

# LIBRE<sup>2</sup>

N°21

## LA MOBILITÉ



JEUNES &  
LIBRES ASBL  
MAI 2021







---

# SOMMAIRE

ÉDITO .....	7
MOBILITÉ ET ORGANISATIONS DE JEUNESSE : QUEL ACCÈS POUR LA JEUNESSE ? .....	8
DE LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES OJ .....	12
LE PERMIS DE CONDUIRE EST-IL ACCESSIBLE À TOUS ? .....	16
ACCIDENTS DE LA ROUTE : UNE AFFAIRE DE JEUNES ? .....	20
LA MOBILITÉ VERSION CRACS .....	22
VERS UNE BELGIQUE QUI BOUGE ! .....	28
MIX MOBILITÉ ET CRÉATION DE NOEUDS INTERMODAUX PERFORMANTS .....	30
À LA RENCONTRE DE DIDIER MICHEL .....	32
CAP SUR LE MONDE .....	36
ERASMUS+, LA FIERTÉ DE L'UNION EUROPÉENNE .....	41
QUELLE MOBILITÉ POUR DEMAIN ? .....	45



Avenue de la Toison d'Or, 84-86 - 1060 Bruxelles  
02 500 50 85 - info@jeunesetlibres.be - www.jeunesetlibres.be



Avenue de la Toison d'Or, 84-86 - 1060 Bruxelles  
02 500 50 70 - asbl@besace.be - www.besace.be



Rue du Grand Plateau, 19 - 6230 Pont-à-Celles  
071 84 62 12 - info@deliprojeunesse.be - www.deliprojeunesse.be



Avenue de la Toison d'Or, 84-86 - 1060 Bruxelles  
02 500 50 55 - info@etudiantsliberaux.be - www.etudiantsliberaux.be



Rue de Livourne, 25 - 1050 Bruxelles  
02 537 19 03 - info@jmlib.be - www.jmlib.be



Avenue de la Toison d'Or, 84-86 - 1060 Bruxelles  
02 500 50 60 - info@jeunesmr.be - www.jeunesmr.be



Square de l'Aviation, 7A - 1070 Bruxelles  
02 303 82 14 - hello@o-yes.be - www.o-yes.be



Rue de Paris, 1 - 1050 Bruxelles  
02 511 21 06 - info@reform.be - www.reform.be



Place des Barricades, 9 - 1000 Bruxelles  
02 513 39 94 - info@rydwb.be - www.ryd.be/wb



Jeunes & Libres asbl est une Fédération d'Organisations de Jeunesse reconnue par la Fédération Wallonie-Bruxelles.  
Si vous souhaitez recevoir de manière récurrente le *Libre*® ou, au contraire, vous en désabonner, n'hésitez pas à nous contacter via info@jeunesetlibres.be.

---

# ÉDITO

Chers lecteurs,

Depuis plusieurs mois, la situation sanitaire a drastiquement réduit nos déplacements. Se rendre au travail ou partir à l'étranger est devenu rare pour beaucoup d'entre nous. Ce qui était la norme est devenu l'exception.

Associer uniquement la mobilité à nos déplacements est pourtant simpliste. Les questions de mobilité recouvrent une réalité beaucoup plus importante et portent en elles des enjeux essentiels pour notre société.

Jeunes & Libres et ses membres se sont donc interrogés sur la mobilité et en quoi les Organisations de Jeunesse étaient concernées par cette question. Chaque OJ, avec son vécu, son expertise, partage à travers ce 21<sup>ème</sup> *Libre*<sup>2</sup> ses réflexions et pense la mobilité de demain.

Pour les Organisations de Jeunesse, le défi de la mobilité passera notamment par le développement de leur accessibilité. Comment faire en sorte qu'un maximum de jeunes qui le souhaitent puissent vivre une expérience en OJ ? Comment donner aux OJ les moyens de couvrir l'ensemble du territoire de la Fédération Wallonie-Bruxelles ? Nul doute que ces questions devront être au cœur de l'éventuelle réforme de notre cadre décretaal qui sera menée durant cette législature.

Je vous souhaite une excellente lecture et il me tarde, en tant que coordinateur de notre fédération, de sillonner à nouveau les routes de Belgique à la rencontre des Organisations de Jeunesse et des jeunes avec lesquels elles mènent des projets porteurs de sens.

Bonne lecture ! ■

*Benjamin Cocriamont*  
*Coordinateur de Jeunes & Libres*

# MOBILITÉ ET ORGANISATIONS DE JEUNESSE : QUEL ACCÈS POUR LA JEUNESSE ?

*En tant que fédération d'Organisation de Jeunesse (OJ), Jeunes & Libres a démarré une réflexion en interne autour du thème de l'accessibilité aux Organisations de Jeunesse pour les jeunes de tout l'espace francophone de Belgique<sup>1</sup> et ce, sur le plan géographique<sup>2</sup>. En 2019, Jeunes & Libres partait sur les routes de la Fédération Wallonie-Bruxelles rencontrer des échevins de la jeunesse de grandes villes comme de petites localités, de Rouvroy à Perwez en passant par Wavre. De ces rencontres est né un constat, celui que les OJ ne sont pas implantées partout de la même manière.*

## COMMENT EST RÉPARTI LE SECTEUR OJ SUR LE TERRITOIRE DE LA FWB ?

Se poser la question, c'est interroger en premier lieu le décret OJ ! En effet, ce dernier conditionne l'octroi d'un agrément d'Organisation de Jeunesse à une couverture territoriale, entre autres conditions, par l'association.

