. Durant ce stage qui s'est déroulé de Mars à Août 2022, j'ai contribué, entre autres missions, à la mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité de Gembloux, et particulièrement à la première phase consistant en un diagnostic territorial approfondi en matière de mobilité.

L'analyse du territoire de Gembloux et de son offre en mobilité dans ce mémoire est principalement nourrie par le diagnostic du territoire effectué pour cette étude, avec l'aide de données qualitatives (travail de terrain, observations et entretiens avec les acteurs du territoire) et quantitatives (cartographies réalisées par mes collègues et moi-même, analyses statistiques). J'ai réalisé des recherches documentaires et de littérature afin de comprendre le contexte et les enjeux autour de la mobilité durable ainsi que de saisir le profilage des étudiants en général et celui du territoire d'analyse. Elles permettent également d'enrichir les propos tout au long du mémoire. L'analyse quantitative se retrouve également à travers un questionnaire (joint en annexe) que j'ai établi dans le cadre de ce mémoire, à l'intention des étudiants de Gembloux, interrogeant leurs pratiques de mobilités. Diverses cartographies personnelles ont été réalisées afin de comprendre l'organisation du territoire belge d'abord, et ensuite afin d'apporter une dimension territorialisée à Gembloux, et à l'étude.

Le présent mémoire se décline en trois parties. La première pose les bases à travers un détour historique sur le contexte d'apparition de la mobilité durable et de ses enjeux contemporains. Elle présente également les compétences territoriales de la « lasagne institutionnelle belge » comme les appellent les locaux, leurs approches de la mobilité durable et leurs liens avec le système scolaire belge. Enfin cette partie tentera de réaliser un profilage socio-économique du public étudiant, et d'en décerner ses pratiques de mobilité.

La seconde partie montrera combien le public étudiant, bien qu'important en nombre, est assez peu représenté que ce soit dans la littérature scientifique ou dans les enquêtes nationales belges. Ensuite, nous nous attacherons plus particulièrement à présenter la commune rurale de Gembloux, pour comprendre ses caractéristiques influençant les mobilités quotidiennes en général, et celles des étudiants en particulier. Nous nous pencherons sur l'analyse de ce territoire, de son offre en mobilité ainsi que sur la compréhension des pratiques étudiantes de mobilité pour les confronter avec l'offre disponible et ainsi tenter de mettre en lumière des points d'amélioration.

Enfin la dernière partie consistera en l'application de la prise en compte des pratiques de mobilité étudiantes (de manière générale) dans l'exercice de l'aménagement du territoire, à travers leur

considération dans les analyses statistiques d'abord, puis avec l'aide d'outil de concertation et de participation citoyenne, Pour finir, nous aborderons diverses manières d'accompagner les étudiants au changement de pratiques de mobilité pour tendre vers plus de durabilité.

## - PARTIE 1 : CONTEXTE ET ENJEUX AUTOUR DE LA MOBILITE DURABLE -

### 1/ Origine de la mobilité durable et modes de vies capitalistes

#### 1.1 Retour sur la notion de mobilité et essor de la notion

L'état de l'art de la littérature scientifique nous montre que la notion de mobilité est très vaste et varie selon les disciplines des sciences sociales qui l'abordent, dont notamment : sociologie, démographie, anthropologie, et aménagement du territoire. Il en irait même jusqu'à un « *émiettement de la notion de mobilité* » (Kaufmann, V. et al., 2003) tant ce terme est remanié.

« *Toute mobilité est nécessairement spatiale sous peine d'être immobile, tout comme elle s'inscrit dans le temps puisqu'elle nécessite une durée, si courte soit-elle, pour ne pas se fondre dans l'ubiquité.* » (Montulet, B., 2006).

De manière très simple, comme le rappelle Guillaume Fontaine (2019) « *La mobilité commence de fait avec la simple possibilité de quitter son lieu de vie et les déplacements qui y sont associés (travail, approvisionnement...).* ». Elle recoupe plusieurs notions et rassemble à la fois du vocabulaire du transport et celui des évolutions sociales.

La mobilité varie selon les rythmes et temporalités, qui de fait, ne s'appréhende pas de la même manière : la mobilité quotidienne allant du jour à la semaine, les mobilités résidentielles sur du plus long terme, voyages et tourisme, ou encore migrations.

L'accès aux biens, services et activités est rendue possible par la mobilité. Elle possède alors un rôle d'intégration sociale et urbaine pour certains auteurs tels que Vincent Kaufmann, et ne pas en disposer reviendrait à être exclus de la société. Associée au mouvement, la mobilité est parfois étudiée sous l'angle de « l'immobilité », notamment dans le cas des personnes les plus démunies et les plus en difficulté pour se mouvoir, les sans-abris entre autres.

« *La mobilité inclut la spatialité, mais aussi la temporalité et la sociabilité.* » (Champagne, E., 2012).

La mobilité est profondément ancrée dans la sociologie, à travers l'étude de l'égalité d'accès aux ressources et à la mobilité en elle-même. La mobilité serait à la fois une « *dimension structurante de l'insertion sociale* » (Kaufman V., 2004, p38) et un « *puissant discriminant social* » (Fol, 2009), creusant les inégalités d'accès, que ce soit entre les personnes, ou entre les territoires pas tous égaux face à la mobilité (Fol, 2009). Vincent Kaufmann emprunte à Amartya Sen la notion de « *capabilité* », et la transpose en « *motilité* ». Elle se compose « *de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets).* » (Kaufmann, V., 2004, p19). Dans cette optique, la mobilité serait donc un capital mobilisable propre à chacun, variant selon sa socialisation (pendant l'enfance et à toutes étapes de la vie), ses expériences personnelles et ses ressources, pour mener à bien, de la façon entendue, la finalité de son déplacement : « *La manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. L'usage de ce potentiel peut soit conduire à la réalisation d'une mobilité sociale ou spatiale, soit au renoncement actif, à la décision de ne pas être mobile en vue du maintien du champ du possible, soit à la construction d'un nouveau champ de motilité.* » (Kaufmann, V., 2004, p18).

Nous retiendrons la définition de Marion Pignel et de David Stokkink (2019), enveloppant la majeure partie des enjeux cités précédemment : « *La mobilité est la capacité à se déplacer dans un espace. Elle renvoie à la fois au déplacement en lui-même, mais aussi aux moyens et aux services qui permettent ce déplacement* ».

Depuis les années 1990, la mobilité est appréhendée et renouvelée sous un nouveau jour. Avec les préoccupations environnementales grandissantes et la forte responsabilité de la mobilité dans le changement climatique, la question de la durabilité fait son entrée et concerne également les mobilités. Certains auteurs avancent le fait que ce concept (de mobilité durable) « *est précurseur d'un changement de paradigme, impliquant une nouvelle façon d'analyser les enjeux de transports* » (Champagne, E., 2012). De fait, l'intérêt pour la préservation de l'environnement, y compris à travers des modes de déplacements plus écologiques, plus « *verts* » et durables, est au cœur du sujet.

« *La mobilité durable consiste à assurer l'accessibilité aux territoires et satisfaire la liberté de mouvement et de déplacement des individus à court et long terme, tout en considérant l'intérêt collectif des générations actuelles et futures* » (Bianchet, B., et al, 2021). Cette définition reprend la publication historique de 1987 « *Notre avenir à Tous* » (« *Our Common futur* »), de la Commission des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (ONU), ou plus communément appelé « *le rapport Brundtland* », du nom de l'ancienne Ministre de l'Environnement Norvégienne, Gro Harlem Brundtland, présidant l'élaboration de ce rapport. Ce document apporte les bases de la notion du développement durable s'appuyant sur trois piliers interdépendants : social, économique, et environnemental, (Figure

1) et dont la définition est la suivante : « *Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* » (Commission Mondiale de l'Environnement et de Développement, 1987).

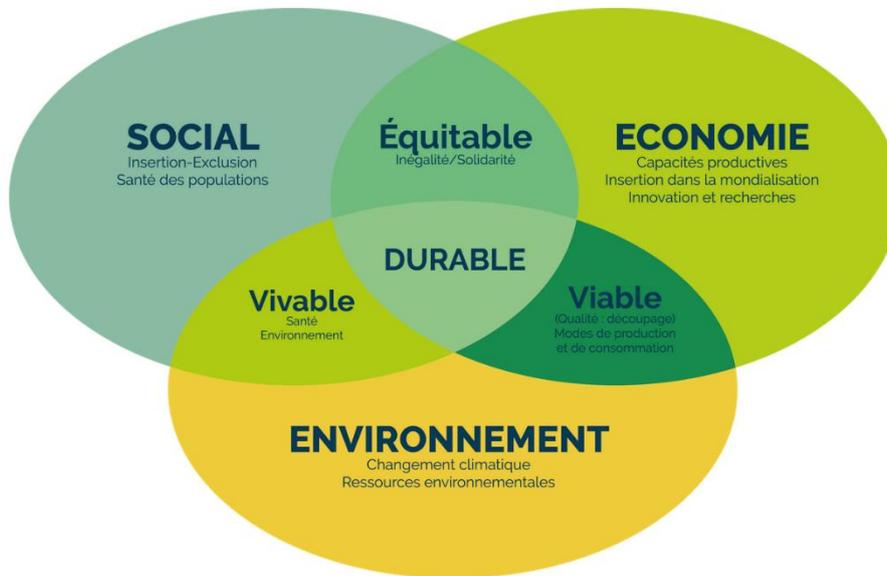


Figure 1 : Les trois piliers du développement durable - Source : Campusforall.com

L'ambition de la mobilité durable est ainsi de pérenniser les déplacements effectués dans des conditions respectueuse de l'environnement et de la santé de tous, et se doit d'être accessible à tous, tant socialement qu'économiquement.

## 1.2 Des modes de vie non soutenables ni pour l'environnement...

À la fin de la Révolution Industrielle, le fordisme (organisation horizontale du travail, travail à la chaîne, standardisation, production de masse...), inspiré du taylorisme, contribue à l'expansion de la construction automobile, qui, par sa praticité et sa capacité à parcourir plusieurs kilomètres en transportant plusieurs personnes (et des charges lourdes) en font rapidement un mode de déplacement très apprécié des consommateurs. Sa démocratisation par les politiques publiques et surtout par les constructeurs automobiles, font de la voiture le modèle dominant, « *une banalisation de l'automobile* » (Halleux, J.M. et Lambotte, J.M., 2006, p27), notamment en Europe dès les années 1960 (Pignel, M. et al., 2019). La production en masse de véhicules motorisés est par-dessus tout vectrice de pollution et entame déjà la destruction environnementale.

L'environnement continue à être malmené par la voiture (pour ne citer qu'un exemple), à travers la construction d'infrastructures facilitant son usage. « *L'aménagement urbain a été pensé pour la voiture et a donc facilité jusqu'à il y a peu son usage* » (Pignel, M. et al., 2019). Au cours des ans, les politiques publiques, par le biais de l'aménagement du territoire, ont favorisé l'usage de la voiture avec la

construction de grandes infrastructures routières à travers le territoire. Leurs implantations mobilisent quantités de béton et asphalte, et un besoin en espace conséquent grignotant les terres agricoles et forestières. De nos jours, le réseau routier en Europe est largement développé, perçant le territoire à tout va.

Avec l'essor des voitures électriques, de nouvelles négations environnementales et controverses apparaissent. Leurs productions, et notamment les batteries lithium-ions qui les compose, nécessitent le recours à des ressources rares, à savoir le lithium, particulièrement présent dans le « *Triangle de Lithium* » (Chili, Argentine, Bolivie), mais surtout particulièrement demandé dans ce secteur en pleine croissance (Aulanier, H., 2016). Cependant, les méthodes d'extraction de ce métal possèdent un impact environnemental non négligeable : « *impact négatif sur la balance hydrique des aquifères, empreinte au sol trop importante, production de résidus en quantité conséquente, nécessité d'une amélioration du taux de récupération du lithium (de 50 % actuellement)* » (Aulanier, H., 2016, p17). De plus, les batteries faites de ce composant sont difficilement recyclables (Aulanier, H., 2016), une autre problématique environnementale. La pollution environnementale des voitures électriques est également imputée à l'énergie utilisée pour produire le véhicule, à celle qui le fait rouler, aux composantes électroniques, à sa taille (variable) et à bien d'autres aspects (Reporterre, 2020) qui ne seront ici pas énumérés dans leur entièreté.

Les voitures émettent des émissions de gaz à effet de serre (GES), responsables du changement climatique, lui-même impactant l'environnement. En effet, la Terre est viable pour l'Humanité et la Biodiversité grâce à l'ensemble de ses composantes, les pôles Nord et Sud, à l'eau liquide en quantité, et à la présence d'une atmosphère notamment. Seulement, les émissions de GES produites entre autres par l'usage marqué des voitures individuelles, se concentrent et stagnent dans l'atmosphère, la réchauffant. La planète est alors déstabilisée et se reconstruit difficilement tant les records de température sont plus forts et plus longs (Clay, J., 2021), entraînant des désastres environnementaux et climatiques. L'une des conséquences, et non des moindres, est la raréfaction de la faune et la flore, voire leur disparition dans des lieux où elles étaient autrefois florissantes (à noter que la hausse des températures n'est toutefois pas la seule cause de leur raréfaction).

Depuis la Révolution Industrielle (1850), nous sommes dans l'ère de l'Anthropocène, étymologiquement « l'Âge de l'Homme ». Cette ère caractérise l'empreinte laissée par l'Homme sur la planète « *qui serait telle qu'elle traduit d'une véritable influence géologique sur la biosphère et le système terrestre* » (source : GEO.fr, 2018). Pour certains, « *l'anthropocène est peut-être un point de non-retour* » (Jean Robert Viallet, 2019) tant son influence sur l'environnement est conséquente, voire irréversible.

Le rôle de la mobilité, et la manière dont nous la pratiquons, dans le changement climatique est sans équivoque et est encore prouvé récemment à travers la crise sanitaire du COVID19. L'arrêt total des activités économiques et l'assignation à résidence de la population a fortement impacté nos modes de vie, dont la mobilité. De fait, nous nous sommes moins déplacés et moins loin de nos domiciles, avec pour effets la réduction de la pollution sonore et atmosphérique notamment. Nos modes de vie étaient contraints de changer, et notre mobilité avec. Par modes de vie on entend, au sens de Bruno Maresca, « *un système prégnant qui oriente les pratiques de consommation, les modes d'habiter, les modes de travail, de mobilité, etc [...] il est d'abord une conséquence du fonctionnement du système productif d'un pays (ou d'une région, voire d'une communauté) et des institutions qui l'accompagnent.* » (2017, p17). La mobilité quotidienne est de ce fait considérée comme partie intégrante des modes de vies (Kauffman, V., 2021).

Avec l'apparition des principes du développement durable, les autorités politiques sont responsables d'engager un tournant en faveur de modes de vies plus durables. En se faisant, elles remettent en cause nos modes de vies actuels forgés par le système économique dominant (Maresca, B., 2017, p26), dont la consommation de masse et la croissance économique sont les mots d'ordre, qui montre ses limites. Le GIEC, Groupement d'Experts Intergouvernementale sur l'Evolution du Climat, sonne l'alarme depuis les années 2000 : « *Les émissions anthropiques de gaz à effet de serre ont augmenté depuis l'époque préindustrielle en raison essentiellement de la croissance économique et démographique.* » (GIEC, 2014, p.46).

Nous avons donc constaté combien nos modes de vie basés sur le système économique dominant a au cours du temps (et encore aujourd'hui) laissé une empreinte environnementale majeure, traduite notamment par le changement climatique.

### 1.3 ...Ni pour la santé publique

La course effrénée à la rapidité promue par notre système économique dominant mène à une « *implosion du temps, [et à une] explosion des mobilités.* » (Pineau, J., 2019).

D'après la Commission Européenne (2014), il y a 8 ans déjà, il s'agirait chaque année de plus de 10 000 kilomètres parcourus par les Européens, dont 74% en voiture. Les émissions de polluants atmosphériques, causées par la filière des transports, et notamment les voitures, dégradent la qualité de l'air comme nous l'avons vu précédemment et sont ainsi nocifs pour la santé. Elles sont en effet



Figure 2 : La pollution de l'air : un tueur silencieux - Source : OMS, 2018

responsables de maladies respiratoires (cancer du poumon, affections respiratoires chroniques ou aiguës, asthme...) (source : Vision FAST 2030) et même de décès : l'Organisation Mondiale de la Santé estime la pollution de l'air responsable de 7 millions de décès chaque année, dont près de 500 000 en Europe (2018) (Figure 2). D'après l'Agence Européenne de l'Environnement, « *Air pollution is a major cause of premature death and disease and is the single largest environmental health risk in Europe* » (2020).

A l'échelle de la Belgique, la pollution de l'air par le trafic routier est responsable de plus de 2 400 décès par an et le bruit du trafic de plus de 200 (calculs IEW d'après les chiffres de l'agence européenne de l'environnement). (Source : Vision FAST 2030).

Il en va de la protection de la santé publique : « *Les externalités négatives des mobilités physiques sont immenses et ne cessent de s'accroître : mal-être des usagers, accidents, pollution de l'air et problèmes de santé, engorgement des abords des villes, artificialisation des terres, massacre des écosystèmes naturels... Tout cela n'est ni durable ni soutenable, et pourtant...* » (Pineau, J., 2019).

Par ailleurs, nos modes de vie, à la fois hyper-mobiles mais finalement très peu, posent des questions de santé publique. En effet, comme nous l'avons montré, en Europe et en Belgique, la majorité des déplacements se font en voiture. Couplé à la sédentarisation de nos modes de vie, très peu d'activités physiques sont effectuées : « *La pratique d'activité physique dans la population générale diminue et le temps de sédentarité augmente, aussi bien dans le cadre professionnel que durant les loisirs et les déplacements quotidiens* » (Misslin, R., et al, 2015). Les risques pour la santé sont accrus, et vont jusqu'au développement de maladie cardiovasculaires, de diabètes ou encore de cancers. L'OMS alerte, « *entre quatre et cinq millions de décès pourraient être évités chaque année si la population mondiale était plus active physiquement* » (2020). La santé publique est de plus en plus mise sur le devant de la scène par les politiques publiques comme étant un enjeu majeur et de fait. La promotion des modes actifs tels que la marche ou le vélo, est d'ailleurs plébiscitée pour encourager la population à réaliser de l'exercice physique et ainsi à prendre soin de sa santé.

L'usage accru de la mobilité et particulièrement des voitures individuelles dans nos modes de vie, et son rôle majeur dans la destruction environnementale et dans la fragilisation de la santé publique n'est plus à démontrer. L'intention est à présent de mettre en évidence comment la gouvernance belge s'emparent de la question de la mobilité durable et du lien entretenu avec la mobilité étudiante.

## 2/ La gouvernance en Belgique : son approche de la mobilité durable et la gestion de la mobilité estudiantine

Après avoir remis dans son contexte la mobilité durable et les enjeux contemporains liés aux mobilités excessives, il convient de se focaliser sur l'organisation territoriale de la Belgique pour en comprendre ses compétences en matière de mobilité. Plus précisément, il s'agit de mettre en évidence l'action des divers échelons territoriaux (allant de l'Union Européenne aux communes belges) dans le champ de la mobilité et leurs approches de la durabilité. En parallèle sera décelé la gestion des établissements scolaires par l'échelon concerné, et son lien avec la mobilité estudiantine.

### 2.1 Le cadre politique de l'Union Européenne en matière de mobilité

A la base de toute politique en Europe, l'Union Européenne. Son ambition est de veiller « à la circulation libre, efficace et sûre des biens et des personnes dans toute l'UE au moyen de réseaux intégrés combinant tous les modes de transport (route, rail, eau et air). La politique de l'UE traite également de questions aussi variées que le changement climatique, les droits des passagers, les carburants propres et la simplification administrative des passages en douane dans les ports » (source : eur-lex.europa.eu).

Les différents aspects que traite l'UE en matière de mobilité durable ont principalement attiré à la réduction des émissions de CO2 et de la pollution causée par tous modes de transports confondus, et à la promotion des énergies propres (source : eur-lex.europa.eu), en fixant des objectifs à atteindre, et seuils à ne pas dépasser.

### 2.2 L'Etat Fédéral

La Constitution Belge de 1993 exprime dans son premier article que « La Belgique est un État fédéral qui se compose des communautés et des régions » (source : Belgium.be). Il s'agit d'un pays gouvernant à 6 échelles distinctes : communal, provincial, communautaire, régional, fédéral et européen (source : UCLouvain, 2022).

La Belgique est un pays fédéral, autrement dit, ses entités fédérées, ici les trois Régions et les trois Communautés, sont autonomes politiquement, possédant chacune un parlement et un gouvernement propre. Au total, il s'agit de six entités régis par les trois principes propres aux pays fédéraux : l'autonomie (politique, financier etc.), l'égalité

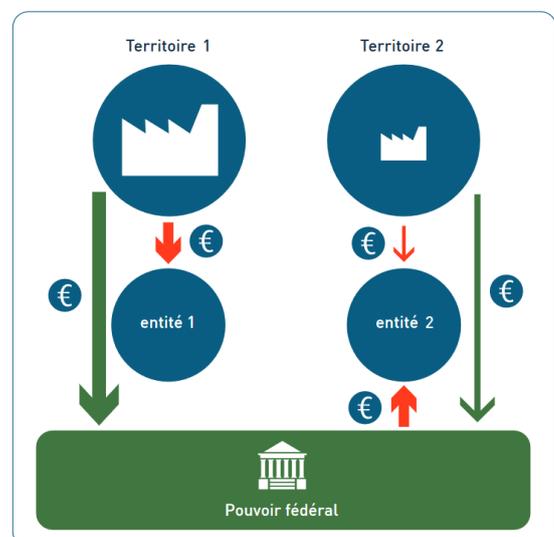
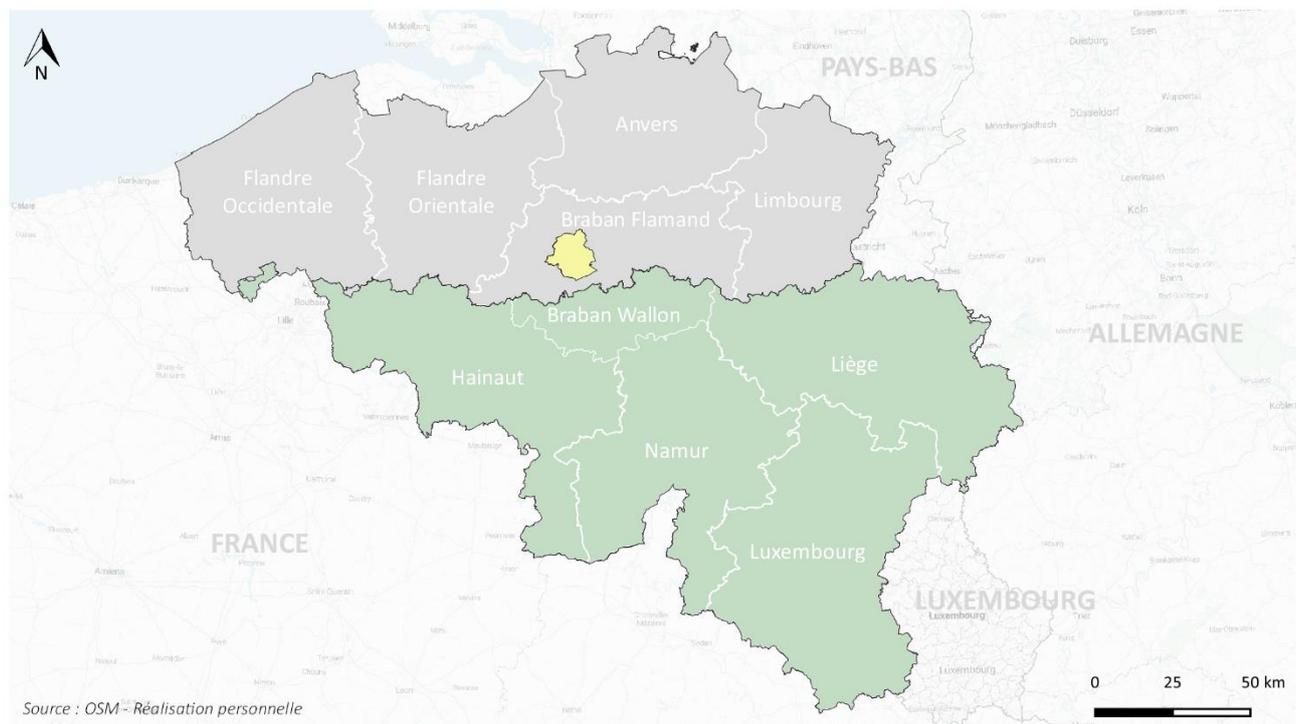


Figure 3 : Le mécanisme de solidarité dans un Etat fédéral. L'exemple des flux financier - Source : CRISP 2015

entre elles (aucune n'a plus de poids qu'une autre), et enfin le mécanisme de solidarité, à titre d'exemple, l'argent est redistribué par l'Etat Fédéral en fonction des besoins de chaque entité, si une est plus riche, elle va donner plus à l'autre (Figure 3) (Blaise, P., 2015).

Ce pays est ainsi découpé en trois Régions autonomes : la Flandre dans sa partie Nord, la Wallonie au Sud, et la Région Bruxelles enclavée en Flandre (cf. carte ci-dessous).

### LIMITES ADMINISTRATIVES DE LA BELGIQUE



Régions	Provinces
Flandre	Provinces flamandes
Région Bruxelles	Provinces wallonnes
Wallonie	

Carte 1 : Limites administratives de la Belgique - Source : Réalisation personnelle, 2022.

Il est également subdivisé en 3 Communautés, autonomes également, basées sur les langues et la culture. Elles forment la communauté flamande majoritaire en Flandre et s'étend sur la Région Bruxelles, la communauté française particulièrement en Wallonie ainsi qu'en Région Bruxelles, et enfin, la communauté germanophone sur une infime partie de la Wallonie (frontalier avec l'Allemagne) (source : Belgium.be). Ces 6 entités fédérées exercent leurs compétences conjointement sur le même territoire.

L'Etat fédéral dans ses politiques couvre l'ensemble de la Belgique. Ses compétences sont la défense nationale, la justice, les affaires étrangères, les finances, la sécurité sociale, l'intérieur et la santé (source :

Belgium.be). A chaque domaine de compétence est attribué un Service Public Fédéral (SPF), chargé de sa gestion et de sa mise en œuvre.

L'implication du niveau fédérale dans les politiques de mobilités est mineure. Le Ministre en charge de la mobilité a néanmoins la charge de la gestion du SPF Mobilité et Transports, Skeyes (aérien), Infrabel (le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire), et la SNCB (l'exploitant ferroviaire) (source : [mobilite-entreprise.be](http://mobilite-entreprise.be)). L'Etat est donc « *le pilote de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)* » (Damay, L., 2013). C'est au travers du SPF Mobilité et Transports, qu'il exerce ses compétences en matière de transport ferroviaire (source : SPF Mobilité et Transport) :

- o Préparation et évaluation de la politique ferroviaire
- o Suivi de la législation et de la réglementation ferroviaire
- o Coordination de la politique ferroviaire
- o Organisation de certains contrôles

Outre la gestion du transport ferroviaire, l'Etat Belge intervient dans la mobilité à travers l'instauration de l'enquête fédérale déplacements domicile-lieu de travail, à destination des entreprises et services publics de plus de 100 employés : « *L'État fédéral est également intervenu, en imposant la réalisation d'un diagnostic des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, aux entreprises et aux institutions publiques employant plus de cent travailleurs.* » (Gailly, J., 2004). Un effort de collecte de données qui a lieu tous les 3 ans en Belgique, permettant d'orienter et d'appuyer les décisions politiques.

### 2.3 Les Régions et leur rôle central dans la mobilité

Au nombre de trois (Flandres, Région Bruxelles, Wallonie), chacune est autonome dans la mise en œuvre de politiques. Leurs compétences sont attraites au territoire au sens large : aménagement du territoire, logement, économie et emploi, aux pouvoirs locaux (financement et contrôle des communes et des provinces), aux travaux publics et aux transports (routes, transport en commun, cours d'eau...) et enfin aux relations internationales qui relèvent de leurs compétences (source : [vivreenbelgique.be](http://vivreenbelgique.be)).

Il s'agit de l'échelon ayant le plus de poids en matière de mobilités : « *[...] les Régions [sont] au cœur de la régulation : elles sont en effet compétentes sur leur territoire en matière de transport public* » (Damay, L., 2013), mais pas seulement. En effet, les régions sont également gestionnaires des routes régionales, elles ont donc la main mise sur quelconque action qui y ont attrait. De plus, elles élaborent des documents stratégiques exprimant leurs ambitions en termes de mobilité et par extension, de mobilité durable.

Notre cas d'étude, Gembloux, se situant au cœur de la Région Wallonne, nous allons nous pencher plus particulièrement sur cette région et ses aspirations en termes de mobilité durable.

La Région Wallonne a élaboré sa Vision FAST 2030. Il s'agit d'un document cadre, définissant son ambition en termes de mobilités à l'horizon 2030. Partant du constat de la prépondérance de la voiture individuelle contribuant au changement climatique, elle souhaite réduire son usage et favoriser des modes de déplacements alternatifs à celle-ci. Elle se positionne dans la lignée des objectifs européens de réduction des GES (projet ESR « effort sharing regulation », avec en ligne de mire pour la Belgique « une réduction de 35% des GES pour les secteurs non ETS d'ici 2030 » (source : Vision FAST 2030).

L'acronyme FAST « résume à la fois les buts ultimes poursuivis, les finalités sociétales : Fluidité, Accessibilité, Sécurité/Santé et la principale orientation stratégique qui sera mise en œuvre pour les atteindre : le transfert modal. » (Source : Stratégie Régionale de Mobilité, 2019) (Figure 4).

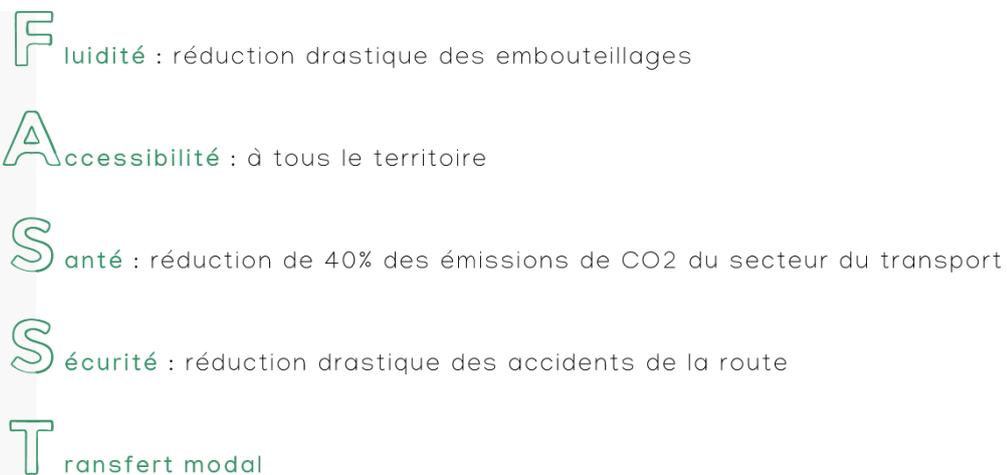


Figure 4 : La Vision FAST déclinée sous ses ambitions - Source : FAST 2030

L'objectif est à termes, pour la mobilité des personnes, d'augmenter la part modale (en km parcourus) de tous les modes de déplacement et de réduire celle de la voiture individuelle d'ici 2030 (Figure 5).

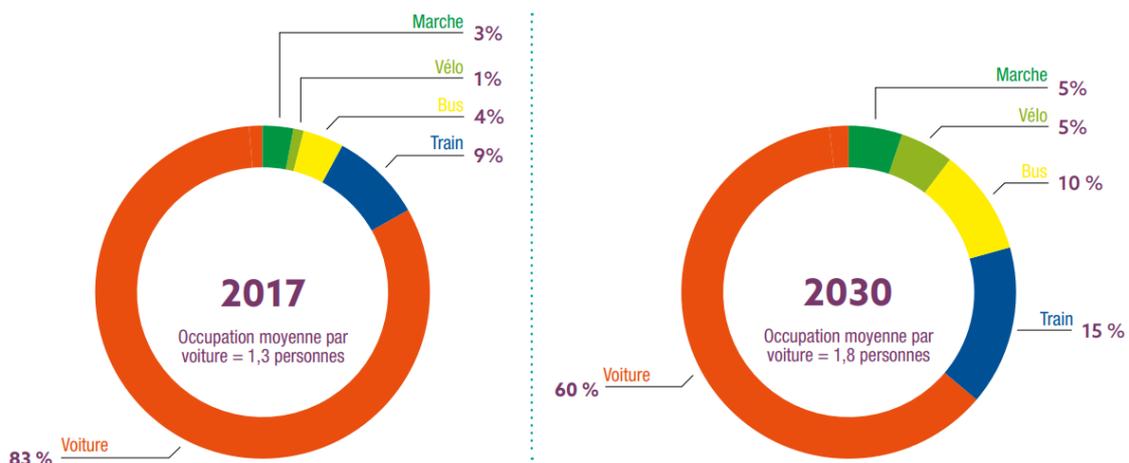


Figure 5 : Répartition actuelles des parts modales (en km parcourus) et objectifs 2030 - Source : Stratégie Régionale de Mobilité 2019, d'après la Vision FAST 2030.

La Vision FAST 2030 de la région Wallonne est reprise à travers la Stratégie Régionale de Mobilité. Il s'agit d'un document cadre fixant les grandes orientations à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de parts modales visés à l'horizon 2030. Sa stratégie est déclinée en 3 axes de travail : la gouvernance (pouvoir agir), les investissements (l'offre), et l'évolution des comportements (la demande). Tous projets ou intentions politiques se doivent d'être conformes à ce document de référence en Wallonie, le cas des OCBM et des PCM notamment sur lesquels nous reviendrons ultérieurement.

La Wallonie a adopté le 29 Mars 2018 un décret réformant la gouvernance de la mobilité dans cette région. Celui-ci inclut entre autres la création de l'Autorité Organisatrice du Transport qui se situe au sein du SPW Mobilité et Infrastructures, dont la mission est « *d'organiser, de réguler et de surveiller les systèmes d'exploitation du transport public de personnes* » (source : [mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be)). Il s'agit d'un acteur incontournable des politiques de mobilité en Wallonie, agissant conjointement avec l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW), dont le nom commercial est le « TEC », chargé de la mise en œuvre opérationnelle des transports publics (bus et trams).

## 2.4 Les communautés

Les communautés sont le résultat des revendications linguistiques et culturelles flamande et wallonne. Leurs frontières linguistiques, français au Sud, néerlandais au Nord, allemand à l'Est et la Région de Bruxelles bilingue, ont été établies grâce aux Lois linguistiques de 1962 et 1963. Ce n'est qu'en 1970 que les Communautés (tout comme les régions) sont inscrites dans la Constitution (Blaise, P. 2015) et deviennent officielles, donnant naissance à la communauté française, majoritairement en Wallonie, la communauté flamande en Flandre, et enfin la communauté germanophone, à l'Est de la Wallonie.

Elles sont compétentes dans les domaines de la culture, de l'aide aux personnes, de l'éducation, et des relations internationales relevant de leurs compétences entre autres (source : [Belgium.be](http://Belgium.be)).

## 2.5 Les Provinces, le premier échelon local

Il existe donc en Belgique 10 provinces, réparties équitablement entre la Flandre et la Wallonie.

Contrairement aux Régions et aux Communautés, ce ne sont pas des entités fédérées, autrement dit elles n'ont pas la possibilité de légiférer sur leur territoire (Blaise, P. 2015). Néanmoins, elles peuvent exercer plusieurs compétences telles que : « *développer l'activité sportive, elles organisent des établissements scolaires (en particulier dans l'enseignement technique), elles interviennent dans le domaine de la sécurité, elles s'occupent de promotion du tourisme, elles créent des institutions sociales et de santé, etc.* » (Blaise, P. 2015, p50).

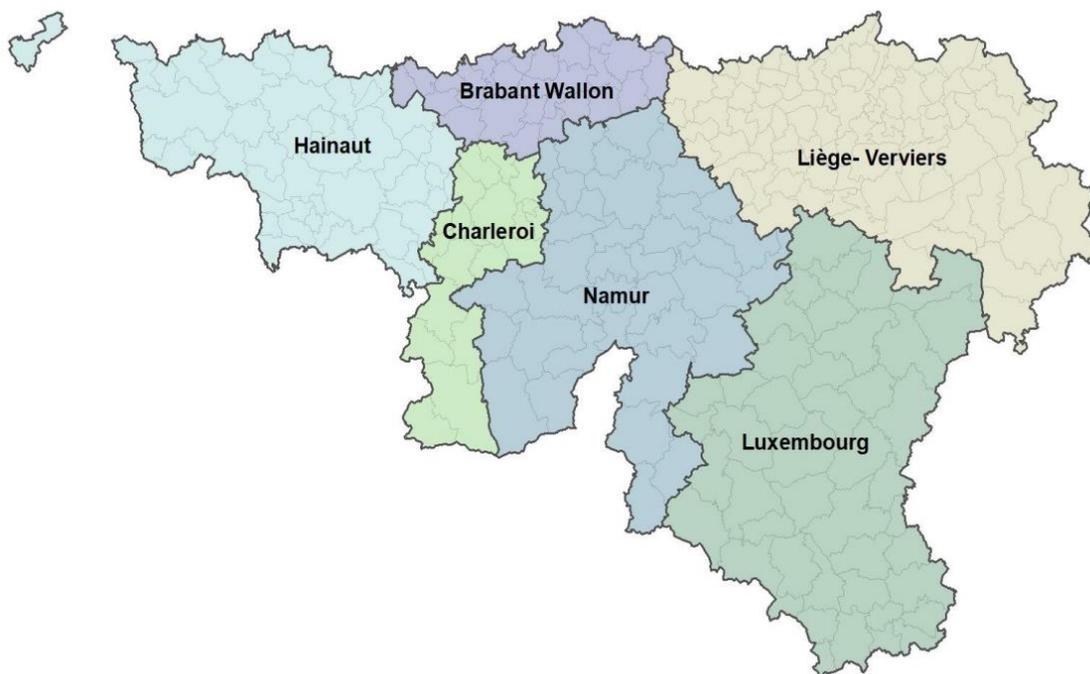
## 2.6 Les bassins de mobilité, organes de consultation incontournables

Les bassins de mobilité ont été définis de la sorte par le décret du 29 mars 2018, le même qui a créé l'AOT :

« C'est une circonscription géographique comprenant plusieurs territoires communaux résultant de l'existence d'un ou de plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants du bassin se déplacent quotidiennement étant entendu que les déplacements internes au bassin de mobilité sont plus importants que les déplacements vers ou depuis l'extérieur de ce même bassin » (source : mobilite.wallonie.be).

Ces bassins de mobilité sont organisés en Organe de consultation (OCBM), se réunissant deux fois par an pour émettre des recommandations (qui doivent par ailleurs être strictement suivies par les communes) et élaborer une stratégie pour les transports publics. Plusieurs acteurs y sont présents, dont un représentant de l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT), du collège communal de chaque commune du bassin, de la Direction des routes du SPW Mobilité et Infrastructures, de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) et du Ministre de la Mobilité (source : mobilite.wallonie.be).

Six OCBM sont définies en Wallonie (à titre informatif il s'agit de 15 en Flandres), en voici les pourtours :



Carte 2 : Périmètres des bassins de mobilité - Source : SPW Mobilité Infrastructures - Autorité Organisatrice du Transport, 15/04/2022

Elles doivent aligner leurs décisions sur la Stratégie Régionale de Mobilité 2019 qui prévaut.

## 2.7 Les communes, l'échelon situé au plus près de sa population

Il existe 589 communes en Belgique (Blaise, P. 2015).

Les communes exercent une partie des tâches imposées par les entités fédérales et fédérées (Etat, Régions, Communautés), à savoir la gestion administrative de la population (délivrance de papiers etc.), maintien de l'ordre, entretien des voiries communales etc. En parallèle, elles peuvent agir dans « *le domaine de l'enseignement autre que primaire, du logement, du tourisme, du développement économique, de la culture.* » (Blaise, P. 2015, p52).

En matière de mobilité, les communes peuvent élaborer un Plan Communal de Mobilité (PCM) en faisant appel à des prestataires. Il s'agit d'un document de planification non contraignant juridiquement, ce qui signifie qu'il peut ne pas être pris en compte par les politiques locales. L'objectif d'un PCM est d'établir un état des lieux de la commune en termes de mobilité, afin d'en ressortir ses points forts et faiblesses, et, à termes, de proposer des pistes d'amélioration. Les PCM doivent s'appuyer sur les décisions élaborées par les OCBM dans lequel ils se situent, ainsi que sur la Stratégie Régionale de Mobilité de la Région. La commune de Gembloux, sujet de ce mémoire, élabore actuellement le sien, mais nous y reviendrons plus tard.

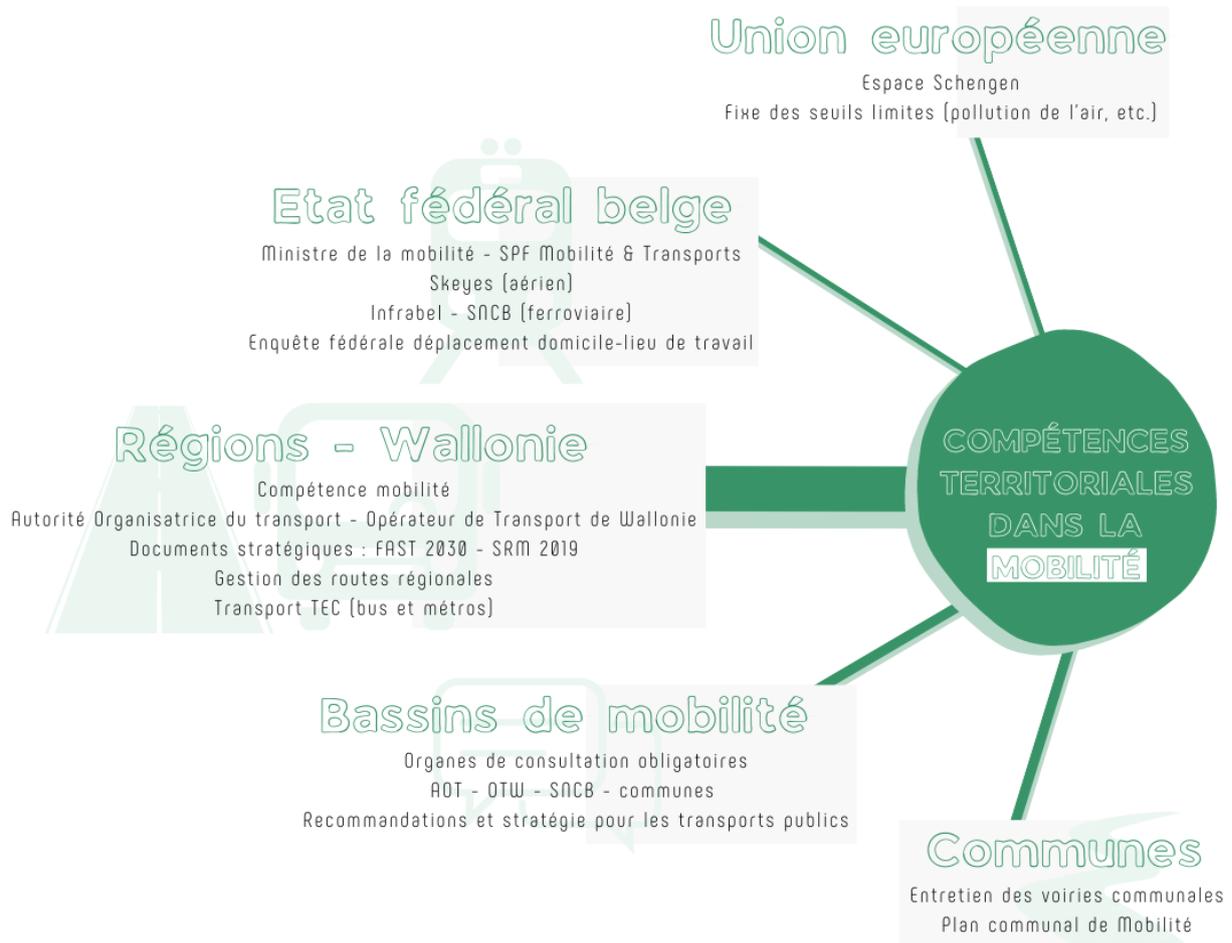


Figure 6 : Compétences territoriales dans la mobilité - Source : Réalisation personnelle, 2022

## - PARTIE 2 : PROFILAGE DU PUBLIC ÉTUDIANT ET PRATIQUES DE MOBILITÉ À GEMBOUX -

### 1/ Les étudiants et leurs pratiques de mobilité dans la littérature scientifique

#### 1.1 Définition des notions

Les « étudiants » sont entendus, au sens du Larousse comme « *une personne qui fait des études supérieures dans une université ou un établissement d'enseignement supérieur, une grande école.* » soit une personne dont la principale activité est d'étudier.

En Belgique comme en France, les études supérieures se réalisent généralement après l'apprentissage effectué au lycée (le secondaire en Belgique), soit vers 18 ans. Les études supérieures sont enseignées dans deux types d'établissements scolaires (Figure 7), les universités où les cours sont majoritairement théoriques, et dans les hautes écoles plus professionnalisantes.

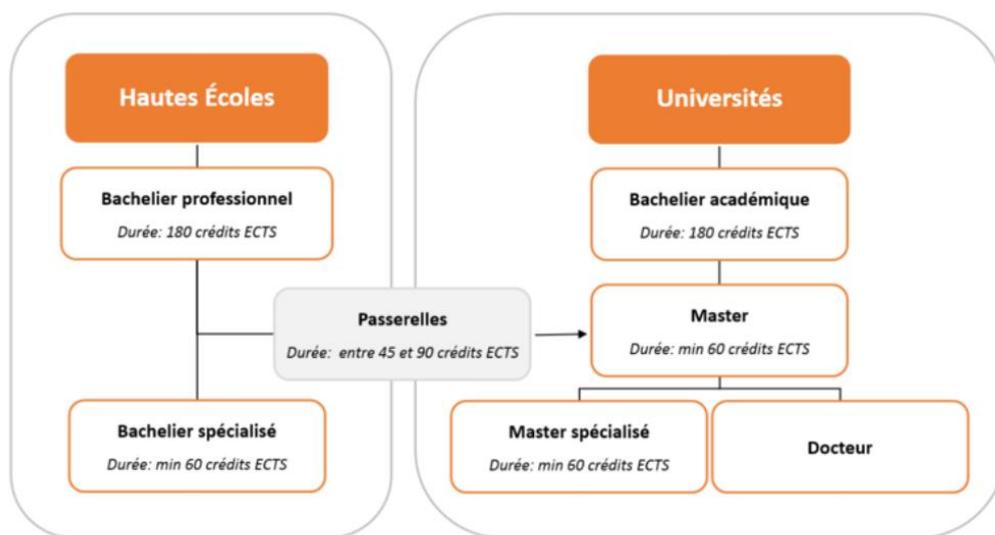


Figure 7 : Organisation des études supérieures en Belgique - Source : Student.be

Les pratiques d'individus sont largement étudiées dans la littérature scientifique, de ce fait, plusieurs auteurs s'attachent à définir cette notion. D'après la théorie de la pratique de Reckwitz, analyser les pratiques d'un individu repose sur plusieurs aspects : l'activité, l'objet utilisé, le contexte d'utilisation ainsi que sur la signification qui lui est attribuée : « *A "practice" is a routinized type of behaviour which consists of several elements, interconnected to one another : forms of bodily activities, forms of mental activities, "things" and their use, a background knowledge in the form of understanding, know how, states of emotions and motivational knowledge.* » (Reckwitz, 2002, p. 249).

Dans ce mémoire, nous nous intéressons ainsi aux pratiques de mobilité des étudiants, et plus particulièrement à celles concernant les déplacements domicile-université, permettant d'analyser les déplacements qui se réalisent sur un même territoire (Gembloux). En effet, si notre étude se concentrait seulement sur les déplacements des étudiants vivant à Gembloux, nous perdriions d'abord une partie du public étudiant qui réalise le trajet domicile-université quotidiennement sans pour autant habiter le territoire, mais aussi des modes de déplacements qui pourraient moins être utilisés (tel que le train à titre d'exemple).

## 1.2 Un public conséquent et pourtant occulté de la littérature dédiée à la mobilité

En Belgique, il est particulièrement difficile de dénombrer les étudiants. En effet, le système scolaire est géré par les Communautés, flamande, française et germanophone. Il semble que ces trois entités distinctes ne publient pas leurs informations au grand public. Par ailleurs, au sein d'une même communauté, les études supérieures sont, comme nous l'avons vu, divisée en deux grandes catégories : l'université et les hautes écoles, qui elles même sont compartimentées. A titre d'exemple, la communauté française, aussi appelée Fédération Wallonie-Bruxelles (FWB) recense 228 000 étudiants pour l'année scolaire 2016-2017 (source : ARES), seulement, tous les établissements scolaires du supérieur ne sont pas régis par cette Fédération, et sont considérés comme rattachés à l'enseignement « privé » (source : enseignement.be). L'opacité des statistiques étudiantes est ainsi très importante, et il relève d'une épreuve pour en trouver des données globales.

Les données ne nous sont pas accessibles aisément à travers le système belge, cependant, l'Eurostat délivre certains chiffres : en 2016, il y aurait eu 508 300 étudiants en Belgique. A cette époque, la population belge s'élevait à 11 267 910 habitants (source : Statbel, 2016), la part des étudiants s'élevait alors à 4,5% de la population belge en 2016, un chiffre plutôt conséquent.

Bien que cette population estudiantine soit importante en Belgique, elle est très peu étudiée, tout comme ses déplacements.

En effet, les études sur ce public en Belgique sont liées au système scolaire de manière générale, par exemple elles évaluent le taux de réussite et d'abandon, le parcours scolaire, le pourcentage d'étudiant étranger etc. Les étudiants sont d'ailleurs bien moins étudiés que les élèves de l'enseignement fondamental et secondaire, à ce propos, seules 5 pages sur 83 (hors annexes) de l'étude « Les indicateurs de l'enseignement 2020 » font un état des lieux de la population étudiante en Belgique.

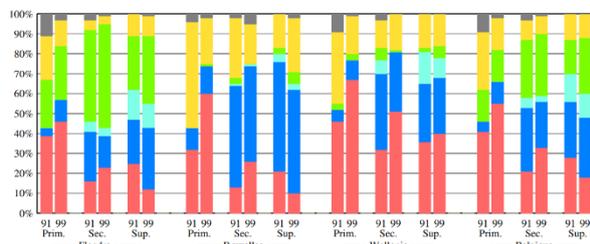
Au-delà de cet aspect, l'état de l'art de la littérature scientifique semble occulter le public étudiant, et plus précisément la compréhension de leurs mobilités quotidiennes. En effet, il s'agit bien souvent de la mobilité étudiante internationale qui est étudiée, à travers le programme Erasmus notamment, l'impact de ce type de mobilité sur les étudiants locaux et sur la potentielle création de croissance

(Chevalier, C. et al., 2009), ou encore sur la migration étudiante des pays du Sud vers la Belgique pour aller y étudier, résultante d'un enchevêtrement de déterminismes et de contingences (Godin, M. et al., 2011). D'autres auteurs se penchent sur les Français allant étudier en Belgique et revenant dans leur pays d'origine pour travailler, et les apparente au syndrome du passager clandestin (Gérard, M., 2006). Une enquête Suisse s'est néanmoins penchée sur la mobilité des étudiants et collaborateurs de l'Université de Lausanne, avec pour objectif de réaliser une monographie du campus universitaire ainsi que d'analyser la demande de transport (Giacomet, G. et al., 2018).

Les enquêtes nationales sur la mobilité quotidienne des belges réalisées en 1999 (MOBEL), 2010 (BELDAM), puis 2019 (MONITOR) abordent assez peu la question des mobilités étudiantes.

Si l'on revient en 1999, les déplacements des étudiants sont seulement analysés sous l'œil de leur mode de déplacement privilégié selon leur niveau scolaire et au cours du temps notamment, la voiture majoritaire en l'occurrence (Figure 8).

### Quel moyen de transport pour l'école ?



Evolution des modes pour les déplacements domicile-école par région

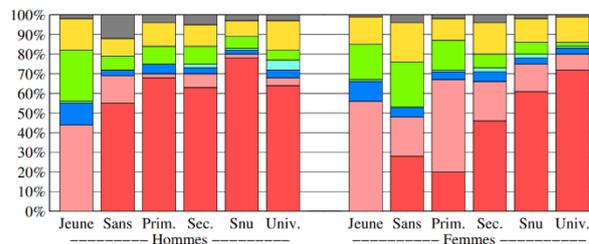
Voiture Transports publics Train  
Deux roues Marche Autre

ex: J.P. Hubert, Ph. Toint, "La mobilité quotidienne des Belges", P. U. Namur, 2002.

Figure 8 : Extraits de l'étude nationale belge MOBEL de 1999.

La seconde grande enquête nationale BELDAM, réalisée en 2010, aborde plus amplement la question étudiante. Plusieurs aspects sont étudiés, à savoir les réductions pour les transports en commun, le mode principal de déplacement pour se rendre à « l'école » (posant par ailleurs la question de qui est comptabilisé comme étudiants), la distance domicile-« école », le taux d'immobilité, les parts modales des étudiants (Figures 9 et 10) etc.

### Mode de déplacement et scolarisation



Distribution des modes selon la scolarisation un jour ouvrable scolaire en Belgique

Voiture (conducteur) Voiture (passager) Transports publics  
Train Deux roues Marche

ex: J.P. Hubert, Ph. Toint, "La mobilité quotidienne des Belges", P. U. Namur, 2002.

	Travailleurs	Étudiants
Voiture conducteur	66%	5%
Voiture passager	5%	27%
Marche	5%	16%
Cyclo/moto	2%	0%
Vélo	8%	16%
Train	7%	9%
Tram	1%	2%
Métro	1%	2%
Bus	4%	21%
<i>Base</i>	5245	3893

Figure 9 : Mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant - Source : Extrait de l'étude nationale belge BELDAM de 2010.

Si nous nous penchons enfin sur la dernière enquête datant de 2019, MONITOR, le constat est similaire. Dans la même lignée que les enquêtes précédentes, elle présente les modes déplacements, les profils d'utilisateurs, les facteurs qui influencent la mobilité ainsi que les parts modales pour chaque motif de déplacement. La question des étudiants est abordée à travers les déplacements « domicile-école » et des parts modales associées, dont la majorité revient aux voitures passagers (27%) et à vélo (22%) (Figure 11).

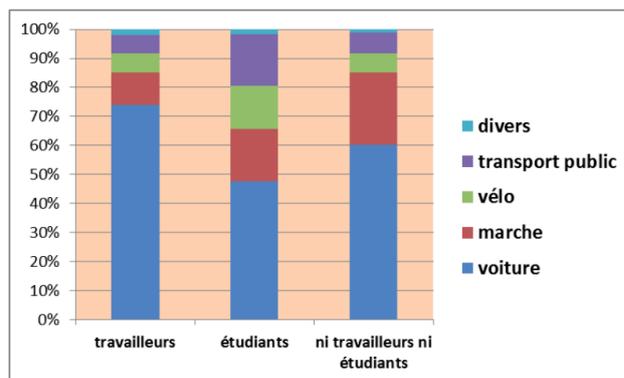


Figure 10 : Parts modales (mode principal) suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un ni l'autre - Source : Extrait de l'étude nationale belge BELDAM de 2010.

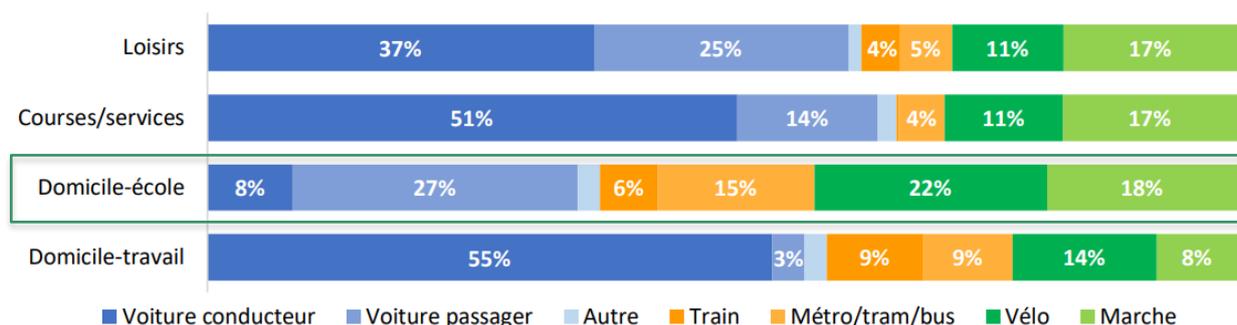


Figure 11 : Parts modales, en fonction des motifs principaux (en nombre de déplacements) (Base : 21 097 déplacements) - Source : Extrait de l'enquête nationale belge MONITOR, 2019.

D'autres aspects concernent les étudiants, à savoir les déplacements entre les villes ou au sein de celles-ci. L'enquête révèle que « les écoliers et les étudiants se déplacent peu d'une grande ville à une autre grande ville, pour se rendre sur leur lieu d'apprentissage. » (source : MONITOR, 2019, p15). Enfin, la question étudiante est analysée selon la part d'utilisation du vélo à assistance électrique pour se rendre « à l'école », en l'occurrence, nulle : « L'on peut imaginer que les écoliers et les étudiants doivent encore propulser leur vélo uniquement à la force de leurs mollets. » (source : MONITOR, 2019).