**En effet, l'association doit couvrir au minimum 3 zones correspondant peu ou prou à la Région Bruxelles-Capitale, les 5 provinces wallonnes (sauf le territoire de la Communauté germanophone) et enfin la zone « internationale » dont fait ironiquement partie la Flandre.**

On entend par « couvrir » essentiellement le fait d'organiser des activités récurrentes sur le territoire de la zone avec des jeunes issus de cette même zone.

## QUE DISENT LES RECHERCHES ET ENQUÊTES ?

Rien ou du moins pas grand-chose. A l'heure actuelle, nous ne disposons pas d'une « cartographie » précise et relativement récente. À notre connaissance, la seule recherche approfondie sur ce thème est un article s'intitulant « Une géographie des mouvements de jeunesse en Belgique francophone » daté de 2005 et publié dans la *Revue belge de géographie*. À l'époque et comme son intitulé l'indique, cette étude a été consacrée aux 6 fédérations de mouvements de jeunesse, à savoir la Fédération Nationale des Patros filles et garçons (F.N.P.F. et F.N.P.), la Fédération Catholique des Scouts Baden-Powell (F.C.S. BP), les Guides Catholiques de Belgique (G.C.B.), les Scouts et Guides Pluralistes (S.G.P.), les Faucons Rouges et les Guides et Scouts d'Europe. Les résultats de l'enquête corroborent ce sentiment d'inégalité d'accès. Ce sont essentiellement les jeunes de la région bruxelloise, du Brabant wallon, de la Province de Liège et du Hainaut qui fréquentent ces mouvements de jeunesse via leurs unités locales. Les centres urbains de Bruxelles, Namur, Liège, Charleroi et Wavre sont des lieux de concentration d'unités locales importants.

On peut également relever la part plus importante de jeunes adhérents en milieu rural pour les mouvements historiquement catholiques tandis que l'inverse est vrai pour les mouvements historiquement agnostiques. Toutefois, cette étude ne se focalise que sur 5 OJ parmi les 101 du secteur aujourd'hui. Certes, ces mouvements de jeunesse, de par leurs histoires, ont su capter un nombre phénoménal de jeunes hier et encore maintenant mais ils ne peuvent représenter à eux seuls la réalité du secteur OJ, réunis par un même agrément mais ayant développé une histoire, une pédagogie et des objectifs sensiblement différents.

Malgré tout, on semble constater, à la lecture des derniers plans quadriennaux remis par les OJ au mois de mars 2020 dans le cadre du renouvellement des agréments, que la majorité de ces OJ opèrent avant tout en région bruxelloise, dans la province du Hainaut, dans le Brabant wallon et en Province de Liège. Les provinces de Namur et du Luxembourg seraient moins parcourues, surtout pour la seconde, par les animatrices et animateurs d'OJ. Ce constat avait déjà été soufflé au secteur OJ de manière non officielle par des membres de l'Inspection Général de la Culture de la FWB. De plus, les résultats de l'évaluation du décret OJ réalisée par l'Observatoire de l'Enfance, de la Jeunesse et de l'Aide à la Jeunesse en 2017 pointait la grande difficulté pour les petites structures à « couvrir » efficacement les 3 zones minimales.

## ET SUR LE TERRAIN ?

Ce constat entre directement en résonance avec les déclarations que Jeunes & Libres a pu entendre lors de ses rencontres avec les échevins de la jeunesse, en particulier dans les communes rurales. Si la très grosse majorité confirment la présence de sections locales de mouvements de jeunesse sur le territoire de leur commune, peu ont connaissance d'activités récurrentes menées par d'autres OJ auprès de leurs jeunes administrés. Leur intérêt pour les possibles activités que des OJ pourraient déployer dans leur zone nous confirme qu'un réel besoin existe.

Les OJ de Jeunes & Libres reconnaissent que l'accessibilité géographique est parfois un frein pour le développement d'activités sur de nouveaux territoires. Dans les zones plus périphériques, les trajets entre les lieux d'activité ont tendance à être plus longs et imposent dès lors une gestion de l'emploi du temps très rigoureuse voire impossible. Rassembler les jeunes dans un endroit central n'est pas toujours la solution. La distance empêche cette fois-ci les jeunes, souvent dépendant d'un parent pour se déplacer sur de plus ou moins longues distances, de se rassembler à l'endroit et au moment convenus.

## QUE FAIRE ?

En premier lieu, il nous semble important voire urgent de « cartographier » et de « quantifier » ! En 2021, l'administration de la Fédération Wallonie-Bruxelles dispose d'une « base de donnée » relativement complète grâce aux plans quadriennaux soumis par les OJ.

***Cette masse énorme de données devraient être utilisées afin de produire une carte relativement précise mais incomplète de la situation afin de connaître l'étendue de la couverture d'une partie de la politique jeunesse de la FWB.***

Ensuite, cela permettrait de connaître les zones sur lesquelles « trop d'activités » sont proposées et celles un peu « oubliées ».

Dans un second temps, des « correctifs » seraient apportés à la politique jeunesse afin de rendre une égalité d'accès aux jeunes de la FWB. La législature paraît être propice à cela alors qu'une réforme du décret OJ a été mise sur les rails et que les travaux n'ont pas encore commencé.

Enfin, dans un troisième temps, il faut renforcer la transversalité entre le secteur OJ

et les autres secteurs. Si certaines zones géographiques sont moins couvertes par les OJ, cela ne signifie pas que les jeunes ne se regroupent pas. Ils le font dans un autre cadre, que ce soit dans un club sportif, dans une association de village ou encore dans des groupes culturels. Et l'on ne peut se contenter de l'existence de ces structures qui répondent à d'autres objectifs que ceux de la politique jeunesse de la FWB.