Il convient d'alerter sur la destination de ces enquêtes, la catégorisation et l'usage des mots. En effet, étant réalisées auprès de la population de 6 ans et plus, un large panel de personne est interrogé. L'usage des mots « écoliers et étudiants », « domicile-école », « aller à l'école » sont des catégories représentant, selon l'enquête, un seul et même public. Plus précisément, la mobilité des écoliers et des étudiants est donc fusionnée en une seule et même analyse et est ainsi considérée comme équivalente. La distinction entre un public « écolier », pour reprendre leur terme, et un public « étudiant » est absente et rend ainsi imprécis certains résultats. Si nous reprenons la figure 11, 27% des trajets domicile-école sont effectués en voiture passager. Nous pouvons aisément imaginer qu'une partie importante des

réponses vient d'un jeune public, pas en âge de se déplacer tout seul, autrement qu'en étant amené en voiture par un accompagnateur. De ce fait, les étudiants seraient également une majorité à se déplacer grâce à une personne tiers, des résultats qu'ils seraient intéressants de vérifier.

Nous avons ainsi pu constater combien le public étudiant est assez peu représenté dans la littérature scientifique, mais également dans les enquêtes nationales belge, ne réalisant pas de réelle distinction entre un jeune scolaire et un étudiant, lissant les résultats.

Pourtant, sa présence est elle réelle, et notamment dans les communes où l'offre universitaire est abondante. Nous allons ainsi présenter notre cas d'étude, Gembloux, une commune rurale mais néanmoins universitaire située en Wallonie.

## 2/ Présentation du territoire d'étude : Gembloux une commune universitaire à dominance rurale

### 2.1 Le rural et sa dépendance à la voiture individuelle

La diversité des situations territoriales belges, particulièrement entre les régions flamande et wallonne, ne permet d'utiliser la dichotomie urbain-rural. Une récente étude réalisée par le SPW et sa Direction Générale Opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (DGARNE, aussi appelée DG03) a esquissée, dans cette optique, ce qu'est un territoire rural :

« Un territoire rural est défini comme étant un secteur statistique dont :

- La densité de population est strictement inférieure à 150 hab./km<sup>2</sup>

et/ou

- La densité de population est supérieure à 150 hab./km<sup>2</sup> mais dont les espaces ruraux couvrent plus de 80 % de la surface totale du secteur statistique. » (source : Fondation Rurale de la Wallonie, 2021).

Lesdits « espaces ruraux » sont considérés d'après cet indicateur comme : les eaux de surface, couvert herbacé en rotation, couvert herbacé continu, arbres résineux, arbres feuillus (source : Fondation Rurale de la Wallonie, 2021)

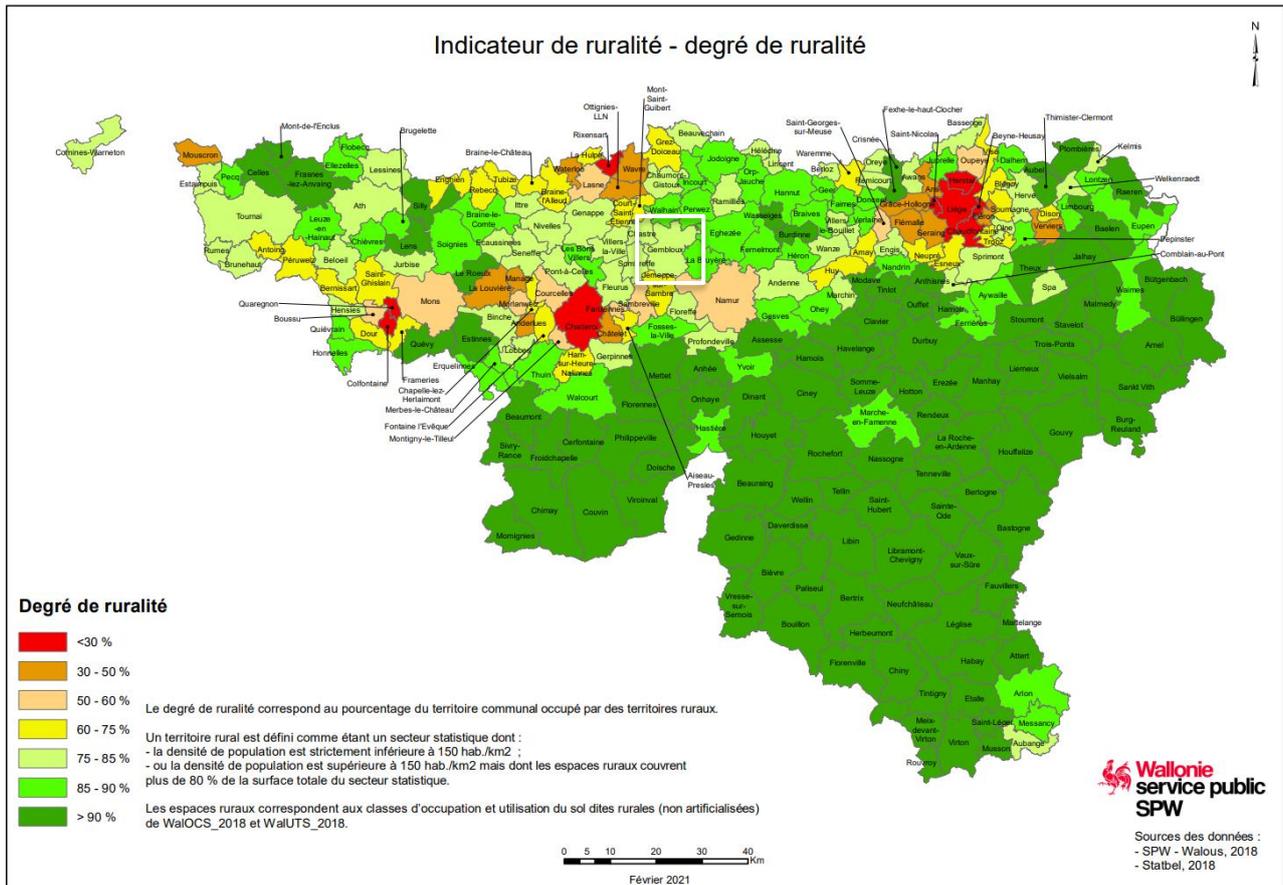
Le SPW-DGARNE, pour éclairer la diversité des situations, en précise le degré de ruralité des communes (carte 3). Il correspond « au pourcentage du territoire communal occupé par des territoires ruraux. Il est compris entre 3,57 % et 97,67 » (source : Fondation Rurale de la Wallonie, 2021), soit à la dotation en espaces ruraux au sein d'une commune, et se classe de la manière suivante :

« Une commune est dite « rurale » si plus de 85% de sa surface est composée de territoires ruraux.

Une commune est dite « semi-rurale » si 60 à 85% de sa surface est composée de territoires ruraux.

Une commune est dite « non rurale » si strictement moins de 60% de sa surface est composée de territoires ruraux. » (source : Fondation Rurale de la Wallonie, 2021).

Par « non-rural » peut donc être supposé « urbain », représentant une minorité des territoires en Wallonie (carte 3).



Carte 3 : Indicateur de ruralité - Source : Statbel, 2021

D'après cet indicateur, la commune de Gembloux (dans le cadre blanc) serait donc une commune semi-rurale, du fait de sa surface composée à 82,08% d'espaces ruraux (carte 3) (source : Fondation Rurale de la Wallonie, 2021).

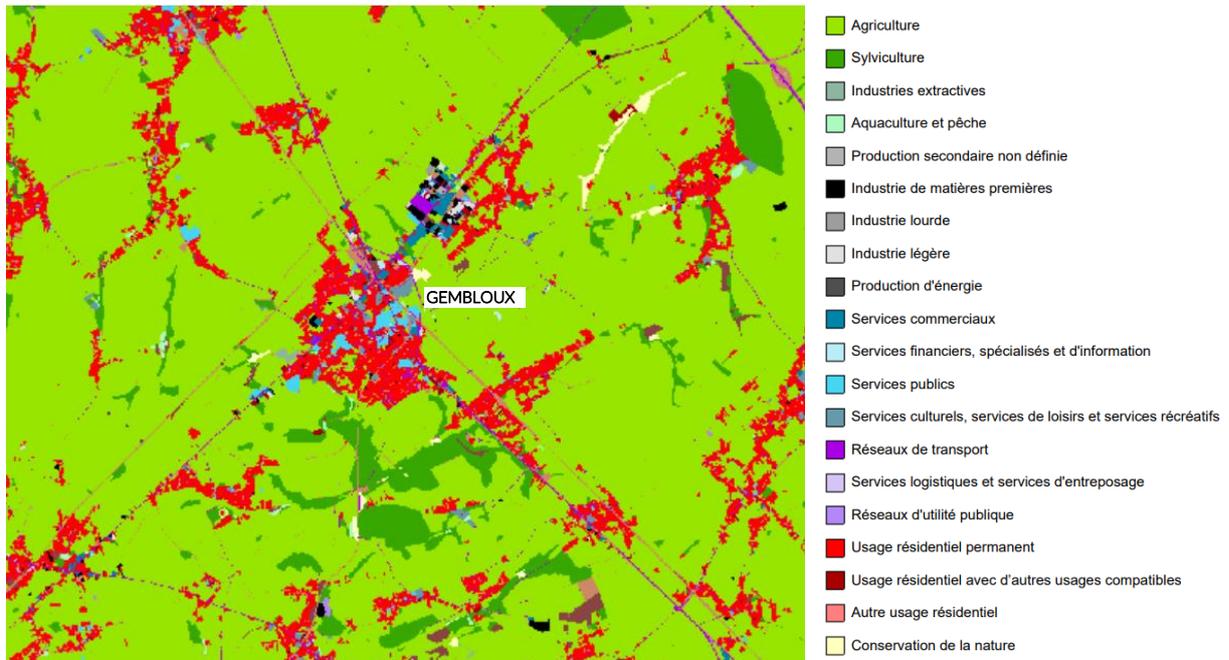


Figure 12 : Utilisation du sol à Gembloux (échelle 1:66667) - Source : WALOUS 2018- SPW

La figure ci-dessus permet de se représenter, à plus fine échelle, l'étendue de la surface non-urbanisée à Gembloux. Les figurés rouges représentent globalement les espaces urbanisés, correspondant au centre de Gembloux et à ses 11 villages (Figure 12) sur lesquels nous reviendrons ultérieurement.

Les communes rurales possèdent bien souvent des enjeux de mobilité propres à leur territoire, différent de ceux des communes plus urbaines. Pour cette raison, nous allons faire un détour par les caractéristiques des territoires ruraux et plus précisément par la mobilité qui y est pratiquée.

Comme expliqué plus tôt (partie I, 1/ 1.2), le développement des villes autour de la voiture individuelle s'est largement démocratisé en Europe, particulièrement dû aux politiques publiques en sa faveur.

Plusieurs auteurs se sont attachés à comprendre le processus d'urbanisation et l'étalement urbain, en exprimant l'importance du rôle qu'a joué l'apparition de nouveaux modes de transports, et leurs évolutions technologiques au cours du temps (Tanikawa, K., 2020), et plus largement sur « *l'influence de la mobilité sur le développement des formes urbaines* » (Halleux, J.M. et Lambotte, J.M., 2006).

Ce premier met en avant la possibilité d'allonger les distances avec à l'arrivée du train et du réseau ferroviaire, puis par l'accélération de l'étalement urbain conjointement avec le développement de la voiture, puis de la voiture motorisée comme nous la connaissons aujourd'hui.

Les seconds auteurs retracent les études menées par P. Newman et J.R. Kenworthy en 1996, qui ont introduits et expliqués les trois grands modèles urbains provoqués par l'accroissement des vitesses de déplacement et son influence sur l'organisation spatiale : la ville piétonne, la ville transport en commun et enfin à la ville voiture (Halleux, J.M. et Lambotte, J.M., 2006). Ils décrivent la ville piétonne comme étant « *caractérisée par sa faible extension spatiale, sa forte densité et sa forte mixité fonctionnelle (lieu de résidence et de travail y sont le plus souvent confondu)* ». La ville transport en commun, introduite dès la révolution industrielle du 19<sup>ème</sup> siècle, a permis d'étirer la ville le long des axes de transports et de se dédensifier par rapport à la ville piétonne. Enfin, dès l'entre-deux guerres, un « *second relâchement des contraintes de mobilité lié à l'automobile est en fait bien plus puissant que le précédent* » s'opère avec « *les possibilités d'occupation de l'espace [qui] excèdent largement les besoins des fonctions urbaines* » faisant ainsi naître la ville motorisée (Halleux, J.M. et Lambotte, J.M., 2006, p27) et avec, l'expansion spatiale (Figure 13).

**Ville « piétonne » traditionnelle**

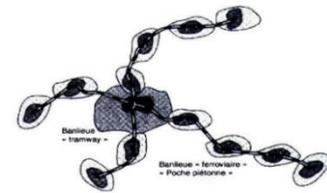
- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

**Ville « transports en commun »**

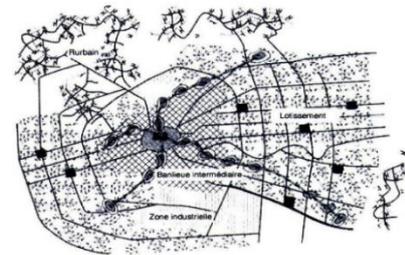
- densité moyenne
- multifonctionnalité
- forte centralisation



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

**Ville « voiture »**

- faible densité
- monofonctionnalité et zonage
- faible centralisation



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Figure 13 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport. Source : P. Newman & J.R. Kenworthy, 1996 dans Halleux, J.M. et Lambotte, J.M., 2006.

De nos jours, la majorité des territoires européens sont caractéristiques des villes motorisées. Ce long processus de développement des territoires autour de ce mode de déplacement a néanmoins un impact fort sur nos mobilités aujourd'hui : « *de nombreux travaux ont analysé la manière dont la géométrie de l'urbanisation agit sur les pratiques de mobilité* » (Halleux, J.M. et Lambotte, J.M., 2006, p28). En effet, Halleux et Lambotte (parmi tant d'autres chercheurs) affirment que moins les espaces sont densément occupés, plus les déplacements sont énergivores et effectués en automobile (2006, p29). Les territoires densément peuplés seraient, à l'inverse, plus enclins à l'usage de la marche, mais également des transports en commun, souvent particulièrement adaptés (et développés) en zones urbaines de nos jours « *L'automobile est le moyen le plus utilisé par les résidents des secteurs peu denses, alors que les transports collectifs sont attractifs dans les secteurs plus denses* » (V. Fouchier, 1997, p191-192) (Halleux, J.M. et Lambotte, J.M., 2006, p29).

Par cet aménagement du territoire en faveur du développement automobile émerge une problématique majeure et d'actualité, selon laquelle la voiture individuelle devient souvent le seul mode de déplacement possible dans les territoires peu denses et ruraux par manque d'alternatives compétitives, et notamment en transports publics : « *Le manque d'adaptation des transports en commun à cette nouvelle demande de mobilité a également largement participé à l'avènement de la voiture comme mode de déplacement privilégié pour les habitant.e.s du périurbain : les extensions urbaines ont rarement été accompagnées d'infrastructures de transports collectifs* » (Pignel, M. & Stokkink, D., p5, 2019). Un cercle vicieux s'est donc confortablement installé : « *L'automobile découle d'une part de l'absence d'alternatives possibles face à une mobilité obligatoire, et d'autre part des choix d'aménagement qui la favorisent.* » (Demoli, Sorin, Villareal, 2020, p44).

Ces constats sont particulièrement probants en Europe. Une étude récente a été effectuée par Ipsos et BCG en 2017 auprès de 10 000 ressortissants de dix pays de l'UE sur les attentes des Européens en matière de mobilité. L'enquête montre que la voiture est le mode de transport privilégié des européens, 65% l'utilisent au quotidien pour se rendre au travail ou sur leur lieu d'étude. Cette étude met également en avant combien la part allouée à l'usage de la voiture dans les milieux ruraux est forte comparativement aux villes et à leurs périphéries. En effet, 70% des européens utilisent la voiture en zone rurale pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études, 67% en périphérie et 54% en ville (Figure 14).

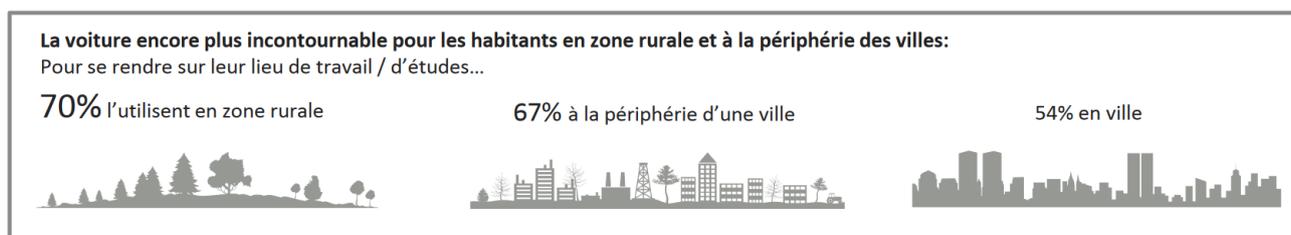


Figure 14 : La voiture encore plus incontournable pour les habitants en zones rurale et à la périphérie des villes. Source : IPSOS et BCG, Observatoire Européen des Mobilités, première édition : Les attentes des Européens en matière de mobilité, avril 2017.

L'une des raisons exprimées est que pour 35% des européens il est difficile d'utiliser des transports en commun en milieu rural, de par la desserte trop lointaine, la fréquence trop longue ou la durée du trajet en lui-même qui serait trop longue (source : Boston Consulting Group, 2022).

Cette enquête illustre donc bien les précédentes observations selon lesquelles les milieux ruraux sont les moins bien dotés en alternatives de transports à la voiture individuelle (en termes d'infrastructures, de modes variés, mais aussi de niveau de service (fréquence de passage, amplitude horaire etc.)) et sont ainsi bien plus dépendants de celle-ci, comme l'a démontré la crise des gilets jaunes.

La Belgique n'échappe évidemment pas à ces constats. Il faut savoir que ce pays est particulièrement rural. En effet, les deux-tiers du territoire sont constitués de terres agricoles (44%) et de forêts (20%) (source : Statbel, 2021). Seul « 9% du territoire se compose de terrains résidentiels et 7% est utilisé pour les transports et les communications. » (source : Statbel, 2021). La voiture y est le mode de déplacement dominant et représente d'après l'enquête nationale MONITOR 61 % des déplacements et 74% des kilomètres parcourus en Belgique (2019). Les habitudes de mobilité diffèrent selon la typologie des espaces, c'est une fois encore au sein de milieux plus ruraux que la voiture est reine, et de fait : « Les habitudes en termes de mobilité sont bien différentes à Bruxelles, en comparaison avec la Flandre et la Wallonie. Les Bruxellois, vivant dans un environnement urbain, utilisent une alternative à la voiture plus d'une fois sur deux, le plus souvent la marche ou les transports en commun (métro, tram, bus).» (source : Monitor, 2019, p45).

Si l'on se concentre à présent sur la Wallonie, région particulièrement rurale comme expliqué précédemment (Carte 3), la part modale (en kilomètres parcourus) de la voiture s'élève à 83% en 2019 (source : SRM 2019), 73% d'après l'enquête MONITOR (Figure 15).

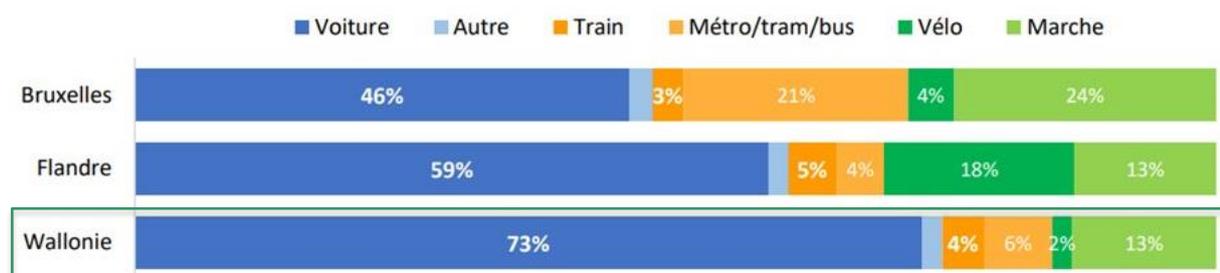


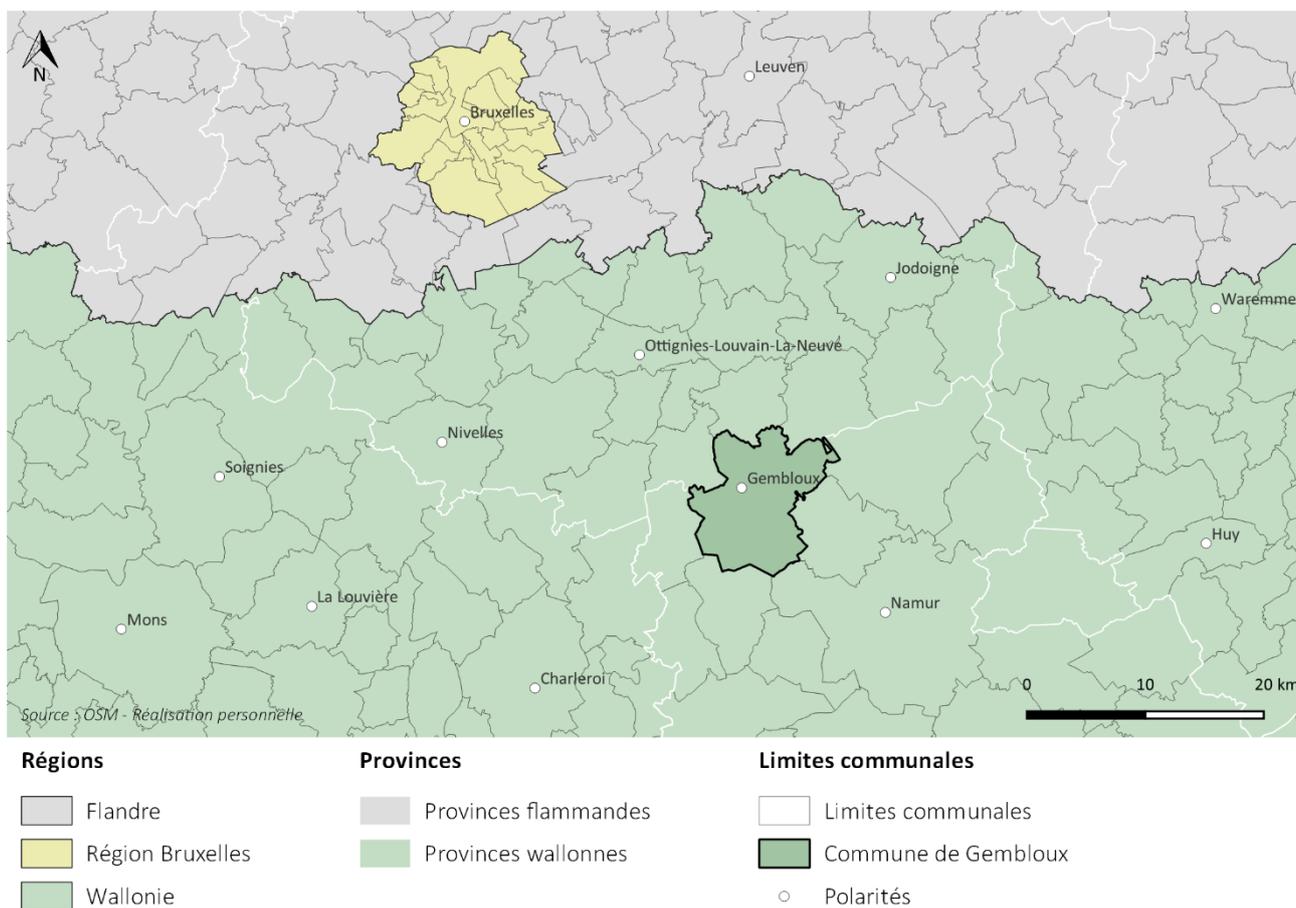
Figure 15 : Parts modales par Région du domicile (en nombre de déplacements) (Base : 25 168 déplacements). Source : Extrait de l'enquête MONITOR 2019.

A l'inverse de la Flandre, « la Wallonie connaît des déplacements plus longs et très dépendants de la voiture. » (Gailly, J., 2004), elle s'est construite selon le modèle de ville motorisée de P. Newman et J.R. Kenworthy (Halleux, J.M. et Lambotte, J.M., 2006, p27) (cf. précédemment). En effet, comme l'a mentionné en 2018 Céline Tellier, secrétaire générale adjointe à la Fédération inter-environnement Wallonie, sur la RTBF citée par Marion Pignel « Depuis les années 50, on a d'une certaine façon rendu les gens dépendants de la voiture. On a construit des autoroutes urbaines et puis à l'extérieur on a dépensé de l'espace public dédié à la voiture. [...] On a vraiment toute une culture favorable à l'automobile, tout un système qui fait qu'effectivement les gens sont dépendants de la voiture parce qu'on a favorisé l'extension de la voiture. » (Pignel, M. & al., p5, 2019).

## 2.2 Gembloux : statistiques et attraction

Gembloux est une commune étalée sur 96,5km<sup>2</sup> de 26 330 habitants (source : Walstat, 2021), située au Nord-Ouest de la province de Namur en Wallonie. La commune bénéficie d'une situation géographique stratégique, à la jonction entre les capitales régionales de Bruxelles et de Namur (carte 4), à 45km de la première, et 20km de la seconde. D'autres polarités entourent Gembloux, telles que Ottignies-Louvain-La-Neuve au Nord, Nivelles à l'Ouest ou encore Charleroi au Sud-Ouest.

### LOCALISATION A L'ECHELLE DE LA REGION WALLONNE

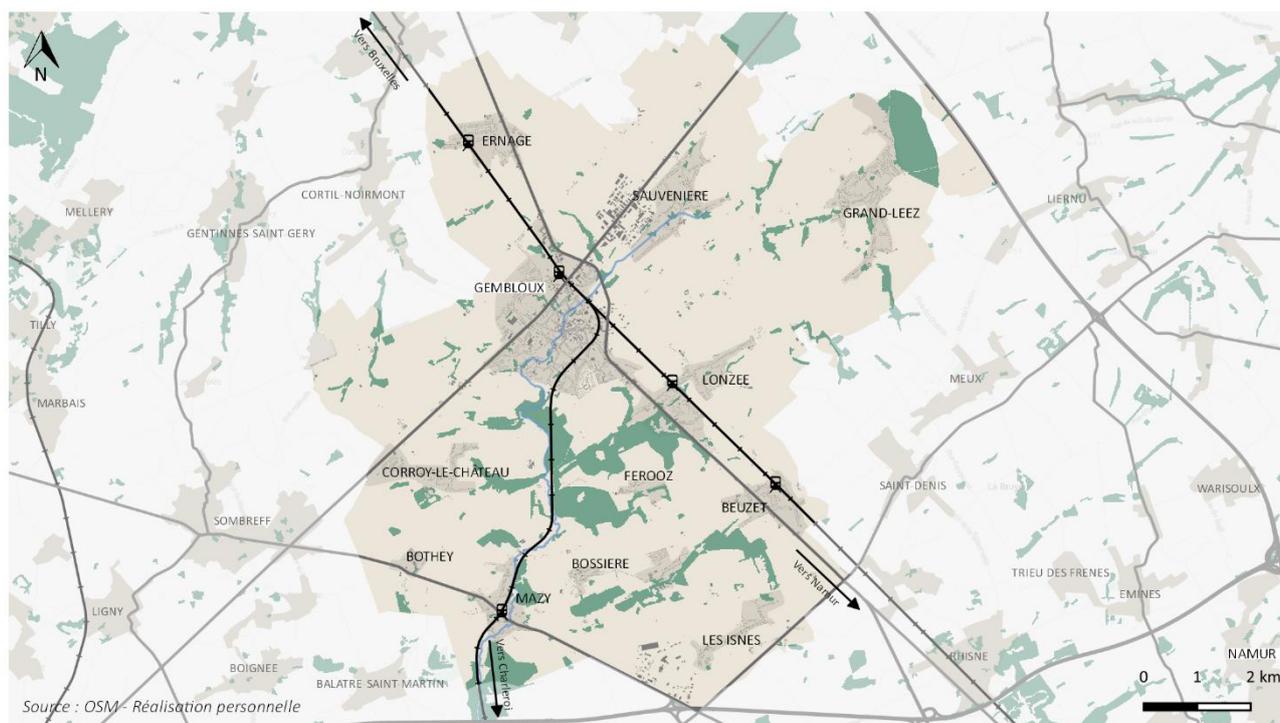


Carte 4 : Localisation de Gembloux à l'échelle de la Wallonie. Source : Réalisation personnelle, 2022.

Son territoire à dominante rurale comme mentionné plus tôt, est composé de 11 villages de tailles variables gravitant autour de Gembloux centre (carte 5). Les noyaux d'habitats représentent les espaces urbanisés concentrant une densité de population suffisamment importante.

Gembloux centre est le pôle principal d'attraction de la commune par sa forte dotation en équipements publics, services et commerces et desserte en transports. D'ailleurs, le réseau viaire et ferroviaire y converge, offrant des connexions vers Bruxelles, Namur, ou encore Charleroi entre autres (carte 5).

## LA COMMUNE DE GEMBOLOUX ET SES VILLAGES



### Fond de plan

- Commune de Gembloux
- Noyaux d'habitats
- Bâti
- Espaces forestiers
- Rivière de l'Orneau

### Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau routier régional
- Rails
- Gares

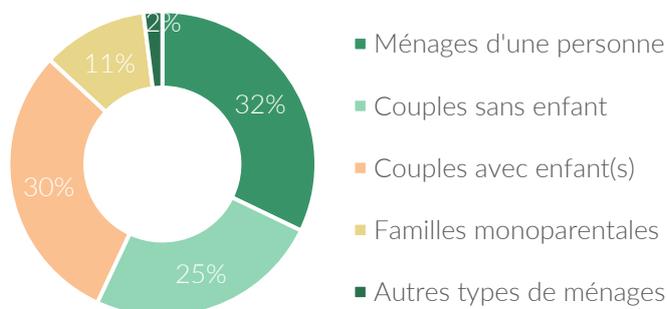
Source : OSM - Réalisation personnelle

Carte 5 : La commune de Gembloux et ses villages. Source : Réalisation personnelle, 2022.

Du côté de ses habitants, l'âge moyen y est de 40,8 ans, légèrement en dessous de la moyenne wallonne située à 41,8 ans (source : SPF économie – Statbel, 2022), la population est y donc relativement jeune. D'ailleurs, la part des moins de 20 ans atteint 23,2%, de 0,5 points au-dessus de la moyenne wallonne à 22,7% (source : Registre national, SPF économie – Statbel, 2022). La répartition des ménages est assez classique, avec presque autant de ménages seuls, en couple, avec ou sans enfant (graphique 1). Gembloux est un pôle d'attraction majeur pour les étudiants et les jeunes actifs, en lien notamment avec son offre en établissements scolaires sur laquelle nous allons revenir ultérieurement.

### RÉPARTITION DES MÉNAGES À GEMBOLOUX

Source : Statbel, 2020

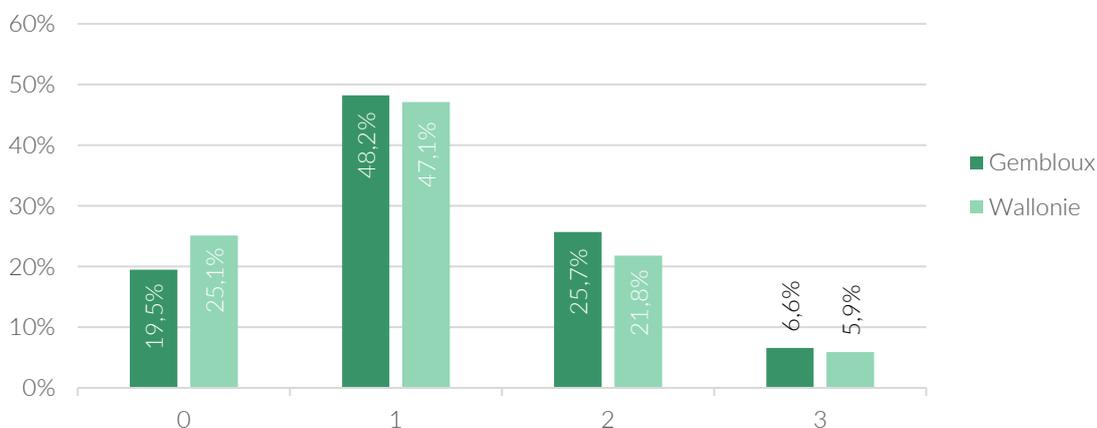


Graphique 1 : Répartition des ménages à Gembloux.

Les ménages gembloutois possèdent plus de véhicules que la moyenne wallonne, tout nombre confondu. La part des ménages sans véhicule, située à près de 20%, est ainsi plus basse que dans le reste de la Wallonie à 25% (graphique 2). Ce phénomène est caractéristique des villes rurales, ayant plus recours aux voitures individuelles, comme nous l'avons démontré précédemment.

### NOMBRE DE VÉHICULES PAR MÉNAGES À GEMBOUX ET EN WALLONIE

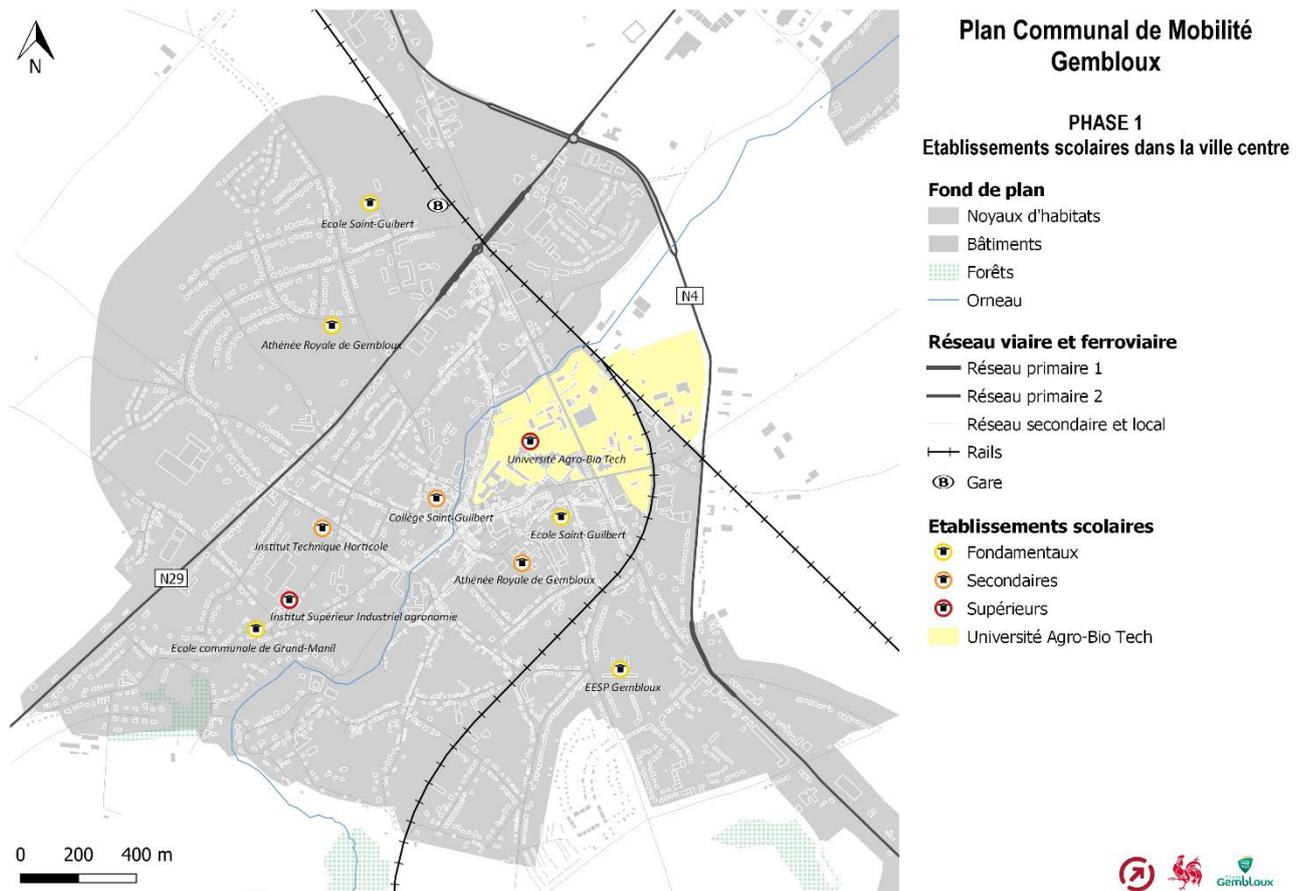
Source : Statbel, 2019



Graphique 2 : Nombre de véhicules par ménages à Gembloux et en Wallonie

Gembloux attire une population scolaire importante, formant un pôle d'enseignement majeur. En effet, elle concentre en son sein de nombreux organismes et entreprises en lien avec la recherche et le développement en agronomie et biologie, à savoir le centre de recherche de la Wallonie, une école secondaire (Institut Technique Horticole) et deux du supérieur (Institut Supérieur Industriel Agronomie et Université Agro-Bio-Tech) (carte 6), ainsi que des entreprises dans le parc d'activité Créalys situé à Aux Isnes au sud de la commune. Cette concentration a valu à la commune la reconnaissance d'une spécialisation en « Agrobiopôle » (source : PCDR, 2016). À elle seule, l'université Agro-Bio-Tech située en plein cœur du centre-ville (carte 6) occupe 130 hectares et rassemble, sans compter le personnel enseignant et académique, 1 486 étudiants, dont 33,5% d'étrangers (source : site Université de Gembloux, 2022). Plusieurs autres établissements scolaires sont dispersés dans les villages, allant de l'enseignement fondamental (maternel et primaire) à l'enseignement secondaire (environ collèges et lycées). Gembloux est assurément un pôle d'enseignement majeur. Au total, il s'agit de 22 implantations scolaires et près de 7 500 élèves et étudiants inscrits à Gembloux (source : Traject, 2022) répartis comme suit :

- o 16 écoles fondamentales
- o 3 écoles secondaires
- o 2 établissements du supérieur
- o 1 école « alternative » (l'école démocratique de l'Orneau)



Carte 6 : Etablissements scolaires dans la ville centre de Gembloux. Source, Traject – Réalisation personnelle, 2022

### 2.3 L’offre de transport disponible à Gembloux

Les différents modes de déplacements seront présentés ici majoritairement grâce aux travaux effectués au sein de mon stage à Traject. La structure de cette sous-partie suivra celle du principe S.T.O.P (Figure 16) selon laquelle les modes de déplacements actifs sont à privilégier dans l’aménagement du territoire par rapport aux transports publics ou encore à la voiture, qu’elle soit partagée ou individuelle.

Gembloux est une petite commune à taille humaine et à échelle piétonne. En effet, son centre assez dense possède

toutes les activités d’attraction : logements, emplois, commerces et zones d’activités, établissements scolaires et équipements publics (mairie, bibliothèque, gymnase etc.). Par ailleurs, les déplacements dans un rayon d’1km autour de la gare permettent de parcourir la quasi-totalité de la ville centre en

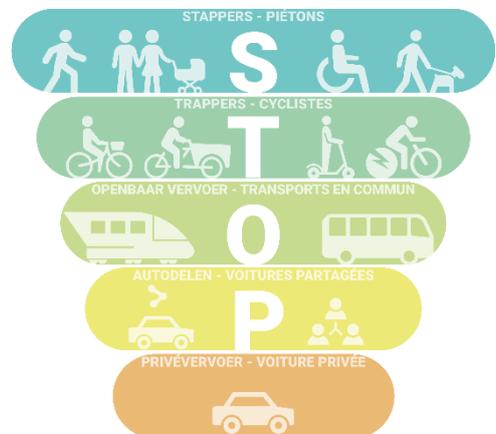


Figure 16 : Principe STOP. Source : Traject, 2022

seulement 12 à 15 minutes à pied (source : Traject, 2022). L'ASBL Tous à Pied a d'ailleurs été mandatée pour mettre en place un réseau de cheminements piétons balisé à travers sentiers et ruelles principalement, pour relier les villages et les principaux pôles d'activités. La carte réalisée par l'ASBL montre d'ailleurs que l'ensemble des trajets peut se faire rapidement en marchant (Figure 17).

Gembloux a d'ailleurs obtenu le label « commune pédestre » en 2021 par la Région wallonne, pour récompenser ses efforts pour améliorer la mobilité piétonne.

## Gembloux à pied



Figure 17 : Carte du Réseau de Cheminements Piétons à Gembloux. Source : ASBL Tous à pied, 2020

Du côté des déplacements à vélo, la ville possède divers types d'aménagements cyclables plus ou moins adaptés. Il en existe quatre types :

- o des pistes cyclables séparées
- o des bandes cyclables suggérées, soit des marquages au sol légers
- o des voiries apaisées type zones 30 ou 20 et SUL (sens unique limité)
- o des chemins réservés, particulièrement entre les villages, accessibles aux véhicules agricoles et cavaliers notamment (source : Traject, 2022)

Un service de location de vélo de longue durée « les Djibloucyettes » est disponible au Point vélo de la gare de Gembloux, dont la gestion est assurée par l'ASBL Pro Vélo. Le développement de vélo en libre-service est en réflexion avec l'université de Gembloux (source : Traject, 2022). La commune promeut la pratique du vélo utilitaire, c'est-à-dire qui ne soit pas seulement pour les loisirs, à travers diverses actions et formations accessible dès les plus jeunes âges.

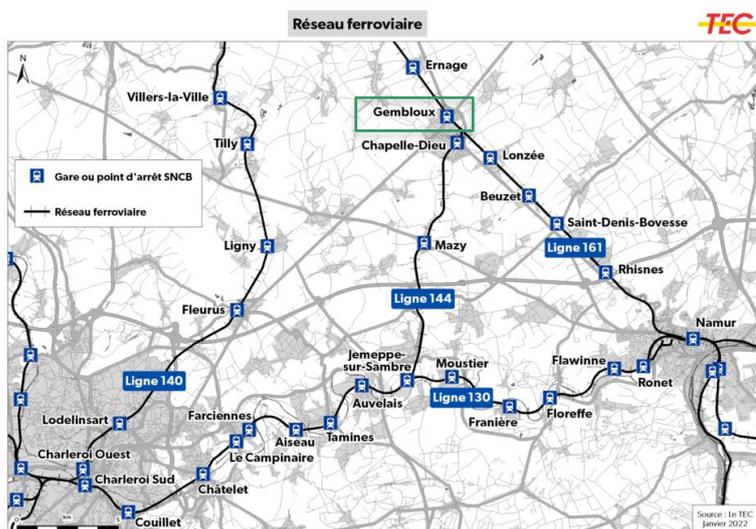
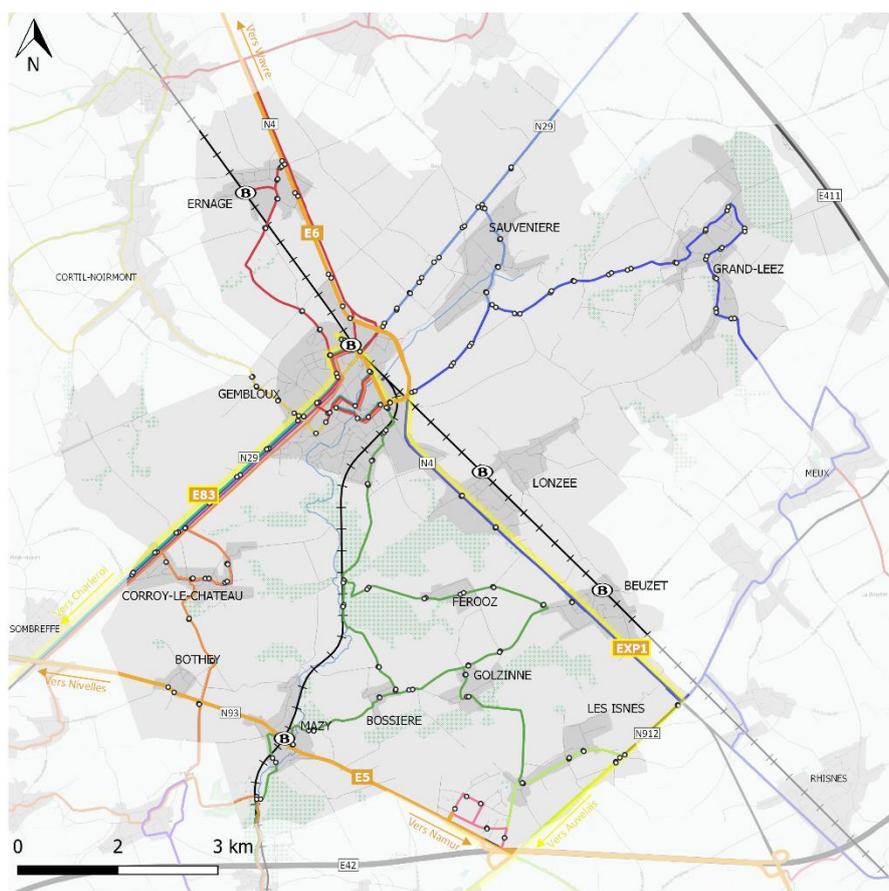


Figure 18 : Réseau ferroviaire. Source : TEC - plateforme Mobili, 2022.

Concernant le transport ferroviaire, le réseau est structuré autour de la gare de Gembloux et des lignes 161 Namur-Bruxelles et 144 Gembloux-Jemeppe-sur-Sambre (Figure 18 : Réseau ferroviaire. Source : TEC - plateforme Mobili, 2022.). Ces lignes convergent vers la gare de Gembloux offrant 158 trains par jours et rassemblant près de 3000 voyageurs en 2020 (source : Traject, 2022). Les autres points d'arrêts sur la commune, à savoir Ernage, Loncée, Beuzet, Chapelle-Dieu et Mazy, proposent entre 12 et 40 trains par jours, une offre bien moins importante.

Le réseau TEC (bus) va être redéployée et hiérarchisée par l'AOT afin de créer plus de complémentarités avec la SNCB et de la rendre plus compréhensible de tous. Il consistera en un réseau organisé autour de lignes express, lignes principales, lignes secondaires et lignes scolaires (source : Traject, 2022).

A ce jour, le réseau TEC converge vers Gembloux centre et dessert l'ensemble des villages de la commune. Il s'agit de 10 lignes TEC et de deux lignes express, dont la vocation est de relier rapidement les pôles d'attractions, souvent sur de longues distances, le cas de la E6 Gembloux-Wavre au Nord, et de la E5 Namur-Nivelles, desservant le sud de la commune (carte 7). A savoir que deux autres lignes express sont prévues d'ici la fin 2022, reliant Gembloux à Charleroi et Auvélais, communes situées plus



### Plan Communal de Mobilité Gembloux

#### PHASE 1 Réseau TEC actuel

##### Réseau TEC

###### Lignes express

- Existantes
- En projet

###### Autres lignes

- 23/ Namur - Spy - Onoz - Velaine
- 25/ Jodoigne - Gembloux
- 27/ Gembloux - Chastre - Marbais
- 32/ Namur - Gembloux
- 144a/ Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre
- 147a/ Gembloux - Fleurus - Taminés
- 148/ Gembloux - Landen
- 247a/ Gembloux - Corroy - Sombreffe
- 347a/ Gembloux - St-Martin - Tongrinne

###### Ligne spéciale

- 2750/ Mobi-ParcS 1

##### Arrêts

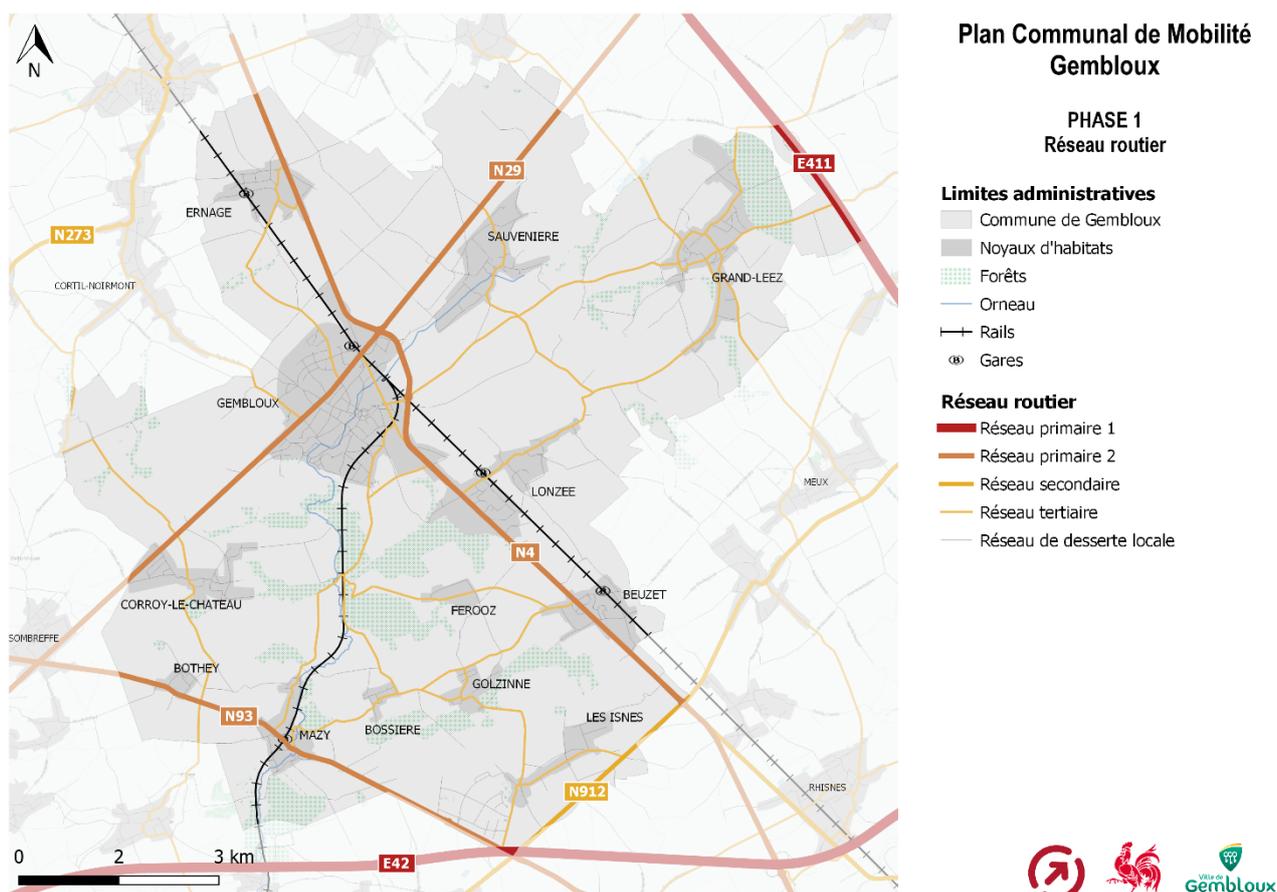
- ⓑ Gares SNCB
- Arrêts de bus TEC

Carte 7 : Le réseau TEC actuel à Gembloux. Source : Traject - Réalisation personnelle, 2022



au Sud. Le réseau TEC est particulièrement tourné vers l'extérieur, desservant plusieurs villes et villages alentours.

Concernant le réseau routier enfin, deux axes autoroutiers majeurs passent à proximité direct de la commune, sans la traverser : la E42, la grande dorsale traversant la Belgique d'Ouest en Est, et la E411 permettant de rejoindre Bruxelles Namur et Luxembourg (source : Traject, 2021). La commune de Gembloux est à la croisée de plusieurs axes routiers régionaux structurants dont la N29, la N4, la N93 et la N912 desservant les pôles régionaux, tels que Namur, Wavre, Charleroi ou encore Nivelles. Le réseau tertiaire relie l'ensemble des villages et permet de se connecter aux voiries régionales. Les autres voiries communales desservent à plus fine échelle le territoire (carte 8) (source : Traject, 2022).



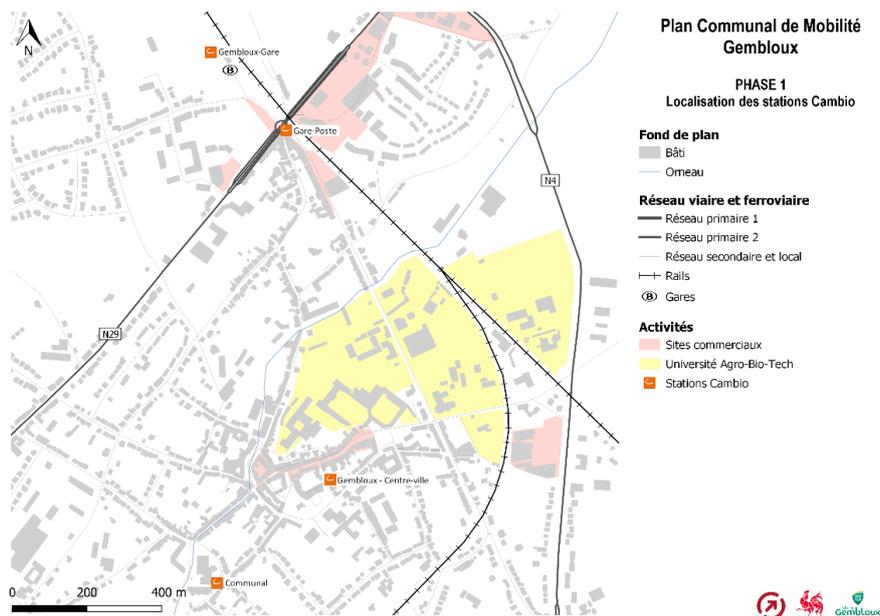
Carte 8 : Réseau routier au niveau de Gembloux. Source : Traject – Réalisation personnelle, 2022

Quelques enjeux de congestion automobile ont été identifiés aux entrées de la ville centre, aux carrefours et intersections, ainsi qu'aux abords des écoles en heures de pointes (source : Traject, 2022).

Concernant l'offre en stationnement, elle est particulièrement abondante. D'ailleurs, l'université de Gembloux (Agro-Bio-Tech) est propriétaire de plusieurs poches de stationnements à ses abords, le parking du Senghor entre autres, permettant aux étudiants et personnels de s'y garer facilement (source : Traject, 2022).

L'offre se complète de voitures partagées Cambio, accessibles sur quatre stations réparties dans le centre de Gembloux (carte 9). Elles sont réservables en ligne ou via une application mobile par tous, pour des trajets de courtes ou longues durées.

Le covoiturage et le transport à la demande sont également des solutions de mobilité présentes à Gembloux. Le



Carte 9 : Localisation des stations Cambio à Gembloux. Source : Traject - Réalisation personnelle, 2022

transport à la demande s'adresse aux personnes rencontrant des difficultés pour se déplacer, qu'elles soient physiques, financières, ou simplement par manque d'alternatives de transports. Plusieurs asbl organisent sa gestion, ainsi que le CPAS de la ville.

Le covoiturage n'y est pas formalisé par des parkings spécialement dédiés à cet usage, mais les réseaux de covoitureurs et applications mobiles telles que Carpool, Blablacar ou encore UGo, offrent des trajets depuis et vers Gembloux (source : Traject, 2022). La plateforme UGo a été développée par l'Université de Liège (où la faculté de Gembloux est affiliée) en 2015 et donne la possibilité aux étudiants membres de l'université et à ses partenaires d'organiser des covoiturages entre eux.

## 2.4 Le Plan Communal de Mobilité de Gembloux et ses ambitions

« *Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune. Il aide à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné* » (source : SPW).

En matière d'accessibilité et de mobilité, « *l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune. Le plan doit être multimodal et hiérarchisé, offrir une réponse en termes d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite, favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile, et contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions.* » (source : SPW). Il a également pour objectif d'encourager la commune à s'engager dans la mise en œuvre de la vision FAST 2030 de la Région Wallonne.

Le PCM est se déroule en trois phases : la première consistant en diagnostic territorial faisant état de la situation existante en termes de mobilité, de ses forces, dysfonctionnements etc. La seconde est la formulation d'objectifs à atteindre pour améliorer la situation, et la dernière est la formulation de propositions concrètes pour les mettre en œuvre.

Il s'inscrit dans une hiérarchie politique et de documents de planification régionaux, tels que la SRM, la Vision FAST que nous avons présentée précédemment, ainsi que de documents plus locaux, tels que le Plan Urbain de Mobilité de Namur (à l'échelle de l'agglomération namuroise englobant Gembloux), le Plan Communal de Développement Rural (PCDR) ou encore le Schéma de Développement Communal (SDC). Le PCM de Gembloux, en cours d'élaboration, se doit ainsi d'être cohérent vis-à-vis de l'ensemble de ces documents de planification, et d'appliquer l'ambition de la Vision FAST et de la SRM qui prévalent sur l'ensemble des documents en Wallonie.

Les partenaires membres du Comité Administratif et consultés sur le PCM de Gembloux, sont :

- o L'échevin de la mobilité
- o Le conseiller en mobilité
- o D'autres représentants de la commune (élus et techniciens)
- o Des représentants du SPW Mobilités et Infrastructures, de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme
- o Groupe TEC
- o SNCB
- o Membres d'ASBL (Tous à Pied, ATINGO, GRACQ)

Ils émettent des avis officiels, pris en considération dans l'élaboration du PCM. Ce document prévoit également un léger volet d'information à la population, néanmoins usuel pour ce type d'étude particulièrement macro et stratégique.