### QU'EN DIT LE SECTEUR ?

Ce constat d'inégalité d'accès aux Organisations de Jeunesse pour une partie des jeunes est partagé par le secteur OJ, par la voix de sa commission consultative. Dès 2018, la Commission Consultative des Organisations de Jeunesse a pris position pour le renforcement de ses ressources humaines en accordant un mi-temps supplémentaire à chaque OJ. Ce mi-temps, dit « mi-temps décentralisé », pourrait être directement affecté à la (re) conquête de ces zones « blanches ».

S'agissant des déplacements des jeunes, la CCOJ, début 2021, a décidé de se mobiliser à nouveau auprès des ministres de tutelle des sociétés de transport en commun afin d'obtenir la gratuité de ces derniers pour les jeunes dans le cadre des activités d'OJ comme cela est déjà le cas pour les mouvements de jeunesse. Gageons que cette initiative reçoive un accueil favorable car elle permettra certainement à une partie de la jeunesse de gagner une autonomie nécessaire à son engagement au sein de nos structures. ■

*Adrien Pauly  
Jeunes & Libres*





---

# DE LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES OJ

*Cette réflexion est sur la table depuis plusieurs années maintenant. Si un grand pas a été effectué en 2017 pour les mouvements de jeunesse, le plus gros du travail restait encore à faire et toutes les OJ étaient en alerte. Quatre ans plus tard, où en sommes-nous ?*

## **TOUTES LES OJ SERONT-ELLES INVITÉES À MONTER DANS LE BUS ?**

C'est cette question que Jeunes & Libres s'est posée il y a un peu plus de quatre ans et qui a fait l'objet d'un Libr'Actu, toujours disponible sur son site internet.

Avant tout, posons à nouveau le cadre : Carlo Di Antonio, alors Ministre wallon de la Mobilité en 2017, faisait signer le 22 février une charte de partenariat entre le groupe TEC et les cinq fédérations de mouvements de jeunesse. Concrètement, depuis le 1<sup>er</sup> mars 2017, ce sont environ 116.000 jeunes qui peuvent bénéficier gratuitement du réseau TEC, dans le cadre de leurs activités de jeunesse, les weekends, jours fériés et durant les congés scolaires.

A l'époque, Jeunes & Libres regrettait que cette mesure n'ait pas été étendue à toutes les Organisations de Jeunesse. Qu'en est-il de cette réflexion à l'heure actuelle ?

## **PAS DE CHANGEMENT POUR 2021**

Si cette mesure prise par le gouvernement profite, depuis 2017, aux cinq mouvements de jeunesse de la FWB à savoir : les Scouts,

les Guides, la Fédération nationale des Patros, les Faucons Rouges et les Scouts et Guides pluralistes, elle ne s'applique toujours pas aux 96 autres Organisations de Jeunesse reconnues par la FWB.

Carlo Di Antonio avait pourtant mis en avant la notion de CRACS (Citoyens Responsables Actifs Critiques et Solidaires), importante pour les mouvements de jeunesse, lors de sa conférence de presse. Cependant, cette notion est toute aussi importante pour le Secteur Jeunesse de manière générale. Cette méconnaissance du secteur apporte probablement une réponse quant à la raison pour laquelle cette mesure ne s'applique qu'à une seule des catégories d'OJ.

La question de la gratuité au niveau de la SNCB a également été évoquée - pour les mouvements de jeunesse toujours - mais la mesure n'a finalement jamais vu le jour. Cependant, une réduction de la tarification des groupes a pu aboutir afin d'éviter les incohérences qui existaient. En effet, à l'époque il était moins avantageux d'effectuer des réservations pour un voyage en groupe que de prendre un Go Pass. Ce n'est plus le cas depuis environ deux ans.

Actuellement, les discussions à propos de la gratuité des transports en commun pour toutes les Organisations de Jeunesse sont au point mort. Le constat a un goût amer puisque l'objectif du Ministre de la Mobilité à l'époque était de soutenir les Organisations favorisant la formation de Citoyens Responsables, Actifs,



Critiques et Solidaires. Et, toutes les OJ font bel et bien partie de l'équation.

## IMPORTANCE POUR LE SECTEUR

**Étendre la gratuité à toutes les Organisations de Jeunesse permettrait de donner à l'ensemble du secteur un soutien financier supplémentaire.**

Cela toucherait davantage de jeunes aux profils variés. Dans une approche citoyenne, le ratio entre l'investissement financier et l'impact sociétal serait également non négligeable, car l'on sensibiliserait plus de jeunes que dans la mesure initiale à une attitude « écoresponsable ». Enfin, cette aide financière pour les OJ permettrait *in fine* à celles-ci de développer davantage leur mission de formation de CRACS.

## ET APRÈS ?

La mesure prise par le Ministre Carlo Di Antonio et le Gouvernement wallon est très clairement une avancée pour les activités des mouvements de jeunesse, mais laisse tout de même de côté une grande partie des Organisations de Jeunesse. Et si l'objectif de cette mesure est de soutenir toutes les organisations qui favorisent le développement de CRACS, pourquoi ne pas l'avoir appliquée directement à la totalité des OJ ou du moins avoir prévu un plan qui se serait inscrit dans la continuité et aurait intégré les autres catégories d'OJ ?

**Au niveau du Secteur Jeunesse, le combat continue puisqu'un avis a été rédigé par la CCOJ sur le sujet au mois de mars dernier, lequel a été validé. Le Secteur souhaite donc plus que jamais relancer les discussions et étendre la gratuité à toutes les OJ.**



Nous avons tenu à compléter notre article en interrogeant Gilles Beckers, responsable des relations publiques au sein de l'ASBL Les Scouts.

Ce dernier a relayé nos questions auprès de ses collaborateurs des mouvements de jeunesse qui ont pu apporter davantage de précisions. Il nous a transmis par la suite les informations qu'il a pu récolter.

## JEUNES & LIBRES : COMMENT EST NÉ CE PROJET DE GRATUITÉ DES TRANSPORTS DE LA TEC POUR LES MOUVEMENTS DE JEUNESSE ?

*Gilles Beckers : Le Ministre Di Antonio souhaitait redorer l'image de la TEC et a demandé à son cabinet et à la SRWT d'opérationnaliser la gratuité du TEC pour les mouvements de jeunesse. Cela répondait à un besoin : tarifs adaptés pour la jeunesse voyageant en groupes. Ce besoin était néanmoins loin d'être présent au seul niveau de la TEC et des mouvements de jeunesse : il concerne nombre d'OJ et les autres transports en communs.*

## J&L : POUR QUELLE(S) RAISON(S), SEULS LES MOUVEMENTS DE JEUNESSE ONT-ILS ÉTÉ CONCERNÉS PAR CETTE DÉCISION ?

*GB : Dans un premier temps, cette gratuité a, sur demande du Ministre Di Antonio, uniquement été proposée aux mouvements de jeunesse. La visibilité dont jouissent les mouvements « foulards » n'y est certainement pas pour rien.*

*Une autre raison évoquée à l'époque était la spécificité des publics. D'un point de vue de la gestion administrative, le fait que les publics des mouvements de jeunesse soient stables, nombreux, et fédérés rendait la gestion plus facile. Pour la plupart des autres OJ, le public « mouvant », impliquant une difficulté à octroyer, mais surtout à retirer l'accès à des jeunes qui ne participent plus aux activités a été évoqué.*

*Un autre argument évoqué était le manque de budget. Un budget fixe de 300 000 € avait en effet été alloué, mais sans réelle possibilité pour les mouvements d'estimer l'utilisation qui en serait faite et par conséquent la possibilité d'étendre le dispositif sans augmenter le budget.*

*Tout ceci explique pourquoi le dispositif n'a, dans un premier temps, été proposé qu'aux mouvements de jeunesse.*

### **J&L : EN QUOI SERAIT-CE IMPORTANT D'ÉTENDRE CETTE GRATUITÉ À TOUTES LES OJ ?**

*GB : Pour expliquer pourquoi elle devrait être étendue, il semble crucial de revenir sur la dimension du jeune « qui traverse différentes dimensions de la société » et qu'il ne peut pas être systématiquement saucissonné entre sport-jeunesse-culture-centres de vacances.*

*Pour compléter mes propos, je reprendrai un extrait du récent avis de la CCOJ sur la gratuité des transports : « Compte tenu de la nécessité actuelle à réformer les modes de déplacement vers une mobilité douce et durable, il apparaît que la population à laquelle s'adressent les Organisations de Jeunesse doit être particulièrement sensibilisée à se tourner vers ces moyens de transport. Dans cette optique, il est primordial de développer directement les « bonnes habitudes » chez les plus jeunes. Habituez la jeunesse à se déplacer autrement aujourd'hui et c'est la société de demain qui en récoltera les fruits.*

*De plus, en prenant soin et en participant à l'épanouissement des jeunes, les OJ contribuent directement au bien-être collectif. Le fait même que les autorités délivrent un agrément et des subsides à ces acteurs confirme la reconnaissance de cette plus-value. Il serait ainsi légitime de la part des pouvoirs publics de donner accès aux infrastructures collectives essentielles - tels que les transports publics - à ces organisations, afin de*

*faciliter leur organisation, voir même de rendre possible certaines de leurs activités nécessitant un déplacement. »*

### **J&L : ACTUELLEMENT, QU'EN EST-IL DU TRAVAIL AUTOUR DE CETTE MESURE ? LE DÉBAT EST-IL TOUJOURS D'ACTUALITÉ ?**

*GB : Actuellement, la question est à l'arrêt complet, mais cela est aussi dû à la situation actuelle, laquelle oblige à se concentrer uniquement sur l'urgent et empêche la mise en place de processus d'évaluation de ce type, lesquels sont pourtant prévus. ■*

*Aurélie Provost  
Jeunes & Libres*

---

# LE PERMIS DE CONDUIRE EST-IL ACCESSIBLE À TOUS ?

*Cette question prend pleinement son sens dans le contexte particulier que nous connaissons actuellement. Le permis, qu'il soit théorique ou pratique, est-il abordable financièrement pour tous les jeunes ou tend-il plutôt à devenir un acquis social difficile ou superflu à obtenir ?*

*Quoi qu'il en soit, les procédures d'examen et les règles d'obtention ont été quelque peu impactées par la crise sanitaire et les avis divergent quant à la démocratisation des prix et formules proposés dans les auto-écoles. Nous avons tenté de répondre à ces questionnements en nous appuyant sur différents articles et études traitant du sujet.*

## UN INVESTISSEMENT EN TEMPS ET EN ARGENT

Commençons par dresser un résumé succinct des tarifs de base pour les cours théoriques et pratiques ainsi que pour les examens correspondants en Belgique. En général, le coût d'un examen théorique (disponible à partir de 17 ans) est de 15 € dans un centre d'examen, ce qui est largement abordable. Le prix des cours théoriques suivis au sein d'une école de conduite est quant à lui d'environ 75 € pour 12 heures de cours. La filière libre reste bien entendu une option moins onéreuse, mais aussi moins efficace. Jusque-là, les prix sont tout à fait démocratiques.