Cependant, lors de la réalisation du diagnostic territorial, un soin particulier est apporté à la mise en valeur des enjeux autour de la mobilité scolaire et étudiantes à Gembloux. Leur nombre étant important, les occulter de l'étude reviendrait à une négation de leur présence dans la commune. La mobilité scolaire est ainsi analysée, et montre combien les déplacements par les accompagnateurs, sont générateurs de trafic et de congestion aux abords des lieux d'enseignements. Une initiative a été lancée à ce sujet conjointement entre Traject et la commune de Gembloux pour réaliser un workshop avec les établissements scolaires lors de la semaine de la mobilité qui aura lieu en Septembre.

Les pratiques de mobilité étudiantes et plus largement scolaires, sont donc des enjeux bien réels sur la commune de Gembloux, et seront plus amplement pris en considération dans le PCM par le biais du workshop et des retours des acteurs de l'enseignement.

### 3/ Focus sur un public universitaire et ses pratiques de mobilité

Cette partie s'appuie sur une enquête réalisée par mes soins dans le cadre de ce mémoire, diffusée aux étudiants de l'université Agro-Bio-Tech de Gembloux du 9 Juin au 15 Juillet 2022, qui a permis de récolter 116 réponses. Elle a pour objectifs d'effectuer un profilage des étudiants gembloutois et de comprendre leurs pratiques de mobilité pour se rendre à l'université. Bien entendu, le nombre de répondants est mineur comparativement au nombre réel d'étudiants à Gembloux, l'enquête n'a de ce fait, pas pour prétention d'être exhaustive, elle vise plutôt des apports qualitatifs que quantitatifs, et elle donne néanmoins une première approche des pratiques de mobilité des étudiants de Gembloux.

#### 3.1 Profilage des étudiants de Gembloux

Pour comprendre les pratiques de mobilité des étudiants de l'université, il est d'abord nécessaire de savoir dans quelle commune ils habitent, donnant d'entrée de jeu de potentiels usages différenciés de la mobilité.

Ainsi, parmi les répondants, un peu plus de la moitié indiquent habiter la commune de Gembloux (52,6%). La quasi-totalité vit à Gembloux même (93,4%), les autres se répartissent équitablement dans les villages d'Ernage, Sauvenière, Bossière, et Grand-Manil (qui est en fait accolé à Gembloux centre).. Il s'agit des villages parmi les plus proches du centre de Gembloux.

L'autre moitié des répondants vivent dans des communes plus ou moins éloignées géographiquement. La majorité à Bruxelles (9,1%), Liège, Namur et Tournai (5,5% chacun), puis Andenne, Charleroi, Vilvoorde et Virton à 3,6%. Les autres communes représentées sont toutes diversifiées, majoritairement dispersées en Wallonie.

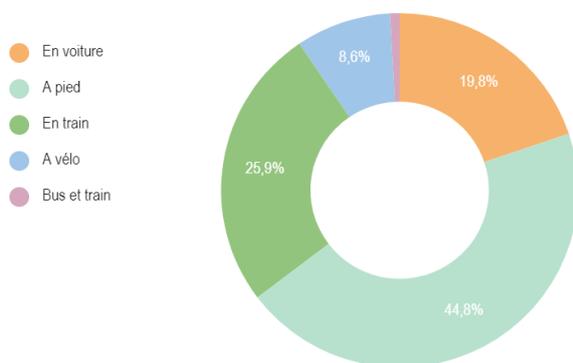
#### 3.2 Leurs pratiques de mobilité

Plusieurs questions ont été posées quant à leur mode de déplacement privilégié pour se rendre sur leur lieu d'étude, l'expérience de trajet (les avantages de ce mode en particulier, la difficulté à se déplacer, des enjeux d'amélioration possibles etc.).

La question « comment venez-vous à l'université de Gembloux la plupart du temps ? » permet d'entrée de réfuter notre première hypothèse, qui pour rappel est la suivante : *Les étudiants de Gembloux sont plus disposés à l'usage de la voiture individuelle en raison du caractère rural de la commune.* Les répondants semblent en effet venir majoritairement à pied (44,8%) à l'université Agro-Bio-Tech, en lien notamment avec le fait que plus de la moitié des étudiants habitent Gembloux centre et sont alors à proximité directe de l'université. Une bonne partie des étudiants emprunte le train (25,9%) et la voiture (19,8%). Un petit nombre vient à l'université à vélo (10 personnes soit 8,6%), en revanche, personne

n'utilise le bus, soit le réseau TEC. Seule une personne dit utiliser le bus et le train, une proposition ajoutée par le répondant, qui n'est de ce fait, pas analysée sous l'angle soit du bus, soit du train (graphique 3).

### Comment venez-vous à l'université de Gembloux la plupart du temps ?

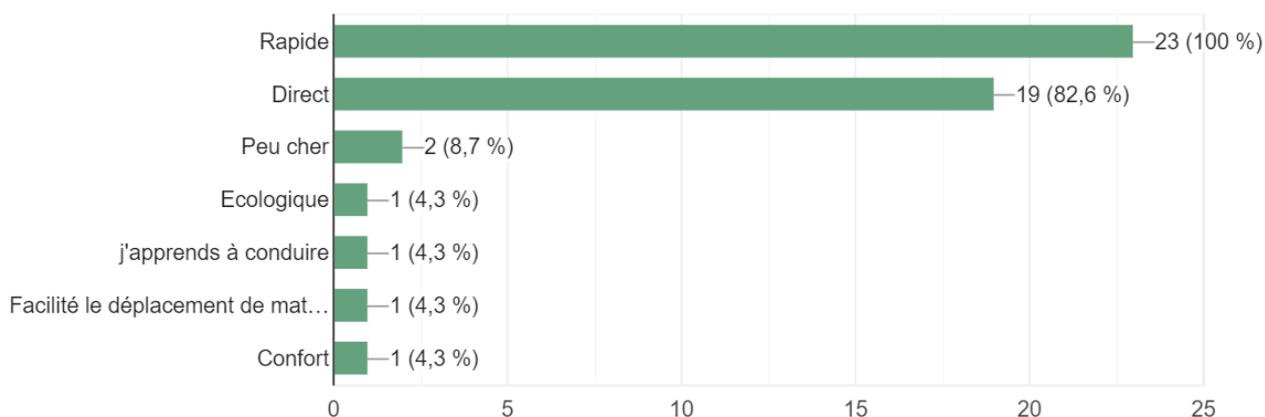


Graphique 3 : Comment venez-vous à l'université de Gembloux la plupart du temps ?  
Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022

Nous ne possédons ainsi aucune information sur le réseau TEC, l'expérience de voyage et l'éclaircissement sur le choix de ce mode. Pourtant, pour certains auteurs « *en milieu rural, le bus n'est utilisé de façon notable que pour les déplacements domicile - école.* » (Halleux, J.M. et Lambotte, J.M., 2006, p30). Nous pouvons ainsi nous interroger sur les raisons pour lesquelles les bus ne sont pas utilisés par le public étudiant à Gembloux : la proximité de l'université dans le centre n'incite pas à prendre le bus ? mais qu'en est-il de l'autre moitié des personnes venant étudier à l'université, est-ce dû aux fréquences des lignes TEC inadaptées ? ou à la desserte ? Il s'agit d'autant de questions qui resteront sans réponses sans une enquête approfondie et élargies à un plus grand nombre d'étudiants.

Si nous nous penchons à présent sur les étudiants venant en voiture à l'université, ils trouvent ce mode de déplacement particulièrement rapide et direct (graphique 4), 30,4% d'entre eux mettent entre 20 et 30 minutes pour se rendre à l'université, et près de 50% réalisent plus de 30 minutes de trajet. A noter que tout de même près de 9% des automobilistes mettent moins de 10 minutes en voiture, un mode de déplacement qui pourrait se substituer à un autre. Très peu pratiquent le covoiturage (seules 4 personnes, soit 17,4%). L'autosolisme est ainsi très présent chez les répondants, il s'agit d'un « *comportement très répandu, qui consiste à utiliser seul un véhicule généralement conçu pour transporter cinq personnes* » (Offner J.M, 2020), l'une des problématiques majeures (en Europe) de l'usage de la voiture finalement.

23 réponses



Graphique 4 : Quels sont selon vous les principaux avantages de ce mode de déplacement ? (Plusieurs réponses possibles). Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022

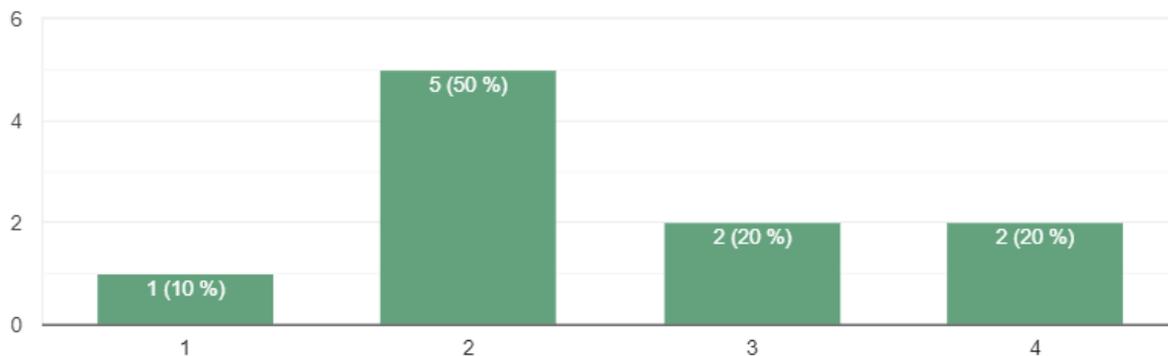
Il est par ailleurs très facile pour eux de se stationner, cela leur prend en général moins de 5 minutes grâce au parking du Senghor particulièrement prisé des répondants (65,2%), qui mériterait néanmoins de faire peau neuve pour certains (état du revêtement).

Les étudiants usagers du réseau ferroviaire, soit près de 26% des répondants (cf. précédemment), emploient ce mode de déplacement car il est selon eux écologique (90%), peu cher (76,7%), et rapide (53,3%) (plusieurs réponses étaient possibles d'où un pourcentage cumulé supérieur à 100%). La combinaison d'autres modes de déplacement se fait majoritairement avec la marche (83,3%), symbole du premier et du dernier kilomètre, souvent nécessaire pour rejoindre la gare et le lieu d'arrivée. Quelques personnes combinent le train avec le bus et le vélo, mais restent minoritaires. Pour 73,3% des répondants, venir à l'université en train prend plus de 30 minutes. Aucun ne met entre 10 et 20 minutes en train, cependant 13,3% des répondants effectuent le trajet vers l'université en moins de 10min. Nous pouvons imaginer qu'il s'agit des personnes habitant dans les villes et villages proches, soit à Ernage ou encore à Wavre, bénéficiant d'une gare et d'une ligne ferroviaire directe vers Gembloux. L'expérience client dans les trains SNCB est très variable, qualifiant les trains pour se rendre à Gembloux de « en retard » pour 13,3% d'entre eux, régulier pour 10%, rapide pour 13,3% et long pour d'autres. Cette diversité des situations doit être liée à la ville de provenance du train, plus ou moins bien desservie et surtout nécessitant ou non une correspondance. Les étudiants déplorent le nombre de travaux sur les voies, la faible amplitude horaire des trains (manque de trains tard le soir), ainsi que leurs passages trop peu fréquents entre autres. Ils évoquent également le besoin en services liés à l'usage du vélo tels que la création d'abonnements spécifiques pour emmener son vélo non pliable dans le train, ainsi que la mise en place de vélos en libre-service à Gembloux.

Concernant les étudiants adeptes du vélo pour se rendre à l'université (8,6%), il s'agit pour la totalité de leur vélo personnel, dont les principaux avantages évoqués sont la rapidité (d'ailleurs pour 50% des

étudiants le trajet est effectué en moins de 10min, et d'aucun en plus de 30 minutes), la dimension écologique, et le faible coût. Pour 50% des répondants, se déplacer à vélo à Gembloux est plutôt facile (sur une échelle de 1 à 4, 1 étant difficile, 4 étant très facile), cependant la moitié ne se sent pas forcément en sécurité (graphique 5).

10 réponses



Graphique 5 : Sur la route, vous vous sentez... (1 en danger, 4 en sécurité). Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022

Pour améliorer la pratique du vélo à Gembloux, les étudiants évoquent la construction de pistes cyclables continues et sécurisées, plus de parkings vélo, et la réduction de la place de la voiture, bien trop importante et n'aidant pas à se sentir en sécurité.

Enfin, les étudiants piétons, majoritaires à l'université (44,8%). Leurs trajets pour se rendre à l'université ne vont pas au-delà de 30 minutes non plus, et sont pour la plupart à moins de 10 minutes (58,8%). Se déplacer à pied à Gembloux est décrit comme plutôt aisé, et sécurisé, cependant les répondants évoquent particulièrement le besoin d'améliorer l'état et la largeur des trottoirs. Ils semblent également attirés par la pratique du vélo, si plus d'aménagement cyclables venaient à se développer.

### 3.3 Un choix ou une obligation ?

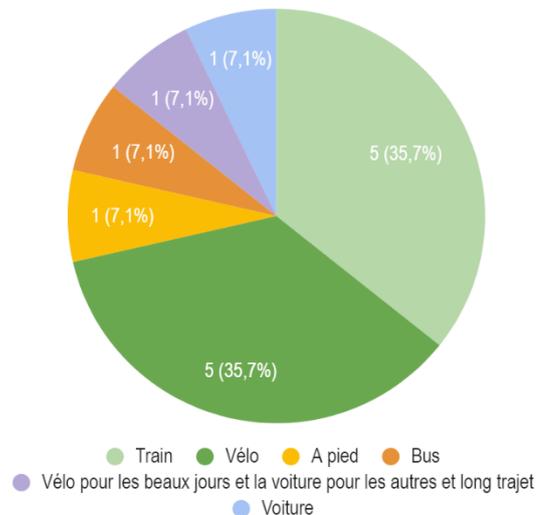
Nous allons à présent tenter de comprendre si l'usage différencié des modes de déplacements des étudiants gembloutois résulte de choix personnels ou d'obligations. Nous appuierons notre propos à partir des résultats de l'enquête réalisée auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, ainsi qu'avec l'aide de la littérature scientifique.

Pour les étudiants automobilistes, 65% d'entre eux viennent d'un milieu rural et 50% se déplaçaient déjà en voiture pour se rendre à l'école lorsqu'ils étaient plus jeunes. Certains auteurs constatent « *presque systématiquement pour les individus ayant passé leur enfance dans le périurbain ou le rural un usage important de la voiture à l'âge adulte* » (Cailly, L., Huyghe, M. & Oppenchain, N., 2022), à l'inverse, « *les individus, souvent d'origine citadine, vivant dans des zones périurbaines ou rurales et*

*socialisés à d'autres modes pendant l'enfance témoignent d'un rapport moins univoque à l'automobile et plus ouvert à d'autres modes.* » (Cailly, L., Huyghe, M. & Oppenchaim, N., 2022).

Pour 61% des répondants, l'usage de la voiture est vu comme une obligation, dû majoritairement au manque d'alternatives de transports (71,4%). Ces personnes sont pour 71,4% aidées financièrement par leurs tuteurs légaux, les questions financières ne semblent donc pas être liées avec l'obligation d'utiliser ce mode de déplacement. A la question sur « quel autre mode de déplacement préférez-vous utiliser ? », la plupart ont répondu le train ou le vélo (graphique 6) et avancent des raisons écologiques et pratiques pour le train, durant lequel il est possible de travailler et se reposer à l'inverse de la voiture.

**Si vous en aviez la possibilité, quel autre mode de déplacement préférez-vous utiliser ?**



Graphique 6 : Si vous en aviez la possibilité, quel autre mode de déplacement préférez-vous utiliser ? Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022

Pour ceux déclarant utiliser la voiture par choix (39,1%), les raisons avancées sont le gain de temps par rapport à d'autres modes (41%) et par praticité (41%). Ils réalisent alors des arbitrages entre les modes, et favorisent celui qui est le plus adapté à leurs situations et à leurs objectifs, ici arriver le plus rapidement possible notamment. « *La mobilité résulte d'arbitrages sous contraintes* » (Orfeuill JP, 2015), c'est-à-dire que bien que les étudiants (dans notre cas) fassent des choix selon certains arbitrages, ils sont également dépendant de contraintes qui leur est externes, sur lequel ils n'ont pas ou peu de prises, telles que la localisation de lieu de vie, les horaires de transports etc. Leurs « choix » sont finalement dictés d'une certaine manière par les contraintes qui les entourent.

Les étudiants usagers du réseau ferroviaire sont plus équitablement répartis selon les milieux de provenance, 58,1% viennent de milieux ruraux. Il est intéressant de noter que la même proportion s'applique concernant le choix ou l'obligation d'usage du train (41,9% par choix et envie, et 58,1% par obligation). Plus jeunes, les modes de déplacements utilisés pour se rendre à l'école étaient très peu le train (seulement 6,5%), mais plutôt pour les trois quarts le bus, la voiture ou à pied. Les étudiants dont l'usage du train résulte d'une obligation déclarent pour moitié que cela est dû à un manque d'alternatives de transport, et pour 41% de moyens. Le restant affirme ne pas posséder de voiture, sous-entendu que s'ils en possédaient une, ce serait leur mode de déplacement principal.

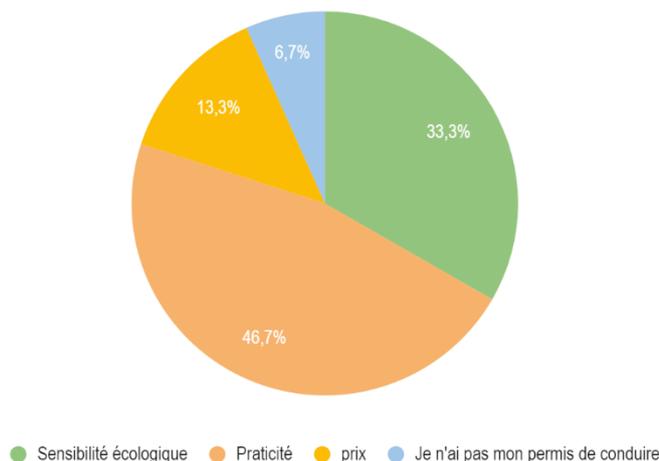
D'ailleurs, pour plus de la moitié des répondants ils préféreraient utiliser une voiture (55,6%), un vélo (22,2%), ou ne rien changer pour les autres, ils sont donc satisfaits de ce mode de déplacement. Finalement, les usagers du train souhaitent une voiture, alors que pour les automobilistes souhaiteraient eux utiliser le train.

Pour ceux déclarant utiliser le train par choix ou par une envie, la praticité est la raison la plus représentée, suivis de la sensibilité écologique (33,3%) et du coût attractif (13,3%) (graphique 7).

Les fervents de vélo pour se rendre à l'université à Gembloux viennent majoritairement de milieux ruraux (70%). Il est fort intéressant de noter que 30% des cyclistes actuels utilisaient déjà leur vélo pour se rendre à l'école lorsqu'ils étaient plus jeunes (graphique 8). Comme explique Michael Flamm « *Les individus tendent à privilégier le choix d'un certain moyen de transport par habitude, notamment* » (2004). Pratiquer le vélo pour se rendre à l'université résulte plus

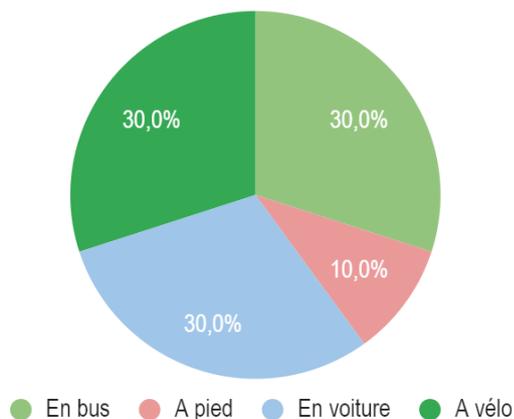
d'un choix et d'une envie (80%) que d'une obligation (20%), à l'inverse des usagers de la voiture et du train pour qui l'usage de ces modes étaient majoritairement considérés comme une obligation (environ 60% pour chaque mode). Les raisons avancées sont réparties équitablement entre la praticité de ce mode, le gain de temps par rapport à d'autres et la sensibilité écologique.

Pour quelle(s) raison(s) est-ce un choix/une envie de votre part ?



Graphique 7 : Pour quelle(s) raison(s) est-ce un choix/une envie de votre part ?  
Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022

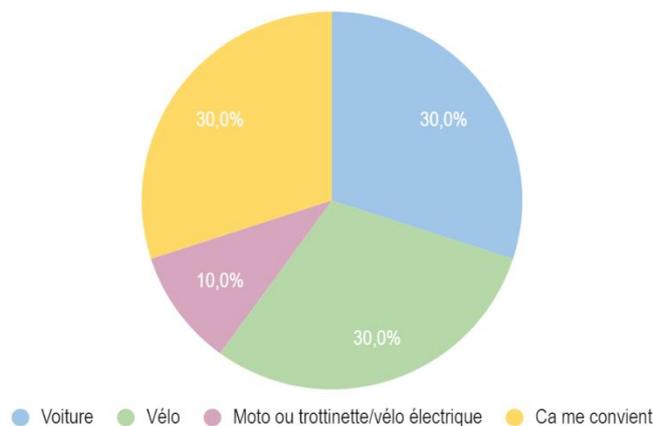
Quand vous étiez plus jeune, comment alliez-vous à l'école ?



Graphique 8 : Quand vous étiez plus jeune, comment alliez-vous à l'école ?  
Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022.

Enfin, les étudiants allant à l'université à pied, disent venir majoritairement de milieu non rural à 60,8%. Quand ils étaient plus jeunes, les modes de déplacement utilisés diffèrent un peu plus de ceux des autres répondants, le bus étant parmi les plus utilisés à près de 30% et à pied également pour près de 30%. Ce constat fait écho aux réflexions précédentes relatives à l'influence du milieu de vie urbain et à l'usage plus marquée des transports en communs et de la marche. Tout comme les étudiants venant à l'université à vélo, ceux qui marchent le font par choix et envie en majorité (80,4%), par praticité à 80,4%, sensibilité écologique (11%) et dû à la proximité directe avec l'université (6,5%) ne nécessitant pas le recours à d'autres modes de déplacement. Ceux qui disent marcher par obligation évoquent finalement la même raison, ainsi que le manque d'alternatives de transports. Pour plus des deux tiers, cette situation leur convient, d'autres souhaiteraient utiliser une voiture ou un vélo (graphique 9).

**Si vous en aviez la possibilité, quel autre mode de déplacement préféreriez-vous utiliser ?**



Graphique 9 : Si vous en aviez la possibilité, quel autre mode de déplacement préféreriez-vous utiliser ? Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022

Finalement, les étudiants adeptes des modes actifs (marche et vélo) le font majoritairement par choix et envie, alors que les deux autres modes représentés semblent relever plus d'une obligation, en lien principalement avec le manque d'alternatives de transport. La majorité des répondants (tous modes confondus) est aidée financièrement par leurs tuteurs légaux, de ce fait très peu évoquent des difficultés financières les empêchant de parvenir à leurs besoins en termes de déplacement. La question des coûts est tout de même revenue régulièrement (prix attractif, peu cher d'utilisation etc.), il semble donc la balance du coût des modes de déplacement joue un rôle à ne pas négliger dans le choix (ou non) du mode de déplacement principal.

Par ailleurs, « *le choix du lieu de domicile revêt une importance capitale, puisque le contexte territorial dans lequel l'individu doit évoluer au quotidien découle largement de la localisation de son domicile et de celle de ses principaux lieux d'activités (lieux de travail, écoles, commerces, administrations, etc.)* » (Flamm, M., 2004, p14) et pour cause, les étudiants habitant à Gembloux initialement ou par choix, rappelons que 33,5% des étudiants de l'université sont étrangers, conditionnent leurs déplacements (de manière intentionnelle peut-être ?) pour réduire les coûts de déplacements, qui sont ce cas-ci sont proches de zéro avec la marche et l'usage du vélo majoritaire pour eux. « *La mobilité a un coût, et elle doit être pensée en complémentarité avec d'autres aspects tels que les dépenses liées au logement, ainsi que la localisation (isolé de pôles urbains) qui diffère selon les besoins* » (Orfeuill J.P, 2015).

Les choix de mobilité diffèrent également selon les besoins, l'offre de transport disponible (pouvant ne pas être adaptée aux modes de vie ou aux objectifs des individus), les lieux d'habitats, la proximité avec sa famille etc. Il s'agit de tout un ensemble d'aspects que les individus évaluent, arbitrent, et finalement décident, selon leurs besoins et capacités (physiques, financière, expérience), de leur mobilité qui sera impactée en conséquence. Certains auteurs tels que Ripoll parlent de « droit à maîtriser ses déplacements » « *Pour pouvoir choisir entre bouger et ne pas bouger, il faut pouvoir choisir la localisation de ses pratiques de façon autonome* ». (Gallez, C. 2016).

*« Il est évident que la mobilité et la vie quotidienne des individus sont prédéterminés par un large éventail de contraintes : la localisation du domicile, du lieu de travail et des différents services ; la disponibilité de moyens de transport ; la limitation du pouvoir d'achat, voire la difficulté d'assurer un revenu ; l'insertion dans différents contextes sociaux ; etc. sont autant de facteurs dont l'individu doit tenir compte – parfois contre son gré – dans l'accomplissement de son programme d'activités. »* (Flamm, M., 2004, p5).

Les analyses des pratiques de mobilité des étudiants de l'université de Gembloux ont permis de constater combien l'usage des modes de déplacement est différenciés, tout comme l'expérience qu'elle procure aux usagers. Nous allons dans cette dernière partie montrer en quoi la prise en compte des pratiques de mobilité des étudiants est révélatrice d'inadéquations entre l'offre et la demande, et ainsi mettre en avant le potentiel que représente la prise en considération de leur usage et retours d'expériences pour améliorer l'offre de transport à Gembloux. Pour se faire, nous confronterons l'offre et la demande de transport à Gembloux, montrerons l'intérêt de l'expertise usagère, présenterons un outil d'intégration dans l'aménagement du territoire, et enfin mettrons en avant la nécessité d'accompagner aux changements de pratiques de mobilité.

## - PARTIE 3 : PRENDRE EN COMPTE LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES ÉTUDIANTS DANS L'EXERCICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE -

### 1/ La confrontation entre l'offre et la demande

Nous allons à présent confronter l'offre de transport et la demande réelle des étudiants gembloutois et ainsi révéler les manques, inadéquations et enjeux qui ont lieu à Gembloux, mais qui peuvent aussi être probant pour pléthore de territoires.

Il convient avant tout de rappeler que l'analyse qui suit s'appuie sur l'enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, et que le nombre de réponses (116) ne permet pas de faire des généralités mais atteste néanmoins d'une certaine tendance. Pour faciliter la restitution de certains témoignages d'étudiants récoltés lors de l'enquête, nous sourcerons les propos de la manière suivante : étudiant A, étudiant B etc.

#### 1.1 Des usages palliatifs à l'absence d'offre de transports publics

Nous l'avons vu à travers l'enquête, l'usage de la voiture, tout comme celui du train, intervient principalement par manque d'alternatives de transports.

Un répondant met en avant cet aspect : « *L'absence de transport en commun dans mon village.* » (étudiant A). Les deux lignes ferroviaires à Gembloux sont particulièrement utiles pour les étudiants habitants les pôles et villages qu'elles relient, à savoir Bruxelles, Namur, Charleroi entre autres. Cependant, les étudiants de communes ne disposant d'aucune desserte ferroviaire, particulièrement dans de petits villages, doivent soit rejoindre la gare la plus proche, pouvant parfois s'avérer compliqué, soit se tourner vers d'autres modes de déplacement.

L'éloignement des gares peut s'avérer être un réel enjeu pour les habitants de communes peu denses et isolées. En effet, les modes de déplacements intermédiaires pour atteindre la gare varient souvent selon le nombre de kilomètre à parcourir d'abord, mais aussi selon la faisabilité (obstacles tels que des cours d'eau, axe routier imposant etc.). Les cheminements ne sont pas toujours facilités, voire existants, de ce fait, l'intermodalité, entendue comme « *la capacité de recourir à plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement* » (Bianchet, B., & al., 2020), est compromise sans intervention des acteurs de l'aménagement du territoire. Par ailleurs, la desserte en réseau TEC ne couvre pas la totalité des territoires wallons, créant des « zones blanches de mobilité » (source : CEREMA).

## 1.2 La présence d'une offre, pourtant inutilisée

L'un des faits marquant de l'analyse des pratiques de mobilité des étudiants de l'université est l'absence de l'usage du réseau de bus. Pourtant, l'offre en transport TEC est bien réelle à Gembloux, nous l'avons montré dans la seconde partie, 2, 2.3.

Cette sous-utilisation du réseau TEC est décrite à travers l'enquête nationale MONITOR 2019 notamment, et fait état de la situation wallonne, pour laquelle l'usage des transports en commun en général (SNCB et TEC) est relativement bas. La part d'utilisation accordée au bus, n'atteint que 17% en Wallonie, alors qu'elle est à 42% dans la Région Bruxelles, et de 14% en Flandre (Figure 18).