Cependant, en ce qui concerne le permis pratique, le jeune conducteur est confronté à une série de lois et de contraintes récemment mises en œuvre (depuis 2018 selon *Le Mo-*



*niteur Automobile*) qui engendrent un certain nombre de coûts. Il faut compter environ 100 € pour l'examen pratique dans une grande ville comme Bruxelles, une somme qu'il faudra à nouveau dépenser si l'examen est un échec à la première tentative. Comptez entre 300 et 1000 € pour les cours pratiques suivis au sein d'une auto-école ; certaines formules « de luxe » allant même jusqu'à 2000 € ! Pour les examens, les prix varient quant à eux entre 50 € en filière libre et jusqu'à 1000 € en auto-école.

Bien entendu, rien n'oblige le jeune conducteur à opter pour un apprentissage en auto-école. Il peut, s'il le souhaite, se former en filière libre ; s'appliquent alors des règles strictes notamment en ce qui concerne le véhicule utilisé lors de l'apprentissage et de l'examen. Le nouveau conducteur se doit aussi de posséder un certificat d'aptitude une fois le permis obtenu, certificat coûtant 60 €, soit une dépense supplémentaire. S'ajoutent à cela la formation obligatoire aux premiers secours et le test de perception des risques, conditions



*sine qua non* pour la validation du permis de conduire. Ces deux conditions contribuent de manière significative à la sécurité routière et à l'instauration d'un comportement responsable au volant, mais exigent un investissement en temps non négligeable.

Il est à noter que le CPAS peut couvrir le prix d'une formule permis théorique/pratique en fonction de la filière choisie. En Wallonie par exemple, le prix d'un apprentissage complet en filière libre peut atteindre 120 € (avec la formation aux premiers secours et le test de perception des risques). Le CPAS peut prendre en charge l'ensemble des frais. Toutefois, cette aide ne vise nullement les jeunes, puisqu'il faut avoir épuisé toutes les autres aides sociales, dont celles accordées aux adultes en situation de précarité.

Enfin, les récentes restrictions mises en place à la suite de la crise sanitaire ralentissent les procédures d'inscription aux cours et examens de conduite. Avant les mesures anti Covid, il fallait contacter l'auto-école et prendre rendez-vous 6 semaines au préalable. Actuellement, les centres d'examen sont bondés et les places disponibles partent à toute vitesse, un facteur de plus qui creuse l'écart entre le jeune conducteur et sa volonté de passer son permis. Une réalité clairement observable et analysable aujourd'hui.

## **PERMIS DE CONDUIRE : EN DÉSUÉTUDE ?**

Selon une étude de l'Institut VIAS parue dans un article de la RTBF publié en mars 2019 : « Le nombre de permis de conduire accordés chaque année en Belgique a diminué de 18 % depuis 2010 » (sic). Une situation que l'on constate surtout à Bruxelles et dans les autres grandes villes du pays telles que Liège ou Anvers.

***En effet, l'engouement des jeunes autour du permis de conduire dès 18 ans s'est peu à peu estompé au fil des ans. Ce phénomène ne***

***s'arrêterait pas à la Belgique, mais s'étendrait à toute l'Europe. Il peut s'expliquer par diverses raisons.***

Tout d'abord, le développement croissant des infrastructures piétonnes, l'augmentation de la fréquence de passage des bus, trams, métros et trains, ainsi que l'apparition de nombreux moyens de locomotion alternatifs rendent la voiture encombrante et peu pratique pour les jeunes. La vie festive dans les grandes villes étant fortement concentrée dans le centre, donc facile d'accès via les transports en commun, pousse les jeunes à rester dans leur ville ou quartier au lieu de prendre la voiture pour aller faire la fête ailleurs. Il est en effet rare que les jeunes Bruxellois partent faire la fête à Namur ou inversement.

Ensuite, les moyens de communication et les réseaux sociaux étant bien plus développés qu'il y a une trentaine d'années, plus besoin de prendre le volant pour aller rendre visite à ses amis ou sa famille. Les jeunes d'aujourd'hui se fixent rendez-vous en ville ou dans les bars qu'ils fréquentent beaucoup plus facilement.

Enfin, les coûts engendrés par l'achat et l'entretien d'un véhicule sont jugés trop élevés par la majorité des jeunes. Ces derniers préfèrent économiser pour acquérir un appartement ou en vue d'un voyage à l'étranger. Le côté polluant de la voiture ne fait que renforcer l'image négative de la possession d'un véhicule auprès des jeunes.

Notons que cette diminution du nombre de permis octroyés chez les jeunes s'accompagne d'une baisse significative (de l'ordre de 35 %) des accidents de la route impliquant les 18-24 ans. Le nombre de tués parmi les jeunes a en effet chuté de 55 % !

Il arrive toutefois généralement un moment où les jeunes finissent par passer leur permis de conduire. C'est très souvent dans le cadre de la recherche d'un emploi que le permis de conduire et l'acquisition d'un véhicule deviennent nécessaires. Mais aussi lorsque

le jeune fonde une famille ou à l'arrivée des enfants : la voiture prend alors une place importante et sert de moyen de locomotion journalier.

## LEVER L'AMBIGUÏTÉ

La question du permis de conduire chez les jeunes reste ambiguë. Le permis de conduire est à la fois facile d'accès car bien encadré et structuré. De plus, le pays compte un grand nombre d'auto-écoles bien réparties dans les villes et régions. Néanmoins, son prix reste peu démocratique et peu attrayant pour les jeunes, mais bien souvent indispensable pour leur accomplissement professionnel.