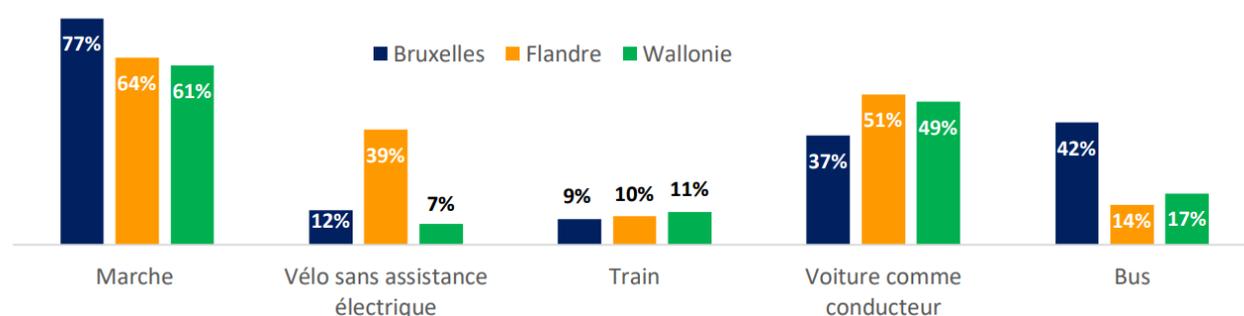


Figure 18 : Utilisation des modes actifs et des transports en commun (au moins une fois par semaine), selon la Région du domicile (base : 10 632 personnes). Source : Extrait de l'enquête nationale belge MONITOR, 2019.

En Wallonie, la faible utilisation du réseau TEC comparativement au réseau de bus (et métros) de la Région Bruxelles, est à mettre en lien avec leurs profils territoriaux bien divergents. La faible densité du territoire wallon et son caractère particulièrement rural, comme expliqué précédemment, n'incitent pas les locaux à utiliser le réseau de bus, concurrencé par la voiture, elle-même facilitée par l'aménagement du territoire (cf. précédemment).

Le non-usage du réseau TEC pour se rendre à l'université par les étudiants gembloutois peut certes être mis en relation avec la moitié des étudiants habitant à proximité directe de l'université, préférant la marche, mais qu'en est-il de l'autre moitié ? Il s'agit bien de la voiture et du train qui sont privilégiés, et non le bus. Et pour causes, les étudiants usagers de la voiture se tournent vers ce mode, car « rapide » et « direct » pour presque l'ensemble des répondants « j'ai 3h de train pour venir alors qu'en voiture cela met la moitié du temps » (étudiant B). Le bus est en effet pensé, en Wallonie tout du moins, pour desservir le plus grand nombre de personnes, les itinéraires sont donc souvent longs, et les arrêts récurrents ralentissant le trajet.

Par ailleurs, les horaires de bus ou de trains, sont parfois contraignants pour l'utilisateur. Dans les petites gares, les trains circulent moins souvent : « *les retards des trains et le fait qu'il n'y en ai pas assez me mettent très souvent en retard* », « *Il faudrait que les trains soient plus réguliers* » (étudiant C), « *L'horaire du train pour Namur à la gare de Gembloux est difficile. Après l'heure 35, il n'y a plus de train avant l'heure 02 (par exemple, 9h35 puis le suivant à 10h02). Alors que dans le sens inverse (de Namur à Gembloux), c'est plutôt bien réparti.* » (étudiant D). Cela s'explique notamment par l'offre de train, bien plus faible en milieu rural que dans les villes wallonnes « *Pour les gares, l'offre se concentre principalement dans les grandes villes wallonnes. Au vu de la trame territoriale et de l'importance de la dissémination des habitants et des activités, on dispose d'un grand nombre de gares présentant une offre faible. Cette différence d'offre se ressent sur la demande. Les gares caractérisées par un grand nombre de voyageurs sont localisées dans les villes, tandis que la plupart des gares à faible fréquentation sont essentiellement situées en milieu rural.* » (Bianchet, B., & al., 2020, p30).

De plus, l'amplitude horaire des trains ou bus est faible (selon la taille des gares), et oblige les usagers à restreindre leurs activités : « *Le dernier train est trop tôt le soir* » (étudiant E), « *les horaires sont trop limités le soir (pas assez tard)* » (étudiant F), « *Le dernier train vers Gembloux est à 22h, pas assez tard quand on veut rester au resto/ bar...* » (étudiant G). Ce constat est d'autant plus vrai pour les lignes de bus hors agglomération dense. La ligne 27 Chastre-Saint-Géry-Gembloux à titre d'exemple, circule entre 7h15 et 19h38. Même constat pour la ligne 144a Gembloux-Jemeppe-sur-Sambre, circulant de 6h00 à 19h43 (source : TEC, horaires 2022). Une étude française réalisée par Kéolis, montre la diversité des situations des déplacements des étudiants, et l'importance qu'ils accordent aux amplitudes horaires : « *Leurs priorités [aux étudiants] par ordre d'importance : une haute fréquence des transports à 37%, une tarification adaptée à 22 %, une amplitude horaire importante à 22%, du jeudi au samedi notamment* » (source : Kéoscopie, 2014). « *Les étudiants ont en commun une forte mobilité et une grande variabilité de déplacements au cours d'un mois, dans le temps comme dans l'espace. La diversité de leur provenance géographique, de leur lieu d'études et de leur situation familiale appelle une offre de transport différenciée, avec une fréquence élevée et un amplitude horaire importante.* » (source : Kéoscopie, 2016).

Une autre illustration de la présence d'une offre qui n'est pas ou peu utilisée par le public étudiant interrogé, est celui de la location de vélo à Gembloux. En effet, la commune possède au niveau de la gare, un point vélo dans lequel la location de vélo est proposée (cf. précédemment). Les résultats de l'enquête montrent que les étudiants allant à l'université à vélo n'utilisent que le leur.

Ces deux cas illustrent bien le fait que ce n'est pas parce qu'une offre de transport existe qu'elle est, et sera, utilisée et appropriée par les usagers. L'offre doit concorder à un panel de besoins, divergeant selon les publics, et dans notre étude, qui soit adaptée aux étudiants notamment.

### 1.3 L'égalité d'accès

Parfois, lorsque l'offre en transports est existante et correspond aux besoins de la population, une question demeure. Il s'agit de l'égalité d'accès. En effet, certaines personnes ne sont tout simplement pas en capacité de s'approprier l'offre de mobilité. L'appropriation « *est le sens donné par les acteurs aux accès et aux compétences. L'appropriation relève donc des stratégies, valeurs, perceptions et habitudes. Elle se construit notamment par l'intériorisation de normes et de valeurs.* » (Kaufmann, V., & al., 2003, p26).

C'est dans ce contexte que des auteurs tels que Vincent Kaufman, ont développé la notion de « motilité » qui se compose « *de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets).* » (Kaufmann, V., & al., 2003, p26). Pour illustrer cette définition, des personnes peuvent ne pas avoir dans leur enfance eu recours à l'usage des transports publics, de ce fait leur fonctionnement n'est pas acquis et la personne peut ainsi se sentir dépassée, et inapte à utiliser les transports publics.

De la même manière, la complexité des réseaux de transports, et leurs représentations graphiques sous forme de plan peut en décourager plus d'un : « *la simple lecture d'un plan ne va pas toujours de soi. Pour preuve, si 75 % des personnes sondées se disent satisfaites des éléments d'information mis à leur disposition, près des deux tiers, une fois en situation, ne parviennent pas à trouver l'information qu'elles recherchent, ni même à se positionner sur la carte du réseau.* » (source : Kéoscopie, 2016).

L'offre et la demande ne se rencontrent pas toujours. Néanmoins, interroger le public étudiant de Gembloux sur ses pratiques de mobilité, permet de mettre en lumière certains dysfonctionnements et surtout d'apporter des idées nouvelles. L'expertise d'usage devient un réel atout pour l'aménagement du territoire comme nous allons le démontrer.

## 2/ Des potentialités d'aménagement du territoire grâce à l'expertise d'usage

### 2.1 Retour sur la notion d'expertise d'usage

L'expertise d'usage correspond à « *une expertise qui s'appuie sur le vécu et l'expérience du quotidien. En d'autres termes, il s'agit de considérer l'expertise d'usage comme une expertise du quotidien fondée notamment sur des compétences et des savoir-faire liés à la pratique et à l'usage d'un territoire et des composantes qui le constituent (équipements, infrastructures, services publics...).* » (Moretto, S., 2009).

Les habitants d'un territoire, les riverains, associations, toute personne possède une expertise d'usage à travers ses expériences, pratiques et connaissances.

Le domaine du transport et de la mobilité est à l'origine, particulièrement exercé par « l'élite », les sachants, possédant des compétences et connaissances spécifiques, les rendant légitimes à décider du sort de la mobilité sur un territoire : « *Fondée sur les savoirs techniques des professionnels du transport, représentés par les grands corps de l'Etat, les ingénieurs transports des bureaux d'études spécialisés ou des collectivités territoriales ainsi que d'autres professionnels dans ce domaine.* » (Moretto, S., 2009), Au fil des ans s'est développé d'après Loïc Blondiaux (2008) un « *processus de désacralisation de l'expertise* » visant à reconnaître la capacité des citoyens à délibérer et la nécessité de prendre en compte le point de vue des usagers sous prétexte justement de leur « *expertise d'usage* » (Moretto, S., 2009). Monsieur tout le monde finalement devient depuis, légitime à prendre part au processus de décision, ou du moins à faire part de ses opinions. Les étudiants sont donc pleinement légitimes à partager leurs expertises d'usages puisqu'eux même pratiquent les territoires.

## 2.2 L'expertise d'usage étudiante, et son potentiel pour la commune de Gembloux

Demander aux étudiants de l'université de Gembloux comment améliorer la pratique du vélo et de la marche à Gembloux et vous obtiendrez foisonnement d'idées.

A travers l'enquête, plusieurs enjeux au sein de la commune sont relevés par les étudiants dont les déplacements domicile-université se réalisent à pied ou à vélo. Tout d'abord, la sécurité. Beaucoup de cyclistes se disent assez peu en sécurité face aux automobilistes particulièrement, à cinq reprises les répondants ont mis en avant des enjeux autour de la forte présence des voitures : « *Il faudrait que je puisse rouler dans Gembloux sans craindre pour ma vie à cause des automobilistes qui ne savent pas conduire.* » (étudiant G). Ils souhaitent la réduction de la place de la voiture en ville, l'abaissement généralisée de la vitesse dans le centre-ville à 30km/h, des ralentisseurs, voire des journées sans voiture. Ils font état des comportements excessifs des automobilistes et de la place prépondérante qu'occupe la voiture à Gembloux. De ce fait, l'incitation au changement de comportements des automobilistes passe par des propositions d'aménagements, et par leur sensibilisation face à la présence d'autres usagers de la route.

Dans la même lignée, les étudiants mettent en avant le besoin d'espace pour les cyclistes. Cela passe par la création de pistes cyclables, mot qui revient à onze reprises. Qu'elles soient de type RAVel (Réseau Autonome des Voies Lentes), sur les grands axes de circulation, séparées du reste de la circulation automobile, continues, et praticables (dû à l'état du revêtement). Il s'agit d'un ensemble d'aspects auquel les étudiants semblent accorder une attention particulière. Le stationnement vélo est également une préoccupation majeure (cinq mentions dans l'enquête). Accroître leur quantité d'abord,

« *Mettre beaucoup plus de poteaux CORRECTS pour attacher les vélos devant les commerces etc.* » (étudiant H) mais surtout en instaurer des plus sécurisés qu'ils ne le sont à ce jour « *protection face au vol avec des mini parking de vélos fermés* » (étudiant I).

Enfin, parmi les propositions étudiantes, l'amélioration de l'état des espaces piétonniers est récurrente (mentionnées huit fois). Les trottoirs sont décriés comme étant en mauvais état, trop peu larges, ne permettant pas toujours de passer à deux. « *Il y a pas assez de place pour les piétons dans la grand rue, on se retrouve à frôler des voitures, donc peut-être la rendre piétonne mais ça entraine d'autres problèmes* » (étudiant K). En plus d'être étroits, les travaux semblent amplifier la difficulté des piétons à se déplacer. Plusieurs étudiants s'en plaignent, et dénoncent la dangerosité qu'ils procurent « *Arrêter de faire des travaux partout et de bloquer des rues ou d'obliger les piétons à marcher sur la route pour contourner* » (étudiant L). Améliorer la sécurité et le confort dans Gembloux passe également, pour les répondants, par plus d'éclairages publics, de bancs et de places publiques piétonnes.

Les différentes propositions d'aménagements des étudiants témoignent d'un réel besoin de repenser la mobilité dans le centre de Gembloux, en réduisant l'omniprésence de la voiture et favorisant les modes actifs (vélo et marche) pour plus de durabilité et de confort. Un objectif en plein dans l'ère du temps. Cela nous permet ainsi de confirmer notre seconde hypothèse qui pour rappel est la suivante : *Ce public jeune et dynamique, conscient du changement climatique, est force de proposition pour améliorer les conditions de mobilité et les rendre plus durables à Gembloux.*

Nous avons pu voir combien un simple questionnaire aux étudiants, qui par ailleurs n'est pas exhaustif et ne touche pas l'ensemble des étudiants de Gembloux, permet de mettre en lumière les dysfonctionnements d'un territoire et de récolter tout un panel d'idées pour améliorer la mobilité à Gembloux. A présent, nous allons voir comment inclure d'autant plus ce public dans l'aménagement du territoire, à travers la participation citoyenne notamment.

### 3/ Un outil de prise en considération dans l'aménagement du territoire : La participation citoyenne

#### 1.1 Les bases de la participation citoyenne

La genèse de la participation citoyenne intervient dans le besoin de révolutionner la manière de faire la politique. Elle se matérialise en effet souvent de façon descendante, « top-down », autrement dit les décisions sont faites par les décideurs politiques et s'appliquent aux citoyens « en bas ». L'inversion de cette tendance, aussi appelée « bottom-up », vise à donner plus de pouvoirs aux citoyens, qui ne sont pas que les réceptacles des décisions et subordonnés, mais qui sont également capables de produire

les leurs et d'avoir du poids dans le processus décisionnel. C'est dans ce cadre que s'inscrit « l'empowerment », une notion apparue en Grande-Bretagne au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle définissant « à la fois un état et une action, celle de donner du pouvoir. » (Bacqué, M. & al., 2013). Il « peut être considéré comme le processus par lequel l'individu prend le contrôle sur sa propre vie, apprend à faire ses propres choix, participe aux décisions le concernant, soit un processus d'autonomisation tout en s'armant mieux pour savoir apporter sa contribution à la collectivité » (Greacen et Jouet, 2012, p. 14). Faire en sorte de se donner plus de pouvoirs afin de prendre part aux décisions qui le concerne, mais qui concerne également tout un ensemble d'individu.

En 1969, la sociologue américaine Sherry R. Arnstein, développe ce qui est appelé « l'échelle de la participation ». Bien que les prémices de la participation citoyenne remontent à la Grèce Antique, son actuelle formalisation est largement reprise par cette sociologue. Elle définit huit niveaux de participation, allant de la forme la plus excluante à celle la plus inclusive (Figure 19).

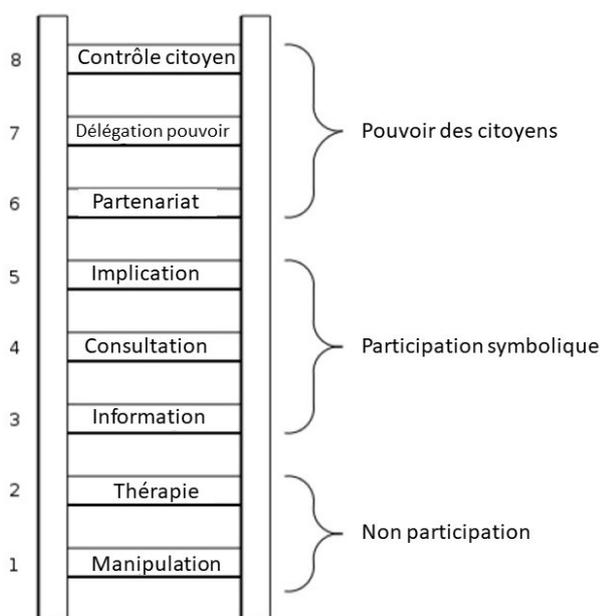


Figure 19 : Echelle de la participation. Source : Arnstein S.R, 1969

En bas de l'échelle, les deux premiers niveaux constituent une forme illusoire de la participation d'après l'auteure, faisant croire aux citoyens qu'ils possèdent un certain pouvoir, ou que ce sont eux le problème (source : organizingengagement.org).

Les trois échelons supplémentaires ne consistent qu'en une « participation symbolique », dans le sens où l'échange est unidirectionnel, allant des personnes au pouvoir vers les citoyens. Ces derniers ne prennent pas réellement part au processus de participation ou de décision, ils sont seulement informés, voire consultés, soit sollicités pour obtenir leurs avis, sans que ceux-ci ne soient

pour autant pris en considération. Sherry R. Arnstein explique néanmoins qu'il s'agit d'une étape essentielle pour atteindre la pleine participation (source : organizingengagement.org).

Plus haut dans cette hiérarchie, les citoyens sont réellement impliqués et acteurs dans le processus de décision. De fait, le pouvoir est redistribué à travers le partenariat, il est amplifié avec la délégation de pouvoir où les citoyens possèdent la pleine gestion et le plein contrôle d'une affaire, ils en deviennent responsables. « (source : organizingengagement.org). Dans le contrôle citoyen enfin, la responsabilité est totale, « participants or residents can govern a program or an institution, be in full charge of policy and managerial aspects, and be able to negotiate the conditions under which 'outsiders' may change them. » (source : organizingengagement.org).

C'est ainsi que naît la notion de « démocratie participative », dont le sens entendu ici reprend celui de Blondiaux comme étant « *l'ambition politique de faire participer à la prise de décision l'ensemble de ceux qu'elle est susceptible d'affecter* » (Moretto, S., 2009).

Bien que cet outil soit de nos jours plus amplement diffusé (même si des efforts sont encore à fournir), certaines critiques majeures lui sont accordées. D'abord, le fait que les citoyens soient invités à participer dans la politique pour des sujets de faible importance, et qu'il s'agisse finalement plus de consultation que de réelle participation et co-construction : « *La première critique a trait au caractère assez marginal de l'offre de participation dans la décision publique. La plupart des démarches de participation porte sur des questions relativement secondaires, aux enjeux dérisoires.* » (Blondiaux, L., 2018). Une autre critique concerne « *la représentativité des publics ou des personnes qui participent. Dans les dispositifs de participation ouverts, on constate une surreprésentation des catégories sociales les mieux intégrées et des plus âgés.* » (Blondiaux, L., 2018). Il est en effet récurrent de voir autour de la table des personnes cadres, ou des personnes âgées et très peu de jeunes et/ou de personnes plus précaires par exemple. Toucher l'ensemble de la population reste un enjeu majeur pour la participation citoyenne. La dernière critique est attrait à l'échelle de participation, qui est bien souvent adaptée et réussie sur de petits territoires, mais lorsqu'il s'agit de territoire plus vastes et d'enjeux plus globaux, la participation devient plus compliquée (Blondiaux, L., 2018).

## 1.2 La participation citoyenne dans l'exercice de l'aménagement du territoire

La participation citoyenne ne s'exerce pas seulement dans la politique. Elle est applicable dans bien d'autres domaines, dont l'aménagement du territoire, et plus largement dans la fabrique des territoires. Les décisions prises pour leur devenir, la construction d'aménagements et infrastructures et tant d'autres aspects attrait aux territoires, quel qu'ils soient, ont un impact évident sur la population. Intégrer cette dernière dans le processus de décision et de construction permet, comme nous l'avons expliqué d'obtenir son expertise d'usage d'abord, mais également d'avoir plus de chance que le projet soit accepté et approprié par celle-ci, puisqu'elle y aura contribué.

La participation citoyenne se décline en plusieurs autres notions : concertation, participation, co-construction, un ensemble de termes désignant finalement l'implication citoyenne dans un projet. Le champ



Figure 20 : Echelle de la participation. Source : Santé CANADA, 2000.

de l'urbanisme s'en est emparé, et parle d'urbanisme participatif (Juillet, A., & al., 2015), appliquant les grands principes de l'échelle de la participation de Sherry R. Arnstein tels que réappropriés dans la Figure 20.

En Wallonie, la participation dans la fabrique des territoires peut se formaliser de deux manières : la première est institutionnelle, à travers des procédures d'urbanisme prévue dans le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie (Thoreau, F., 2010), à savoir l'enquête publique, les recours aux juridictions administratives « *elles permettent de contester certaines décisions des pouvoirs publics, soit pour vice de forme, soit quant au fond de la décision.* » (Thoreau, F., 2010). La possibilité pour les communes depuis 2007 de constituer des Commissions Consultatives d'Aménagement du Territoire et de Mobilité (CCATM) est également faisable institutionnellement. Toutefois, l'ensemble de ces procédures interviennent principalement en aval du projet et en guise de consultation seulement, dès lors, elles ne favorisent pas de réelles formes de participation citoyenne (Thoreau, F., 2010).

La seconde manière est a-institutionnalisée, soit hors du cadre institutionnel. C'est le cas notamment des collectifs d'habitants spontanés qui se mobilisent pour faire valoir leurs opinions, souvent divergentes de celles des politiques (Thoreau, F., 2010). Beaucoup se constituent en un réseau associatif dense, luttant pour la protection de l'environnement entre autres. (Thoreau, F., 2010).

Faire participer les citoyens à la fabrique des territoires peut passer par diverses phases du projet et avec l'aide d'outils variés. Impliquer les personnes est envisageable dès la première phase du projet, soit lors du diagnostic et de la compréhension des enjeux du lieu (source : CPDT, 2017). Les ateliers thématiques, visites de terrain, diagnostics en marchant, sondages et questionnaires, constituent tout autant d'outils permettant d'obtenir l'expertise d'usage de la population. La participation citoyenne peut évidemment s'entendre tout au long du projet.

Un autre moyen parmi d'autres pour favoriser l'inclusion des citoyens dans la fabrique des territoires est de lancer des budgets participatifs pour lesquels ils seront pleinement acteurs d'un projet de leur choix. La commune de Chimay, située dans la province du Hainaut, en a lancé un en 2017 ouvert aux ASBL, proposant des projets qui sont ensuite votés par les citoyens. Le conseil de la ville vote ensuite le budget qui leur sera alloué pour la mise en œuvre des projets retenus (source : CPDT, 2017). La ville de Grenoble qui possède un budget participatif depuis 2015, a permis la réalisation de 34 projets (source : Ville de Grenoble).

La participation citoyenne, concept vaste qui trouve néanmoins des concrétisations territorialisées, favorise l'implication de la population, et donc des étudiants, dans les politiques publiques et dans la fabrique des territoires.

La prise en compte des étudiants, et plus largement de tous individus, passe par l'intérêt porté à leurs modes de déplacement, et à l'usage qu'ils en font. Nous l'avons vu, la tendance à l'usage de la voiture individuelle doit s'inverser pour tendre vers plus de durabilité et limiter le changement climatique. Inciter au changement de pratiques de mobilité, des jeunes d'abord tant qu'ils sont malléables, est une ambition à atteindre.

## 4/ Changer les pratiques de mobilité pour changer de vie ?

### 4.1 Engager un tournant structurel pour changer les pratiques de mobilité

Plusieurs auteurs s'attachent à comprendre comment changer les pratiques de mobilité et plus largement les modes de vie des individus pour tendre vers plus de durabilité. Doit-il passer par des mutations structurelles ou les actions individuelles suffisent-elles ? Autant de questionnements que nous allons rapporter ici.

Les modes de vie ont subi des transformations au cours du temps, et notamment par temps de crises (guerres, chocs pétroliers, catastrophes naturelles, COVID 19). « *Le recul montre qu'on ne transforme pas le mode de vie par leur seule accumulation de pratiques vertueuses laissées à l'initiative de chacun. Des moments qui ont fait date comme la crise pétrolière de 1973 ont démontré que les pratiques sont réactives et non projectives, qu'elles s'adaptent à la contrainte puis reprennent leur cours antérieur quand la pression se relâche. Elles ne sont pas fondatrices de normes collectives nouvelles* » (Maresca, B., 2017, p57). Le changement de pratiques intervient pendant un temps, il n'est cependant pas ancré profondément dans les individus, et ainsi ne perdurent pas.

Afin d'initier un réel changement de pratiques, les institutions politiques, économiques et sociales, tous doivent s'engager dans une démarche plus verte, écologique et durable. « *Plus on parvient à enclencher le changement au niveau des infrastructures et des institutions, c'est-à-dire au cœur du cadre structurant, plus on est en mesure d'entraîner le changement des pratiques, collectivement.* » (Maresca, B., 2017, p64). Elizabeth Shove a développé le modèle ABC (Attitude-Behaviour-Choice) dans lequel elle préconise des démarches de changements multiples dont la provenance est elle-même multiple : « *le changement ne relève pas des capacités de l'action publique à éclairer ou inciter les individus, mais plutôt de démarches multiples des acteurs sociaux pour remettre en cause les règles du jeu, construire de nouvelles conventions et normes sociales, mais aussi de nouveaux marchés, de nouvelles infrastructures et de nouvelles attentes.* » (Dubuisson-Quellier S., & al., 2013, p15).

La mobilité est associée à des valeurs propres à chacun « *La mobilité n'est pas seulement un comportement, c'est également une valeur* » (Montulet, B., 2006). Il s'agit d'implanter de nouvelles valeurs qui soient plus soutenables, par la sensibilisation notamment comme nous le verrons

ultérieurement. Selon Elizabeth Shove « *le changement de pratique relève d'un choix individuel, lui-même adossé à des valeurs et des comportements dont il s'agit de modifier les déterminants.* » (Dubuisson-Quellier S., & al., 2013, p15). Plus les individus seront sensibilisés aux enjeux du changement climatique et aux risques liés, plus leurs valeurs se verdiront et, ainsi, les individus initieront des comportements et pratiques individuelles pour lesquels ils n'étaient pas forcément familiers auparavant. « *Le levier de la transition attendue [écologique] se trouve dans l'incitation comportementale, au niveau individuel.* » (Maresca, B., 2017, p56).

Le changement de pratiques de mobilité vers plus de durabilité passe ainsi par la voie structurelle, une prise de conscience globale qui se traduit par des services et marchés plus « verts » ou en tout cas plus frugal, autrement dit dans la mesure, la sobriété, dont l'objectif est de vivre mieux avec moins pour reprendre le titre de l'ouvrage de Philippe Madec (2021). « *Deux grandes voies pour engager une transition qui conduirait au développement durable : le « verdissement » des activités productives et des services qui ambitionne de renouveler les marges de croissance de l'économie en poursuivant l'amplification de la consommation, et la mutation du mode de vie sous la pression d'une forte demande éthique de sobriété choisie.* » (Maresca, B., 2017, p50).

Tendre vers une mobilité durable relève d'un travail collectif entre les responsables politiques, et les citoyens « *Dans tous les cas, aucun acteur ne pourra s'engager seul sur la voie d'une mobilité individuelle plus durable. Cet engagement relèvera à la fois de choix citoyens individuels et de choix politiques et collectifs ambitieux et responsables. Assurer une transition vers une mobilité individuelle durable engage la responsabilité de toutes et tous, et nécessite de conjuguer les efforts collectifs et citoyens.* » (Pignel, M. & al., 2019).

#### 4.2 Sensibiliser et accompagner à la mobilité durable

Sensibiliser à la mobilité durable dès le plus jeune âge est particulièrement sensé et important. Les étudiants en ce compris. Ce sont en effet eux les futurs acteurs du territoire, il convient ainsi de faire en sorte que des valeurs écologiques et frugales raisonnent en eux, pour qu'ils agissent dans la lignée de celles-ci, à travers la mobilité notamment.

Les campagnes de sensibilisation à l'usage de modes de déplacement plus durable émergent partout en Europe. Elles doivent être réalisées à destination des automobilistes. A Malmö en Suède la campagne « Pas de trajets ridicules en voitures » cherche à démontrer que l'usage de la voiture pour des déplacements de courtes distances (moins de 5 kilomètres) est particulièrement ridicule, et qu'ils pourraient être remplacés par l'usage du vélo, de la marche ou des transports en commun (source : Vélove, 2011). L'un des ateliers consistait à faire dire aux automobilistes la situation la plus ridicule dans laquelle ils se sont retrouvés en voiture, les meilleurs aveux gagnaient un vélo. L'ambition est, en

admettant ces situations, de faire rendre compte de la bêtise, et ainsi d'émerger l'idée de changer de pratiques de mobilité.



Figure 21 : Affiche de sensibilisation à Gembloux. Source : Traject, 2022

La sensibilisation passe également par des affiches ou encore du street art dans les rues. A l'image, de la photo ci-contre, le message doit être à la fois compréhensible de tous et frappant.

Si l'on souhaite toucher spécifiquement le public étudiant, l'idéal est d'aller à leur rencontre. Des interventions dans lors des cours, ou encore des stands dans un lieu commun de l'université (cours, hall d'entrée, bibliothèque etc.).

La sensibilisation à la mobilité durable passe évidemment par les canaux de communication, dont les réseaux sociaux, particulièrement utilisés des jeunes publics.

Accompagner les étudiants vers une mobilité plus durable repose également sur l'offre en mobilité à leur disposition. Nous l'avons vu, il convient qu'elle soit adaptée à leurs besoins, en termes de desserte, d'horaires et de coût. Promouvoir l'usage du vélo à titre d'exemple passe par la sensibilisation, des évènements du type, ainsi que par la construction d'infrastructures qui leur soit dédiées. « *La mobilité alternative repose surtout sur les choix des citoyen.ne.s d'utiliser tel ou tel mode de transport et sur des politiques publiques ambitieuses de développement des modes de transports alternatifs, notamment en assurant une offre de transports en commun qui correspondent aux besoins de déplacement, en construisant des pistes cyclables et en redonnant sa place au piéton dans les villes* » (Pignel, M. & al., 2019).

Enfin, en Belgique, les entreprises de plus de 100 salariés, écoles et évènements d'ampleur peuvent être accompagnés par des bureaux d'études pour réaliser des plans de déplacements d'entreprises ou scolaires (PDE, PDS). Ces deux outils ont pour objectif d'organiser la mobilité au sein de l'établissement. Le PDS, consiste en un diagnostic de la mobilité au sein des écoles, personnels et solaires compris, pour pouvoir ajuster les objectifs à atteindre et mettre en œuvre des actions de sensibilisation adaptées « *Un plan de déplacement scolaire permet à une école de mieux comprendre sa situation actuelle de mobilité et d'être guidé dans la conception, la mise en œuvre et l'évaluation d'actions pour promouvoir des déplacements plus actifs et plus sûrs.* » (source : Bruxelles-mobilité). Une solution à diffuser plus

amplement dans les établissements du supérieur ayant un nombre conséquent d'étudiants, comme c'est le cas à Gembloux.

La prise en compte des pratiques de mobilité des étudiants dans la fabrique des territoires est particulièrement avantageuse pour toutes les parties en jeu. Les professionnels du domaine, en sollicitant le public étudiant acquiert une expertise d'usage particulièrement profitable ainsi que des idées nouvelles pour aménager le territoire. Les étudiants eux se sentent concernés et utiles. L'inclusion plus en profondeur de ce public peut transiter par la participation citoyenne, dont les outils regorgent d'ingéniosité dans les politiques publiques ainsi que dans l'aménagement du territoire.

Le changement de modes de vie et de pratiques de mobilité doit être pensé structurellement par la mise en mouvement de l'ensemble des acteurs du territoire. Il inclut une sensibilisation à une mobilité plus durable, à travers divers outils et actions qui doivent se mettre en place dès le plus jeune âge.

## CONCLUSION

Tout au long de ce mémoire, nous avons cherché à comprendre et à interroger les pratiques de mobilité des étudiants Gembloutois, et à montrer en quoi leur prise en compte dans les politiques de mobilité durable ainsi que dans l'aménagement du territoire font sens aujourd'hui.

Dans un premier temps, nous avons spécifié le contexte Belge, puis Wallon, et ses caractéristiques territoriales particulièrement rurales et propices à l'usage de la voiture individuelle. Le choix des politiques publiques à l'œuvre et l'aménagement du territoire a en effet favorisé la construction d'infrastructures automobiles, faisant de la voiture le mode de déplacement majeur sur ce territoire de nos jours. L'impact de ce mode de déplacement sur le changement climatique et la pollution atmosphérique est sans conteste, c'est pourquoi les pratiques de mobilité et modes de vie occidentaux doivent évoluer vers plus de durabilité.

Dans un second temps, nous avons présenté la commune de Gembloux, sous l'angle territorial ainsi que son offre en mobilités, grâce au travail réalisé au sein Traject dans le cadre du Plan Communal de Mobilité de la commune. L'analyse des pratiques de mobilité des étudiants gembloutois à travers l'enquête personnelle menée auprès de l'université Agro-Bio-Tech, a mis en avant le contraste entre l'usage différencié des modes de déplacement, mais également montré combien l'offre de mobilité et la demande ne se rencontrent pas toujours et nécessitent ainsi des ajustements selon les besoins estudiantins.

Enfin, nous avons accentué cette dernière partie sur le gain que permet la prise en compte des pratiques de mobilité des étudiants, l'expertise d'usage non négligeable qu'elles procurent en complément des idées neuves des étudiants pour améliorer la mobilité et le cadre de vie à Gembloux. Nous avons également illustré la manière de prendre en compte ce public dans les politiques publiques et dans la fabrique des territoires, à travers la participation citoyenne et ses nombreux outils plus ou moins incluant de la population. Pour terminer, nous avons avancé la nécessité de sensibiliser et d'accompagner le public étudiant à une mobilité plus durable, pour espérer réduire l'impact du changement climatique.

Finalement, l'analyse des pratiques de mobilité des étudiants interroge un constat bien plus vaste. Les universités, en tant qu'acteurs du territoire, possèdent un rôle majeur à jouer dans les mobilités et plus largement dans l'aménagement du territoire. En effet, elles attirent une population conséquente, engendrant des flux de mobilité et de logistiques de dimensionnement.

Par ailleurs, les opérateurs de transports publics, bus et trains, axent leurs offres en mobilités selon le public scolaire, dont les étudiants, en fonction de leurs rythmes de travail. Le calendrier scolaire rythme

en effet les transports publics et bien souvent, l'offre diminue en période de congés scolaires. Les heures de pointes sont calquées sur celles des travailleurs mais aussi et surtout sur celles des scolaires.

Le rôle des universités dépasse alors largement celui qui leur ait traditionnellement confié. Il est également de leur devoir, en tant qu'institutions de taille, productrices de recherches, et formatrices de la jeunesse, d'instaurer une introspection sur les mobilités et flux qu'elles génèrent, afin de s'intégrer pleinement dans les territoires, de contribuer à leurs bons fonctionnements, et, d'orienter les pratiques de mobilités, du personnel enseignant, académiques et des jeunes, vers plus de durabilité.

## BIBLIOGRAPHIE

### *Ouvrages et chapitres d'ouvrages :*

Chevalier, C., & Gérard, M. (2009). Mobilité étudiante est-elle facteur de croissance ? *In Varii, Quel Etat pour quelles performances économiques ?* CIFO P : Charleroi. p. 724, 48-69  
<https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:28968>

Flamm, M. (2004). La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie. *In* Montulet, B., & Kaufmann, V. (Eds.), *Mobilités, fluidités... Libertés ?* Presses de l'Université Saint-Louis. doi :10.4000/books.pusl.11217

Godin, M. et Rea, A. (2011). Nouvelles logiques de migration et de mobilité. Les étudiants étrangers en Belgique. *In Les mondes universitaires face au marché : Circulation des savoirs et pratiques des acteurs.* (dir) Leclerc-Olive, M., Scarfo Ghellab, G., Wagner, A.C., 50-60.  
[https://books.google.be/books?hl=fr&lr=&id=37y0KGzXaDEC&oi=fnd&pg=PA49&dq=mobilit%C3%A9+belgique&ots=JDONub5IVe&sig=5HMXbKg-NxttvxKcOq5X2W-lvU8&redir\\_esc=y#v=onepage&q=mobilit%C3%A9%20belgique&f=false](https://books.google.be/books?hl=fr&lr=&id=37y0KGzXaDEC&oi=fnd&pg=PA49&dq=mobilit%C3%A9+belgique&ots=JDONub5IVe&sig=5HMXbKg-NxttvxKcOq5X2W-lvU8&redir_esc=y#v=onepage&q=mobilit%C3%A9%20belgique&f=false)

Kaufmann, V. (2004). La mobilité comme capital ? *In* Montulet, B., & Kaufmann, V. (Eds.), *Mobilités, fluidités... Libertés ?* Presses de l'Université Saint-Louis. doi :10.4000/books.pusl.11205

Montulet, B. (2004). Mobilités spatio-temporelles et usages différenciés des modes de transport. *In* Montulet, B., & Kaufmann, V. (Eds.), *Mobilités, fluidités... Libertés ?* Presses de l'Université Saint-Louis. doi :10.4000/books.pusl.11208

Offner, J.M. (2020). *Anachronismes urbains*. Paris : Presses de Sciences Po.

### *Revues :*

Aulanier, H. (2016). Le lithium, un métal au cœur des enjeux industriels, économiques et environnementaux du XXI<sup>e</sup> siècle. *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 82, 92-96.  
<https://doi-org.sidnomade-2.grenet.fr/10.3917/re1.082.0092>

Bacqué, M. & Biewener, C. (2013). L'empowerment, un nouveau vocabulaire pour parler de participation ?. *Idées économiques et sociales*, 173, 25-32. <https://doi.org/10.3917/idee.173.0025>

- Blondiaux, L., (2018). La démocratie participative : entretien avec Loïc Blondiaux. *Sciences économiques et sociales*. <http://ses.ens-lyon.fr/articles/la-democratie-participative-entretien-avec-loic-blondiaux>. Consulté le 18 août 2022
- Cailly, L., Huyghe, M. & Oppenheim, N. (2022). Trajectoires mobilitaires et résidentielles des habitants du périurbain et du rural : des socialisations tout au long de la vie. *Espaces et sociétés*, 184-185, 17-32. <https://doi-org.sidnomade-2.grenet.fr/10.3917/esp.184.0017>
- Cirillo, C., Cornélis, E., Hubert, J. & Toint, P. (2004). Les enquêtes sur les comportements de mobilité, et après ?. *Reflets et perspectives de la vie économique*, XLIII, 111-121. <https://doi.org/10.3917/rpve.434.0111>
- Champagne, E., & Negron-Poblete, P. (2012). La mobilité urbaine durable : Du concept à la réalité : Avant-Propos. *Vertigo*, Hors-série 11. <https://doi.org/10.4000/vertigo.11779>
- Damay, L. (2013). Un RER à Bruxelles ? Espace des rivalités et gouvernance de la mobilité. *Flux*, 91, 21-32. <https://doi-org.sidnomade-2.grenet.fr/10.3917/flux.091.0021>
- Demoli, Y. & Gilow, M. (2019). Mobilité parentale en Belgique : question de genre, question de classe. *Espaces et sociétés*, 176-177, 137-154. <https://doi.org/10.3917/esp.176.0137>
- Demoli, Y., Sorin, M. & Villaereal, A. (2020). Conversion écologique vs dépendance automobile. Une analyse des dissonances entre attitudes environnementales et usages de l'automobile auprès de ménages populaires en zone périurbaine et rurale. *Flux*, 119-120, 41-58. <https://doi.org/10.3917/flux1.119.0041>
- Dubuisson-Quellier S., Plessz M. (2013). « La théorie des pratiques », *Sociologie*, N°4, vol. 4 | mis en ligne le 28 janvier 2014. URL : <http://journals.openedition.org/sociologie/2030>
- Fontaine, G. (2019). La mobilité, enjeu politique, creuset de discrimination. *DARD/DARD*, 1, 28-36. <https://doi-org.sidnomade-2.grenet.fr/10.3917/dard.001.0028>
- Gallez, C. (2016). *Accès et mobilités : les nouvelles inégalités*, Jean-Pierre Orfeuill et Fabrice Ripoll, Gollion (CH) : Infolio éditions, 2015. *Flux*, 103-104, 119-122. <https://doi.org/10.3917/flux.103.0119>
- Gailly, J. (2004). Les politiques de la route en Belgique et leurs acteurs. *Espaces et sociétés*, n°118, 169-179. <https://doi-org.sidnomade-2.grenet.fr/10.3917/esp.118.0169>
- Gérard, M. (2006). Enseignement supérieur et mobilité, l'interpellation du passager clandestin. *Reflets et perspectives de la vie économique*, XLV, 83-89. <https://doi.org/10.3917/rpve.452.89>

*Giorgi, L. (2003). Mobilité durable. Enjeux, possibilités et conflits. Le regard des sciences sociales. Revue internationale des sciences sociales, 176, 201-205. <https://doi-org.sidnomade-2.grenet.fr/10.3917/riss.176.0201>*

**Maresca, B. (2017).** Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ?. *La Pensée écologique*, 1, 233-251. <https://doi.org/10.3917/lpe.001.0233>

**Misslin, R., Charreire, H., Weber, C., Enaux, C., Bastian, T., Simon, C., Oppert, J.M., (2015).** Mobilités actives et santé : apports et limites d'un protocole de mesure de la marche et du vélo combinant des capteurs de mouvements (GPS et accéléromètres). *Cybergeog : European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeog.26711>

**Orfeuill, J.P. (2013).** Quand la voiture devient contrainte. *Revue Projet*, 334, 50-58. <https://doi-org.sidnomade-2.grenet.fr/10.3917/pro.334.0050>

**Pineau, J. (2019).** Organiser le territoire pour moins se déplacer. *DARD/DARD*, 1, 38-49. <https://doi-org.sidnomade-2.grenet.fr/10.3917/dard.001.0038>

**Reckwitz A. (2002).** « Toward a theory of social practices : A development in culturalist theorizing », *European Journal of Social Theory*, vol. 5, n° 2, 243-263. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.922.8711&rep=rep1&type=pdf>

**Rullac, S., (2021).** Les expertises d'usage et usagère : quelles définitions pour quelle participation ? *Revue de la petite enfance*, Association de la revue [petite] enfance, Participation des familles dans les réseaux professionnels : simulacre ou réalité ?. fffal-03318988 [Les expertises d'usage et usagère: quelles définitions pour quelle participation? \(archives-ouvertes.fr\)](https://hal.archives-ouvertes.fr/ffhal-03318988)

**Sanderson, J. (2021).** Mobilité de retraite et mobilité post-retraite en Belgique : qui a migré, migrera ?. *Retraite et société*, 86, 71-89. <https://doi.org/10.3917/rs1.086.0072>

*Rapports et études :*

**Agence Européenne pour l'Environnement (2022).** Rendre les transports plus durables en Europe. <https://www.eea.europa.eu/fr/articles/rendre-les-transport-plus-durables>.

**Bianchet, B., Berger, N., Dorian, C., Destain, D., Legrand, A., Maldague, H., Nyns, S., & Van Ngoc, H. (2020).** Promouvoir l'intermodalité au quotidien - Les pôles d'échanges en Wallonie. *Namur, Belgium: Conférence Permanente du Développement Territoria (CPDT)*. Hors séries. 81p. <https://hdl.handle.net/2268/265890>

Blaise, P. (2015). Démocratie et Fédéralisme en Belgique. *Centre de recherche et d'information socio-politiques*. Province du Luxembourg URL : <https://www.crisp.be/ftp/brochure-expo-democratie-federalisme-belgique.pdf>

CEREMA, (2018). « Les zones blanches de mobilité : de quoi s'agit-il ? ». <http://www.cerema.fr/fr/actualites/zones-blanches-mobilite-quoi-s-agit-il> . Consulté le 17 août 2022

Commission européenne, (2014). Comprendre les politiques de l'Union européenne -Transports.

Commission mondiale de l'environnement et de développement (1987). Notre avenir à tous, dit « rapport Brundtland ». Chapitre 2. [https://fr.wikisource.org/wiki/Notre\\_avenir\\_%C3%A0\\_tous\\_-\\_Rapport\\_Brundtland/Chapitre\\_2](https://fr.wikisource.org/wiki/Notre_avenir_%C3%A0_tous_-_Rapport_Brundtland/Chapitre_2)

CPDT, (Décembre 2017). Participation citoyenne. [https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/participation\\_citoyenne\\_fichessqn.pdf](https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/participation_citoyenne_fichessqn.pdf)

European Environment Agency (2020). Air Quality in Europe :2020 Report. 160 p. [Air quality in Europe - 2020 report – European Environment Agency \(europa.eu\)](https://www.eea.europa.eu/fr/air-quality-in-europe-2020-report)

Fédération Wallonie Bruxelles (2020), Les indicateurs de l'enseignement. 15<sup>e</sup> édition. 94 p. [Indicateurs 2020 - document complet \(ressource 16063\).pdf](https://www.fwb.be/fr/indicateurs-2020)

GIEC, (2014). Changements climatiques 2014 : Rapport de synthèse. Contribution des Groupes de travail I, II et III au cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat [Sous la direction de l'équipe de rédaction principale, R.K.Pachauri et L.A.Meyer]. GIEC, Genève, Suisse, 161 p.

Giacomet, G., Martin, A., Rérat, P., (2018). Un campus en mouvement. Les pratiques de mobilité des étudiant·e·s et du personnel de l'Université de Lausanne. *Etudes urbaines, rapport de recherche*. N°1, Université de Lausanne. Institut de géographie et durabilité. [REF.pdf \(unil.ch\)](https://www.unil.ch/igdr/IMG/pdf/REF.pdf)

Halleux, J.M. et Lambotte, J.M. (2006). Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ? *Les cahiers du CEPESS*, 21-43. [https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/27998/1/Cahiers%20du%20CEPESS%202006-1%20\(1\).pdf](https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/27998/1/Cahiers%20du%20CEPESS%202006-1%20(1).pdf)

Ipsos & The Boston Consulting Group, (Avril 2017). Observatoire Européen des Mobilités, première édition : Les attentes des Européens en matière de mobilité. 29p.

Juillet, A., Rajotte Saurio, G., Rochette, A., (2015). L'urbanisme participatif : Aménager la ville avec et pour ses citoyens. *Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM)*.

[https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/guides/rqv\\_guide\\_urban\\_parti\\_fr\\_a\\_0.pdf](https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/guides/rqv_guide_urban_parti_fr_a_0.pdf)

Kaufman, V., (2021). Histoire de la notion de mobilité. *Forum Vies Mobiles*.  
<https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/13605/histoire-de-la-notion-de-mobilite>

Kaufmann, V., Schuler, M., Crevoisier, O. & Rossel, P. (2003). Mobilité et motilité : de l'intention à l'action. *Cahier du LASUR* n°4, Lausanne, EPFL, 81p. <https://infoscience.epfl.ch/record/114253>

Kéolis, (2014). Kéoscopie. Une approche pragmatique de la mobilité. 41p.

Kéolis, (2016). Kéoscopie. Un regard éclairé sur la mobilité. 41p.

Montulet, B., (2006). Au-delà des modes de transport : des comportements de mobilités. *Les cahiers du CEPESS*, 7-21.  
[https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/27998/1/Cahiers%20du%20CEPESS%202006-1%20\(1\).pdf](https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/27998/1/Cahiers%20du%20CEPESS%202006-1%20(1).pdf)

Moretto, S., (2009), L'expertise d'usage au défi de la concertation : quelles marges de manœuvre pour les usagers des transports ?, Communication aux premières journées doctorales sur la participation du public et la démocratie participative, Ecole Normale Supérieure de Lyon, 27-28 novembre 2009.  
[Microsoft Word - Sabrina Moretto.doc \(participation-et-democratie.fr\)](#)

Organisation mondiale de la Santé. (2020). Lignes directrices de l'OMS sur l'activité physique et la sédentarité : en un coup d'œil. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/337003>

Pignel, M. & Stokink, D. (2019). Mobilité durable. Repenser notre usage de la voiture individuelle. *Pour la solidarité*. 28p. [Mobilité durable : Repenser notre usage de la voiture individuelle | Pour la Solidarité \(pourolasolidarite.eu\)](#)

*Articles de presse :*

GEO.fr (27 novembre 2018). Géologie : Qu'est-ce que l'anthropocène ? Geo.fr.  
<https://www.geo.fr/environnement/geologie-quest-ce-que-lanthropocene-193622> [consulté le 27/07/2022]

Reporterre. (1er septembre 2020). Non, la voiture électrique n'est pas écologique. *Reporterre, le quotidien de l'écologie*. <https://reporterre.net/Non-la-voiture-electrique-n-est-pas-ecologique> [consulté le 30 juillet 2022]

**Reporterre.** (24 janvier 2019). 35.000 étudiants manifestent en Belgique pour le climat. *Reporterre, le quotidien de l'écologie*, <https://reporterre.net/35-000-etudiants-manifestent-en-Belgique-pour-le-climat> . [consulté le 18 août 2022]

**Thoreau, F., (2010).** La participation citoyenne aux décisions d'urbanisme et d'aménagement du territoire. (s. d.). *Le Chaînon manquant*. <https://lechainonmanquant.be/analyses/la-participation-citoyenne-aux.html> [consulté 21 août 2022]

**Vélove. (22 Juillet 2011).** Malmö dit non aux trajets ridicules en voiture. *carfree.fr*. <http://carfree.fr/index.php/2011/07/22/malmo-dit-non-aux-trajets-ridicules-en-voiture/>

#### *Conférence :*

**Kei Tanikawa (2020).** The challenges of urban mobility, Research laboratory PRODIG / Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

#### *Documentaires et vidéos :*

**Clay, J. (2021).** Breaking boundaries. The science of our planet. Netflix.

**Viallet J.R (2019).** L'homme a mangé la terre. ARTE.

**Boston Consulting Group (2022).** La mobilité des Européens, une étude IPSOS-BCG. [La mobilité des Européens – Une étude IPSOS – BCG](#)

# SITOGRAPHIE

Belgium.be

[https://www.belgium.be/fr/la\\_belgique/pouvoirs\\_publics/la\\_belgique\\_federale](https://www.belgium.be/fr/la_belgique/pouvoirs_publics/la_belgique_federale)

Université Catholique de Louvain

<https://uclouvain.be/fr/decouvrir/quels-niveaux-de-pouvoir-et-competences.html>

Gembloux Agro-Bio-Tech

[www.gembloux.uliege.be](http://www.gembloux.uliege.be) GEMBLOUX - Chiffres-clés (uliege.be)

Vivre en Belgique

<https://www.vivreenbelgique.be/10-institutions-belges/organisation-de-l-etat>

SPF Mobilité & Transports

[https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/transport\\_des\\_personnes/transports\\_en\\_commun](https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/transport_des_personnes/transports_en_commun)

[https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/domicile\\_travail](https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/domicile_travail)

SPW Portail de la mobilité en Wallonie

[www.mobilite.wallonie.be](http://www.mobilite.wallonie.be)

Union Wallonne des Entreprises, cellule mobilité

[La mobilité en Wallonie : Compétences & Chiffres - Cellule Mobilité de l'UWE \(mobilite-entreprise.be\)](http://La_mobilite_en_Wallonie:_Comp%C3%A9tences_&_Chiffres_-_Cellule_Mobilit%C3%A9_de_l'UWE_(mobilite-entreprise.be))

EUR-Lex, European Union Law

[Summaries of EU legislation - EUR-Lex \(europa.eu\)](http://Summaries_of_EU_legislation_-_EUR-Lex_(europa.eu))

Fondation Rurale de la Wallonie

[FRW - Vos questions - FONDATION RURALE DE WALLONIE](http://FRW_-_Vos_questions_-_FONDATION_RURALE_DE_WALLONIE)

Cap Ruralité

[Typologie rural versus urbain \(2011\) | Cap ruralité](http://Typologie_rural_versus_urbain_(2011)_|_Cap_ruralit%C3%A9)

IWEPS - Walstat

Student.be

[Les études supérieures en Belgique | Student.be](http://Les_%C3%A9tudes_sup%C3%A9rieures_en_Belgique_|_Student.be)

Fédération Wallonie-Bruxelles

[www.enseignement.be](http://www.enseignement.be)

Académie de Recherche et d'Enseignement Supérieur (ARES)

[Statistiques \(ares-ac.be\)](http://Statistiques_(ares-ac.be))

[Indicateurs \(ares-ac.be\)](http://Indicateurs_(ares-ac.be))

Eurostat

[www.ec.europa.eu/eurostat](http://www.ec.europa.eu/eurostat)

[Nombre d'étudiants dans l'enseignement supérieur par niveau et par sexe, 2016 \(en milli ers\) ET18-FR.png \(1027x773\) \(europa.eu\)](http://Nombre_d_%C3%A9tudiants_dans_l'enseignement_sup%C3%A9rieur_par_niveau_et_par_sexe,_2016_(en_milli_ers)_ET18-FR.png_(1027x773)_europa.eu)

Organizing Engagement

[Ladder of Citizen Participation – Organizing Engagement](http://Ladder_of_Citizen_Participation_-_Organizing_Engagement)

# TABLE DES FIGURES

## *Figures :*

Figure 1 : Les trois piliers du développement durable - Source : Campusforall.com.....	15
Figure 2 : La pollution de l'air : un tueur silencieux - Source : OMS, 2018.....	17
Figure 3 : Le mécanisme de solidarité dans un Etat fédéral. L'exemple des flux financier - Source : CRISP 2015.....	19
Figure 4 : La Vision FAST déclinée sous ses ambitions - Source : FAST 2030.....	22
Figure 5 : Répartition actuelles des parts modales (en km parcourus) et objectifs 2030 - Source : Stratégie Régionale de Mobilité 2019, d'après la Vision FAST 2030.....	22
Figure 6 : Compétences territoriales dans la mobilité - Source : Réalisation personnelle, 2022.....	25
Figure 7 : Organisation des études supérieures en Belgique - Source : Student.be.....	26
Figure 8 : Extraits de l'étude nationale belge MOBEL de 1999.....	28
Figure 9 : Mode principal du déplacement vers le lieu de travail ou d'étude suivant que l'on est travailleur ou étudiant - Source : Extrait de l'étude nationale belge BELDAM de 2010.....	28
Figure 10 : Parts modales (mode principal) suivant que l'on est travailleur, étudiant ou ni l'un ni l'autre - Source : Extrait de l'étude nationale belge BELDAM de 2010.....	29
Figure 11 : Parts modales, en fonction des motifs principaux (en nombre de déplacements) (Base : 21 097 déplacements) - Source : Extrait de l'enquête nationale belge MONITOR, 2019.....	29
Figure 12 : Utilisation du sol à Gembloux (échelle 1:66667) - Source : WALOUS 2018-SPW.....	32
Figure 13 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport. Source : P. Newman & J.R. Kenworthy, 1996 dans Halleux, J.M. et Lambotte, J.M., 2006.....	33
Figure 14 : La voiture encore plus incontournable pour les habitants en zones rurale et à la périphérie des villes. Source : IPSOS et BCG, Observatoire Européen des Mobilités, première édition : Les attentes des Européens en matière de mobilité, avril 2017.....	34

Figure 15 : Parts modales par Région du domicile (en nombre de déplacements) (Base : 25 168 déplacements). Source : Extrait de l'enquête MONITOR 2019.....	35
Figure 16 : Principe STOP. Source : Traject, 2022.....	39
Figure 17 : Carte du Réseau de Cheminements Piétons à Gembloux. Source : ASBL Tous à pied, 2020.....	40
Figure 18 : Réseau ferroviaire. Source : TEC - plateforme Mobili, 2022.....	40
Figure 18 : Utilisation des modes actifs et des transports en commun (au moins une fois par semaine), selon la Région du domicile (base : 10 632 personnes). Source : Extrait de l'enquête nationale belge MONITOR, 2019.....	54
Figure 19 : Echelle de la participation. Source : Arnstein S.R, 1969.....	59
Figure 20 : Echelle de la participation. Source : Santé CANADA, 2000.....	60
Figure 21 : Affiche de sensibilisation à Gembloux. Source : Traject, 2022.....	64

### **Cartes :**

Carte 1 : Limites administratives de la Belgique - Source : Réalisation personnelle, 2022.....	20
Carte 2 : Périmètres des bassins de mobilité - Source : SPW Mobilité Infrastructures - Autorité Organisatrice du Transport, 15/04/2022.....	24
Carte 3 : Indicateur de ruralité - Source : Statbel, 2021.....	31
Carte 4 : Localisation de Gembloux à l'échelle de la Wallonie. Source : Réalisation personnelle, 2022.....	36
Carte 5 : La commune de Gembloux et ses villages. Source : Réalisation personnelle, 2022.....	37
Carte 6 : Etablissements scolaires dans la ville centre de Gembloux. Source, Traject – Réalisation personnelle, 2022.....	39
Carte 7 : Le réseau TEC actuel à Gembloux. Source : Traject – Réalisation personnelle, 2022.....	41
Carte 8 : Réseau routier au niveau de Gembloux. Source : Traject – Réalisation personnelle, 2022.....	42

Carte 9 : Localisation des stations Cambio à Gembloux. Source : Traject – Réalisation personnelle, 2022.....	43
--	----

### *Graphiques :*

Graphique 1 : Répartition des ménages à Gembloux.....	37
Graphique 2 : Nombre de véhicules par ménages à Gembloux et en Wallonie.....	38
Graphique 3 : Comment venez-vous à l'université de Gembloux la plupart du temps ? Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022.....	46
Graphique 4 : Quels sont selon vous les principaux avantages de ce mode de déplacement ? (Plusieurs réponses possibles). Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022.....	47
Graphique 5 : Sur la route, vous vous sentez... (1 en danger, 4 en sécurité). Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022.....	48
Graphique 6 : Si vous en aviez la possibilité, quel autre mode de déplacement préféreriez-vous utiliser ? Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022.....	49
Graphique 7 : Pour quelle(s) raison(s) est-ce un choix/une envie de votre part ? Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022.....	50
Graphique 8 : Quand vous étiez plus jeune, comment alliez-vous à l'école ? Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022.....	50
Graphique 9 : Si vous en aviez la possibilité, quel autre mode de déplacement préféreriez-vous utiliser ? Source : Enquête auprès des étudiants de l'université Agro-Bio-Tech, 2022.....	51

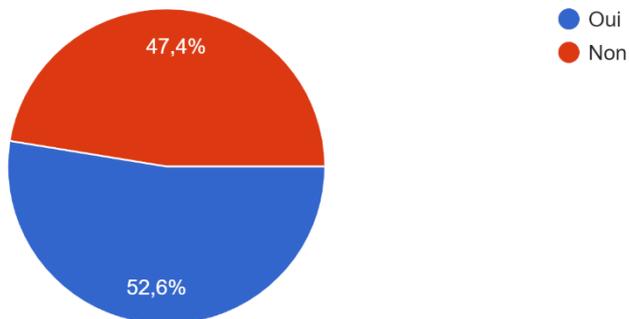
## TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 Extraits des résultats de l'enquête destinée aux étudiants de l'université Agro-Bio Tech.....	78
--	----

Annexe 1 : Extraits des résultats de l'enquête destinée aux étudiants de l'université Agro-Bio Tech

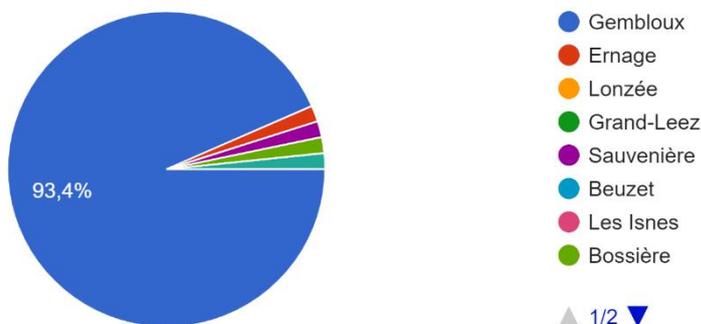
Habitez vous la commune de Gembloux ?