La piétonnisation fulgurante des espaces publics et avenues dans les villes de Belgique, comme c'est le cas à Louvain-la-Neuve, Namur ou Bruxelles pourrait accentuer cette tendance à l'abandon progressif de l'automobile au profit de la mobilité alternative. Sans oublier les récentes lois qui pénalisent les automobilistes comme la taxe kilométrique ou la zone « 30 » généralisée et qui pourraient quelque peu décourager les jeunes à passer leur permis de conduire. ■

*Antoine Nangniot  
Responsible Young Drivers*



---

# ACCIDENTS DE LA ROUTE : UNE AFFAIRE DE JEUNES ?

*Cette idée, bien ancrée dans la population, est souvent corroborée par des études. Or, il serait temps de s'y intéresser de plus près et d'énoncer quelques vérités qui passent souvent à la trappe lors de la publication des résultats d'études, dans le cadre desquelles on ne retient que les chiffres et pourcentages relatifs aux accidents ou à la mortalité chez les jeunes conducteurs.*

## UN APPRENTISSAGE FORMATÉ

On constate il est vrai que les jeunes conducteurs, une fois leur permis en poche, ont tendance à avoir un excès de confiance dans leur conduite ou leur maîtrise du véhicule (70 % d'entre eux selon une étude combinée du « Jeune conducteur » et « Assurpeople »). Les nombreuses associations et Organisations de Jeunesse ayant pour but la prévention et la sécurité routière, notamment auprès des jeunes, témoignent de ce réel problème, à savoir la surmortalité des 18-29 ans au volant :

***Une personne tuée sur cinq est une personne jeune ! (Information relayée par la RTBF en novembre 2020).***

Cela dit, il est important de rappeler que l'apprentissage de la conduite, même quand il est effectué en auto-école, est fortement influencé par l'exemple familial. Selon une étude réalisée en France par Ipsos pour la Fondation Vinci Autoroutes, 74 % des jeunes conducteurs affirment que leur conduite

actuelle est entièrement copiée sur ou inspirée de celle de leurs parents. Les enfants sont souvent des spectateurs très influençables à l'arrière de la voiture qui prennent leurs parents pour exemple une fois qu'ils se retrouvent derrière un volant. Ainsi, les automatismes défailants sont quasiment inévitables chez le jeune conducteur, au même titre que les bons réflexes qui peuvent aussi être transmis par les parents.

## UN CONSTAT NUANCÉ

Toutefois, de récentes études ont montré un résultat plus contrasté. Les jeunes conducteurs ne causeraient pas plus d'accidents de la route que leurs aînés. C'est ce que démontre une étude réalisée par « Le-jeune-conducteur.com » en avril 2017 auprès de 1.672 jeunes qui avaient leur permis de conduire depuis deux ans au moment de l'enquête. Alors que les assureurs perçoivent les jeunes comme un profil à risque, puisque moins expérimentés et donc plus susceptibles de commettre des accidents, il ressort que 62 % des jeunes conducteurs estiment avoir une meilleure conduite que leurs parents et seuls 8 % avouent avoir peur en conduisant. Une attitude que l'on pourrait retrouver chez un automobiliste de n'importe quel âge. Reste à comparer ces chiffres avec une étude sur la population « adulte ».

Le résultat des études menées sur la conduite générale en Belgique est plutôt positif. Le nombre de tués dans des accidents de la route semble en nette diminution. Ce bilan

a été mis en avant à l'occasion de la 15<sup>e</sup> « Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route » du 15 novembre 2020. On dénombre en effet 646 tués sur les routes en Belgique pour l'année 2019, un chiffre qui fait froid dans le dos, mais qui fait état d'une diminution de moitié par rapport à l'année 2005 ! Le nombre de jeunes entre 20 et 29 ans tués au volant a lui aussi été divisé par deux !

## **TOLÉRANCE ZÉRO : POUR LES JEUNES OU POUR TOUT LE MONDE ?**

C'est le titre d'un article de l'Écho paru le 8 janvier 2020, qui se penche sur l'instauration de la tolérance zéro au volant pour faire baisser le nombre de morts sur les routes. Il y est fait mention des 600 personnes qui perdent la vie au volant chaque année en Belgique et de l'alcool qui constitue la cause principale de ces accidents.

Deux propositions de loi ont donc été formulées. L'une fixant la limite à 0,2 % d'alcool dans le sang, ce qui équivaut en pratique à la tolérance zéro. L'autre visant à réduire la limite légale du taux d'alcool à 0,2 %, mais ceci uniquement pour les conducteurs novices, ce qui revient à pénaliser tous les jeunes conducteurs et conductrices. Une mesure qui dans la durée n'a pas d'effet bénéfique et contribue au contraire à brimer une partie de la population qui rentre dans la vie active.

On notera également les nombreux contrôles nécessaires et la vaste mobilisation de policiers requise pour les effectuer. Un travail laborieux de contrôle des conducteurs se situant entre 0,1 et 0,5 % qui devra se faire au détriment du contrôle de conducteurs potentiellement plus dangereux.

## **EN CONCLUSION**

La réponse à la question de départ : « Y-a-t-il plus d'accidents chez les jeunes ? » reste finalement assez ambiguë. Le premier problème résulte de l'analyse systématique de la conduite sur la tranche de la population

dite « jeune » ; une étude plus poussée sur la tranche de la population « adulte » pourrait révéler des chiffres, sinon plus mauvais, aux moins pareils.