116 réponses



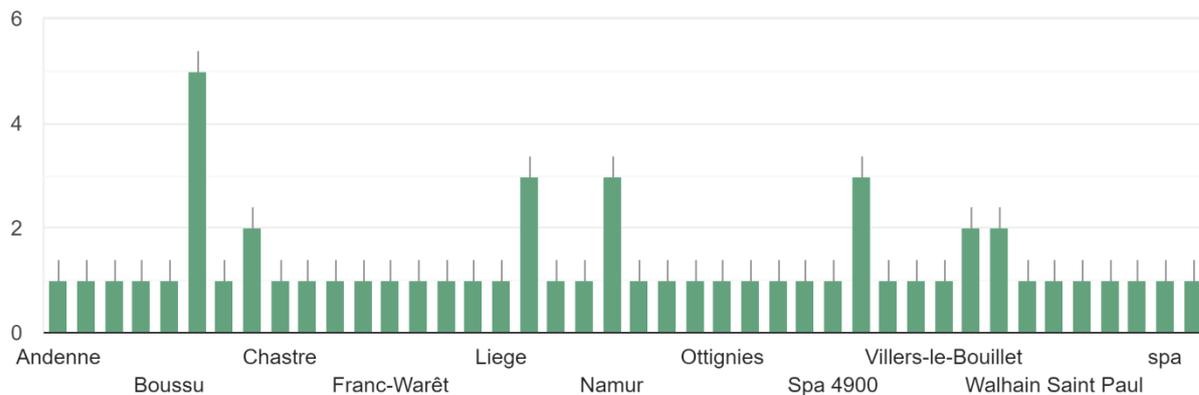
Dans quel village ?

61 réponses



Dans quelle ville habitez-vous ?

55 réponses



## Comment venez vous à l'université de Gembloux la plupart du temps ?

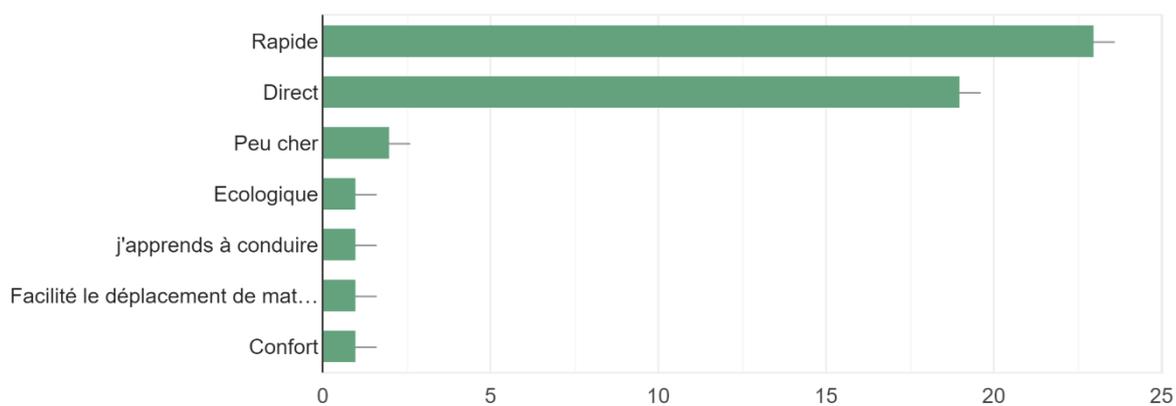
116 réponses



### Réponses des usagers de la voiture

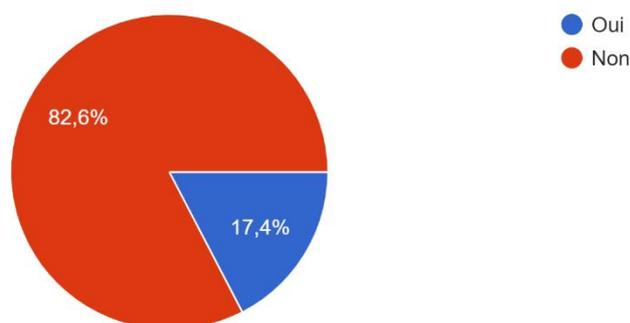
Quels sont selon vous les avantages principaux de ce mode de déplacement ? (plusieurs réponses possibles)

23 réponses



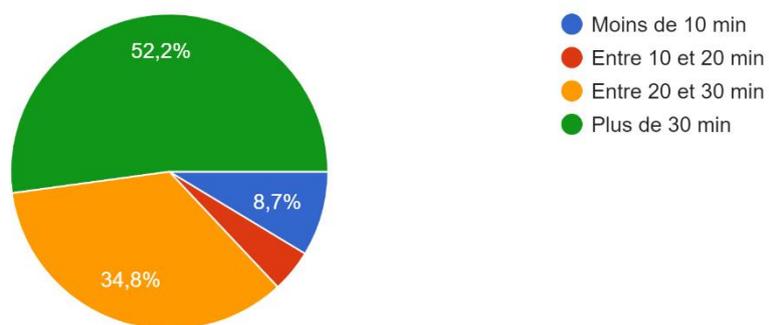
### En covoiturage ?

23 réponses



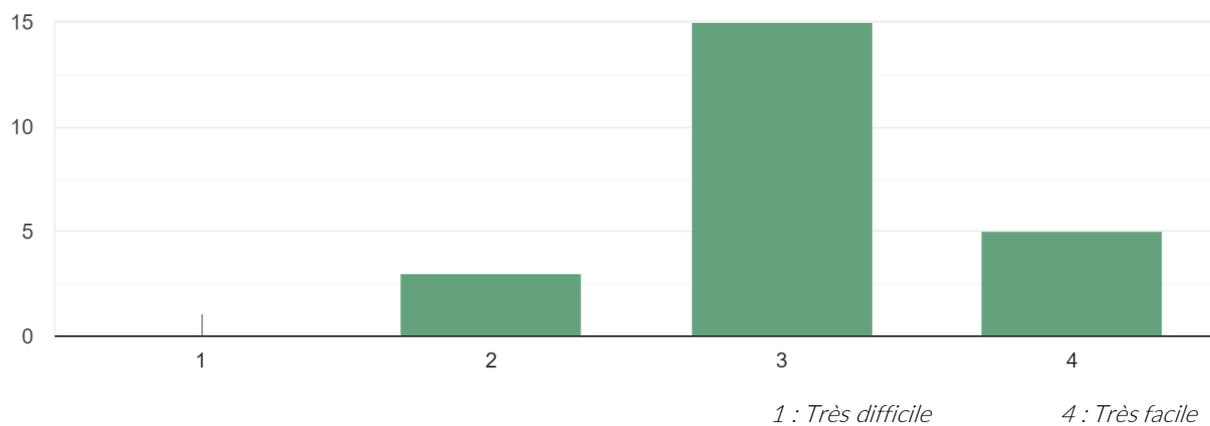
### Combien de temps mettez vous à venir jusqu'à l'université ?

23 réponses



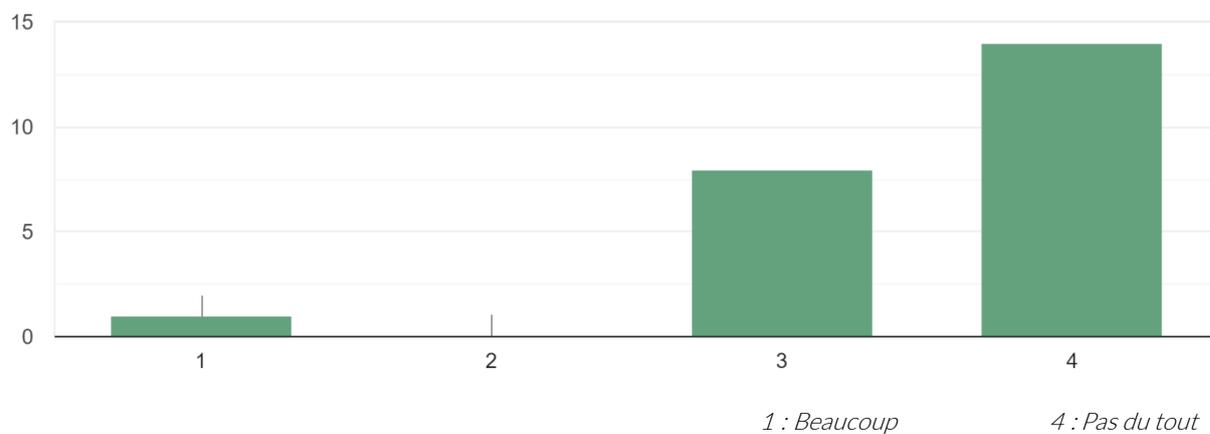
### Selon vous, se déplacer à Gembloux est...

23 réponses



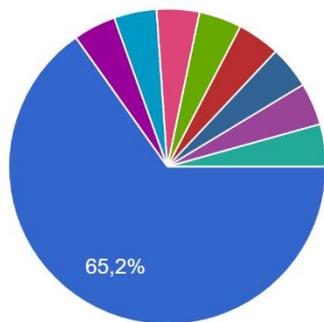
### Avez vous des difficultés à vous stationner ?

23 réponses



### Où vous gardez vous généralement ?

23 réponses

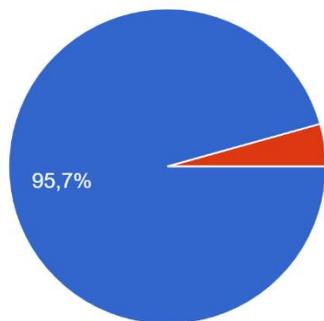


- Parking du Senghor
- Près du centre sportif de l'Orneau
- Place de l'Orneau
- Places de stationnement dans les rue...
- Devant mon kot, un peu excentré (rue...
- parking du Terra
- Dans la faculté, devant les bâtiments...
- au kot

▲ 1/2 ▼

### En général, vous garer vous prend...

23 réponses

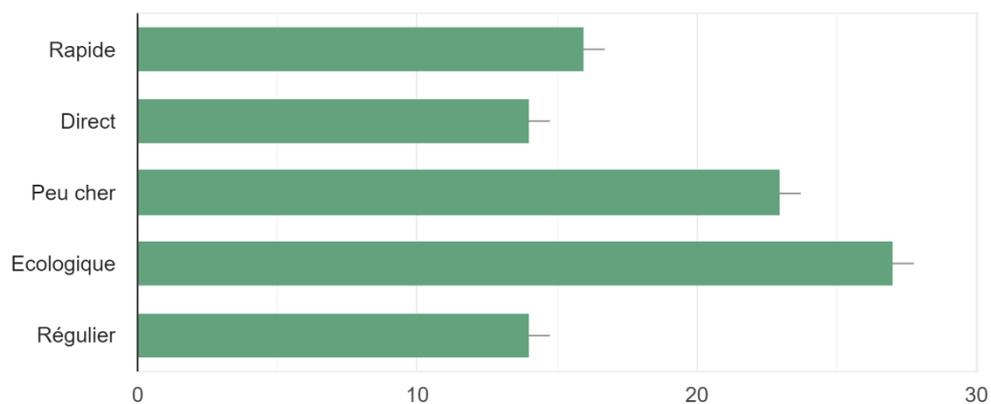


- Moins de 5 min
- Entre 5 et 10 min
- Entre 10 et 20 min
- Plus de 20 min

## Réponses des usagers du train

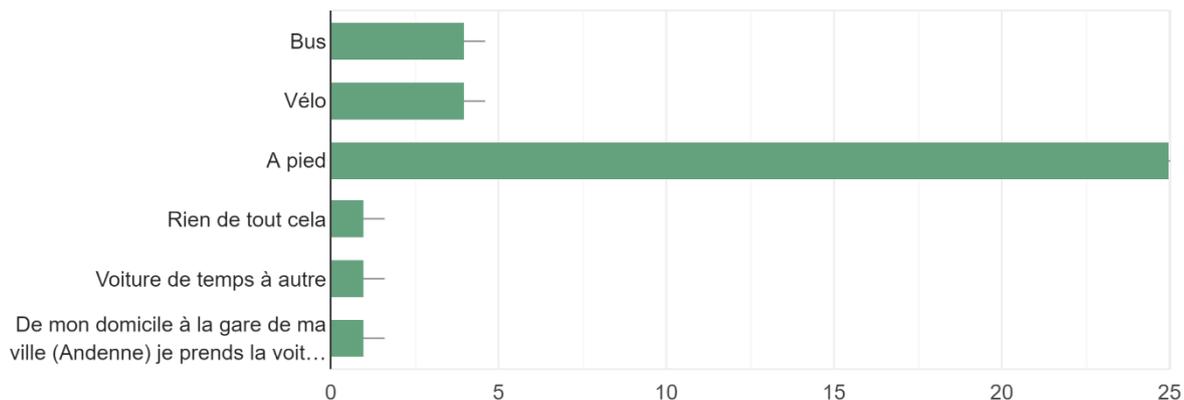
Quels sont selon vous les principaux avantages de ce mode de déplacement ? (plusieurs réponses possibles)

30 réponses



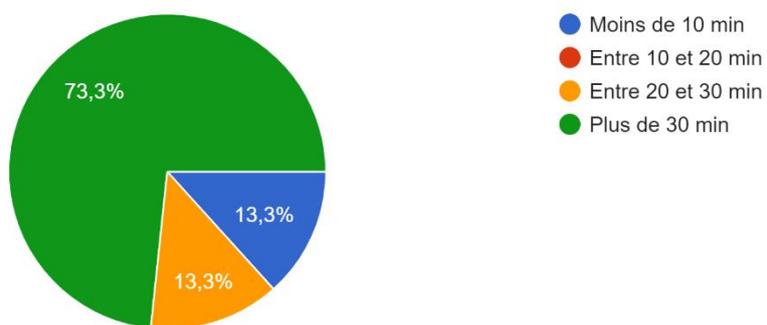
Combinez vous ce mode de déplacement avec un autre ? (plusieurs réponses possibles)

30 réponses



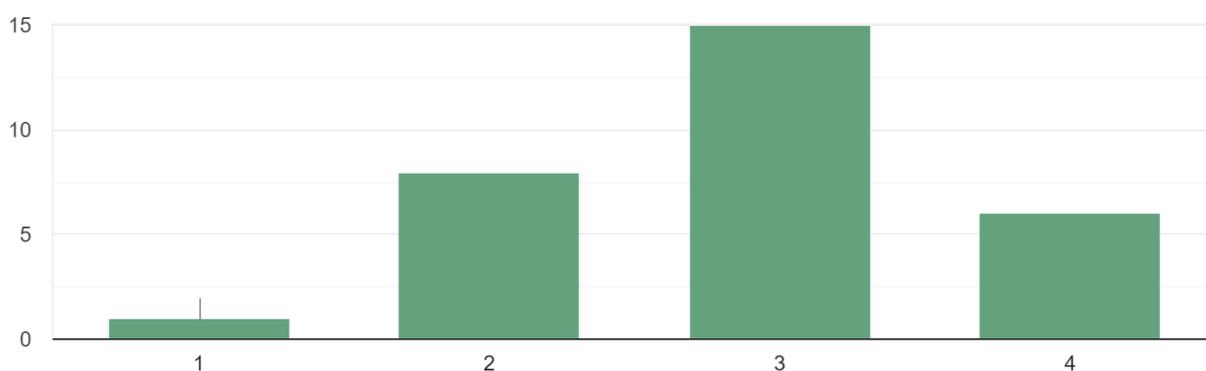
### Combien de temps mettez vous à venir jusqu'à l'université ?

30 réponses



### Selon vous, venir à Gembloux est...

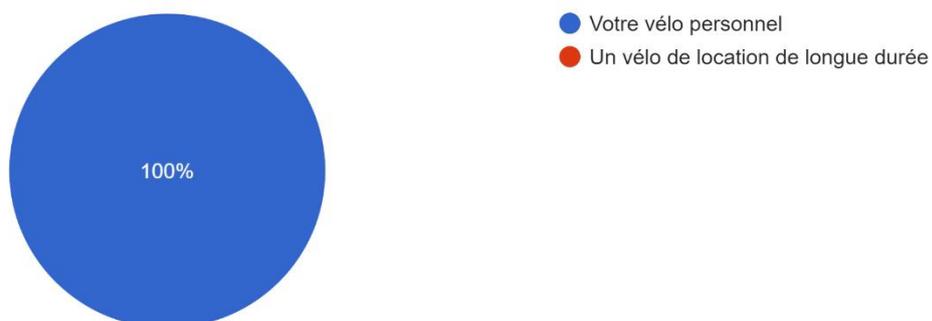
30 réponses



### Réponses des usagers du vélo

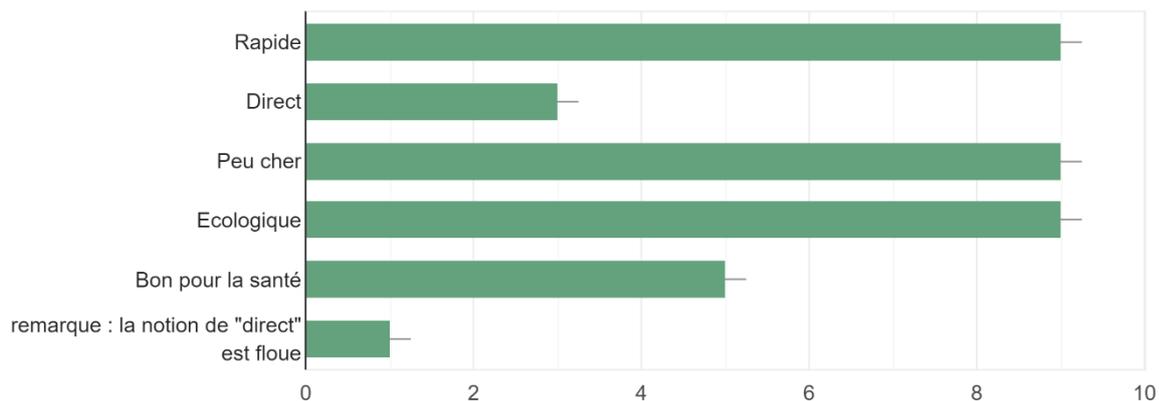
#### Est-ce...

10 réponses



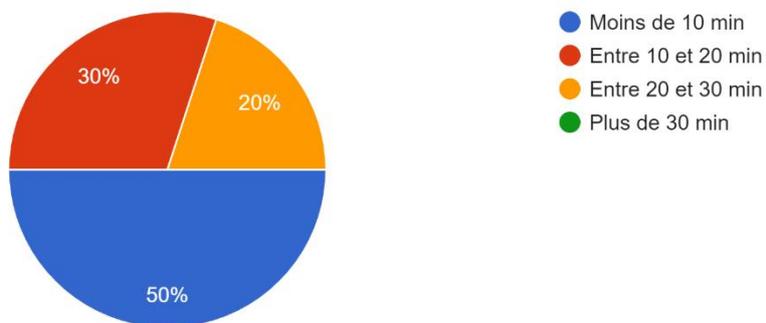
Quels sont selon vous les avantages principaux de ce mode de déplacement ? (plusieurs réponses possibles)

10 réponses



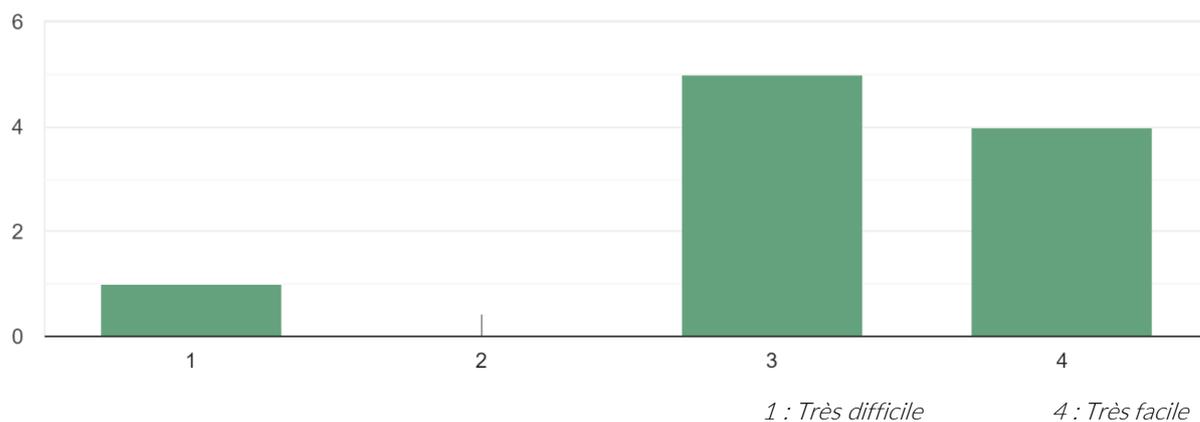
Combien de temps mettez vous à venir jusqu'à l'université ?

10 réponses



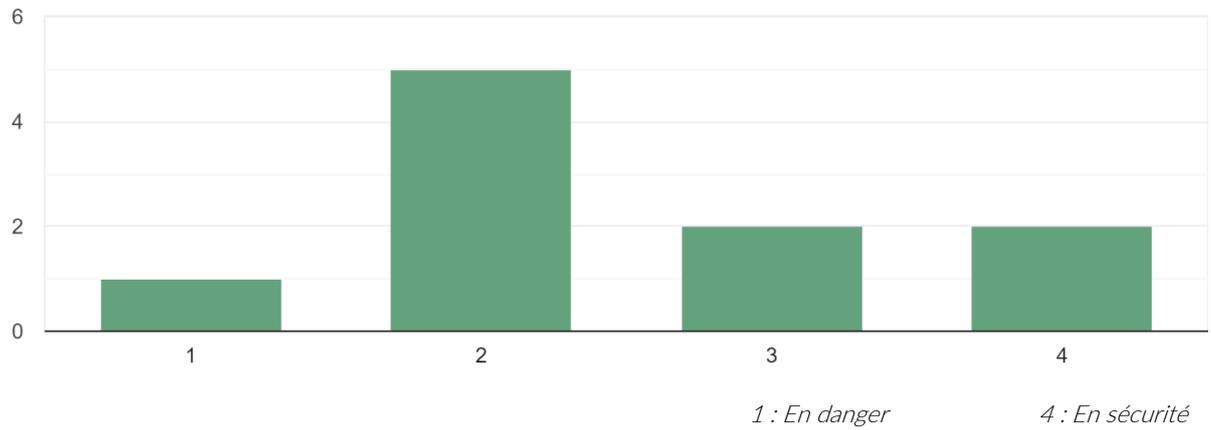
Selon vous, se déplacer à Gembloux est...

10 réponses



### Sur la route, vous vous sentez...

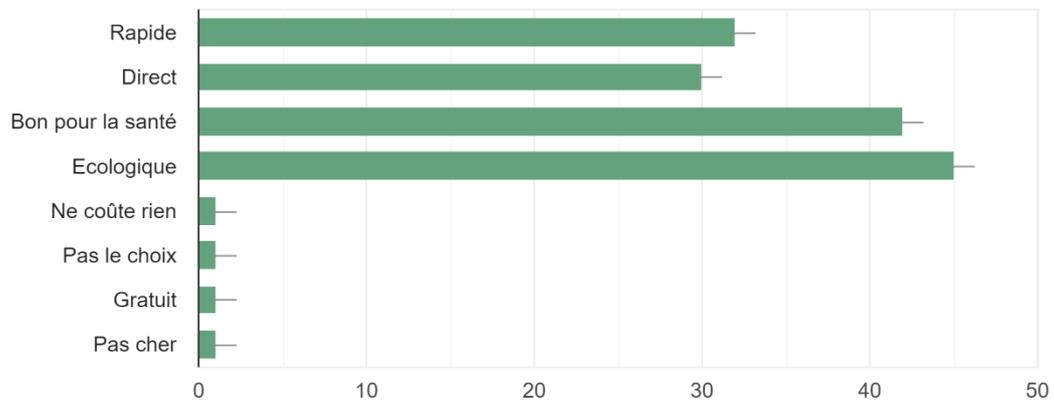
10 réponses



### Réponses des piétons

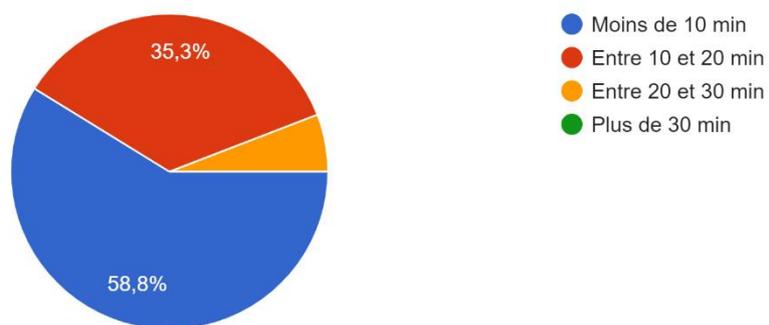
Quels sont selon vous les avantages principaux de ce mode de déplacement ? (plusieurs réponses possibles)

51 réponses



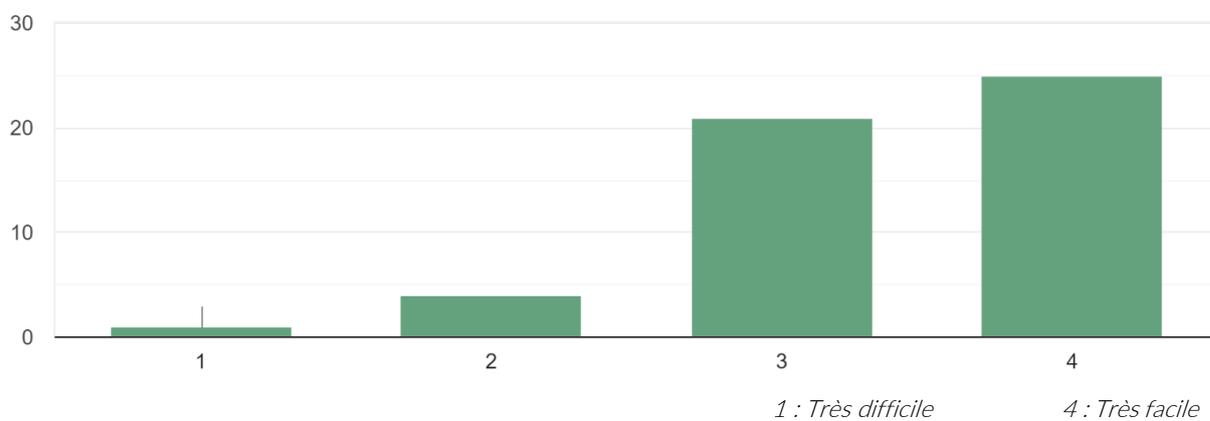
### Combien de temps mettez vous à venir jusqu'à l'université ?

51 réponses



### Selon vous, se déplacer à Gembloux est...

51 réponses



### Vous vous sentez plutôt...

51 réponses