**Contrairement à l'idée reçue et aux conclusions de ces études, la conduite chez les jeunes est en nette progression et les voyants sont au vert en ce qui concerne la mortalité des jeunes sur les routes.**

Il importe donc d'encourager l'éducation et la formation des conducteurs novices (pas forcément jeunes) au lieu de tout miser sur la sanction. Car, même si les mesures répressives comme la tolérance zéro ont un effet sur la diminution des accidents, elles n'encouragent en rien l'amélioration de la conduite et contribuent au contraire à faire naître chez les jeunes un sentiment de culpabilité ; un facteur de plus qui risque de ternir l'image de l'automobile auprès de la jeunesse. ■

*Antoine Nangniot  
Responsable Young Drivers*





# LA MOBILITÉ VERSION CRACS

*Jeunes & Libres est allée à la rencontre de deux jeunes CRACS très actifs dans le Secteur Jeunesse puisqu'ils sont tous les deux volontaires des Responsible Young Drivers (RYD). Nous leur avons posé quelques questions sur leur investissement en tant que volontaires et nous en avons profité pour parler « mobilité ». Zoom sur ces deux jeunes travailleurs, qui en tant que CRACS et volontaires, ont à cœur tout ce qui touche à cette thématique.*



## J&L : QU'EST-CE QUI T'INTÉRESSE DANS LA MOBILITÉ ?

*Quand j'ai commencé à conduire, il y a 4 ans, je me suis rendu compte qu'il y avait quelques soucis au niveau de la mobilité, surtout à Bruxelles. Le trafic est très dense et la limitation de certaines zones n'est pas toujours très cohérente.*

## RENCONTRE AVEC NICOLAS DEGYNS, VOLONTAIRE RYD ET FUTUR TRAVAILLEUR À LA STIB

*Ce jeune homme de 26 ans a récemment passé les tests pour travailler comme chauffeur de bus à la STIB. Nous l'avons rencontré et questionné en tant que volontaire des RYD, mais aussi et surtout en tant que futur travailleur de la STIB. Et on peut d'ores et déjà vous dire que la mobilité, ça lui parle.*

### JEUNES & LIBRES : POURQUOI ES-TU DEvenu VOLONTAIRE AUPRÈS DES RYD ?

*Nicolas Degyns : Lorsque j'avais 19 ans, un de mes meilleurs amis est décédé dans un accident de voiture à cause d'un chauffeur en état d'ivresse. À la même époque, j'ai entendu un spot publicitaire des RYD et je me suis dit que ça pouvait être une bonne occasion pour faire de la sensibilisation auprès des jeunes. Ce volontariat m'a permis de discuter avec les jeunes et de les sensibiliser afin que leur vision de la mobilité évolue. Ils sont très souvent réceptifs au message qu'on fait passer et deviennent plus responsables. Je me sens utile en participant à ces actions et en faisant réfléchir aux dangers de la route.*

*ND : Pour moi, les décisions prises ne sont pas toujours bien réfléchies même s'il y a du bon. La tâche est complexe, mais il est primordial de rendre certaines zones plus facilement accessibles notamment pour les transports en commun.*

### J&L : POURQUOI AS-TU CHOISI DE FAIRE CARRIÈRE À LA STIB ?

*ND : J'ai travaillé quelques années dans le secteur du transport privé. Les horaires sont compliqués, car il n'y a pas de restriction d'heures comme pour les chauffeurs poids lourds. Suite à la crise sanitaire, la société pour laquelle je travaillais a fait faillite et je ne voulais plus retourner dans le transport privé.*

*La STIB proposait justement des offres d'emploi. J'avais déjà postulé il y a quelques années, mais ma candidature n'avait pas été retenue. C'était l'occasion de retenter ma chance. Travailler à la STIB offre plus d'avantages que de travailler dans le secteur privé : abonnements gratuits pour les transports, plan de carrière à long terme, évolution possible, etc.*

*C'est l'opportunité d'avoir une carrière à long terme qui m'a fait réfléchir surtout depuis la pandémie.*

## **J&L : TU PEUX NOUS PARLER DES DÉMARCHES QUE TU AS DÛ ENTREPRENDRE POUR POSTULER ?**

*ND : Concrètement, on se rend sur le site internet de la STIB et on envoie notre CV et notre lettre de motivation via l'onglet « Jobs ».*

*Si la réponse est favorable, on passe alors un test psychotechnique (test de personnalité sur des mises en situation professionnelles) et un entretien dans leurs bureaux. Ensuite, si l'entretien est concluant, on est convoqué pour passer un examen théorique du permis B, une sorte de remise à niveau essentielle pour passer le permis D (permis bus) en interne.*

*La dernière étape est la visite médicale. Ensuite, si tout se passe bien, on rentre en école.*

## **J&L : SELON TOI, QUELS SONT LES AVANTAGES DE TRAVAILLER À LA STIB ?**

*ND : Lorsqu'on postule, on le fait pour une fonction. Moi, j'ai choisi de devenir chauffeur de bus, mais je pourrais changer de service au cours de ma carrière et devenir conducteur de tram si je le souhaite. La STIB propose des formations en interne qui permettent de changer de fonction. C'est un plus, car il y a vraiment la possibilité d'évoluer.*

*J'espère sincèrement évoluer au cours de ma carrière. Pour le moment, ce que je recherche c'est la conduite et le contact avec le client. J'ai le contact facile avec les gens, j'aime parler avec eux. C'est quelque chose qui me tient à cœur. Mais je me vois bien devenir formateur et transmettre mon expérience aux autres. La STIB offre ce cheminement, c'est un gros avantage.*

*De plus, c'est la STIB qui prend en charge la formation et les frais pour le permis D. Tout se fait en interne. Et après 5 ans de service au sein de la STIB, ce permis est valable dans le secteur privé pour les transports scolaires par exemple.*

## **J&L : EN QUOI LA STIB EST-ELLE UN ATOUT POUR LA MOBILITÉ ?**

*ND : Elle permet de désengorger la circulation. Si on imagine la situation actuelle sans transports en commun dans Bruxelles, ce serait impossible. Quand on se renseigne sur leur plan bus, c'est intéressant. Des travaux sont faits pour améliorer les lignes : augmenter les capacités et réduire le temps des trajets. Les soucis de mobilité vont s'améliorer petit à petit si ça continue dans cette voie.*

**La STIB est un moteur pour désengorger le centre de Bruxelles qui compte de plus en plus d'automobilistes. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles, elle engage beaucoup actuellement.**

## **J&L : QU'AIMERAIS-TU DIRE AUX NAVETTEURS QUI SE PLAIGNENT DES SERVICES DE LA STIB ?**

*ND : Les désagréments sur les routes peuvent être nombreux et très différents et les gens ne sont pas toujours informés de ce qu'il se passe en temps réel. Il faut pouvoir accepter qu'il y ait certains retards ou annulations à cause des intempéries par exemple. Les travailleurs n'y peuvent rien et font leur maximum pour régler les problèmes liés à la circulation.*

*La STIB accomplit un travail important en ce qui concerne l'amélioration de la mobilité. Dans le centre de Bruxelles, elle a créé une ligne avec des services de navettes électriques. Elle se met à jour et travaille sur des thématiques actuelles comme l'écologie. C'est important que les navetteurs se rendent compte de cela aussi.*



---

## RENCONTRE AVEC LOÏC PERSYN, VOLONTAIRE RYD

*Loïc est un jeune travailleur de 22 ans qui fait partie des volontaires des RYD depuis presque deux ans. Nous sommes allés à sa rencontre pour en savoir plus sur son implication au sein de cette OJ et on en a profité pour avoir son avis sur la mobilité au sens large.*

### J&L : COMMENT AS-TU CONNU LES RYD ?

*Loïc Persyn : J'ai connu les RYD par les médias lorsqu'ils faisaient leur campagne pour le Rapatriement du Nouvel An. J'ai décidé de les rejoindre et les ai contactés par internet. Un responsable m'a recontacté et c'est comme ça que l'aventure a commencé.*

### J&L : POURQUOI ES-TU DEvenu VOLONTAIRE POUR LES RYD ?

*Suite à une expérience personnelle. J'ai malheureusement été une victime de la route. C'est quelque chose qui me tenait à cœur.*

*LP : Par mon vécu, j'avais cette motivation et je savais pourquoi je m'impliquais dans cette OJ particulièrement. J'ai une réelle volonté de sensibiliser les jeunes et les moins jeunes à une conduite responsable.*

### J&L : POURQUOI LES RYD SONT UNE OJ INDISPENSABLE SELON TOI ?

*LP : Malheureusement, on voit encore trop d'accidents de la route qui impliquent des jeunes ou des moins jeunes d'ailleurs dus à la vitesse ou à l'alcool. Je pense donc que c'est essentiel du point de vue de la sécurité routière d'insister sur ces points. L'OJ a donc toute son importance, car c'est vraiment son cheval de bataille. Le but est vraiment de sensibiliser et responsabiliser les gens pour réduire au maximum les accidents de la route.*

### J&L : QUEL ÉVÈNEMENT ORGANISÉ PAR LES RYD EST IMPORTANT ? POURQUOI ?

*LP : Pour moi, tous les événements sont importants, mais l'évènement majeur qui regroupe le plus de personnes c'est le Rapatriement du Nouvel An. Il implique beaucoup de personnes et demande pas mal de travail en amont pour l'organisation ainsi que le jour J.*

*Cette soirée est très conviviale et on y rencontre pas mal d'autres volontaires. C'est une très chouette expérience. Malheureusement, je n'ai pu y participer qu'une seule fois en 2019, car en 2020, l'évènement a été annulé à cause de la pandémie.*

### J&L : PEUX-TU NOUS EN DIRE UN PEU PLUS SUR LE DÉROULEMENT DE CETTE ACTION PHARE ?

*LP : C'est un évènement qui se prépare longtemps à l'avance et qui dure quasiment deux journées au final. On démarre assez tôt le 31 décembre : il y a une séance de débriefing avec les animateurs dans une salle prévue spécialement pour l'occasion, puis on nous répartit en binôme et on nous dispatche dans différentes régions de Wallonie.*

Les conducteurs ne prennent pas les appels. C'est un autre groupe de volontaires qui fait office de call center et qui traite les demandes. Il n'y a donc pas de réservation de course. Les personnes se rendent avec leur propre véhicule à leur lieu de rendez-vous et s'ils le souhaitent nous contactent en fin de soirée pour qu'on les ramène. C'est pour ça qu'on fonctionne en binôme : l'un conduit la voiture prêtée par la société de leasing (Les RYD travaillent avec deux partenaires - Renault et Athlon - qui fournissent les véhicules qui vont être utilisés lors de la nuit du rapatriement), l'autre conduit le véhicule de la personne qui a appelé. De là, on les prend en charge pour les ramener chez eux.

Généralement, les courses s'enchainent bien et on n'a pas beaucoup de temps mort à attendre dans la voiture.

Au matin du 1<sup>er</sup> janvier, on se retrouve tous dans la salle et on debriefe la soirée autour d'un petit déjeuner.

**Le retour des gens est très positif. Ils prennent conscience que cette action est importante et que c'est une bonne chose de ne pas reprendre le volant dans un état d'ébriété.**

### **J&L : DEPUIS DEUX ANS, QU'APPORTE LE VOLONTARIAT AU SEIN DES RYD ?**

LP : Une grande satisfaction personnelle de me dire que j'ai fait une bonne action, que j'ai pu sensibiliser des personnes à une conduite plus respectueuse. C'est valorisant de participer à des événements comme le Rapatriement du Nouvel An, car c'est une action concrète : on a ramené des personnes chez elles saines et sauvées.

En dehors de toutes les actions que proposent les RYD, le volontariat me permet de créer des liens. Le weekend des volontaires est un moment très important où on se retrouve entre volontaires. On fait des activités tous

ensemble et cela permet de rencontrer de nouvelles personnes, tisser des liens et nouer de nouvelles amitiés.

### **J&L : DE MANIÈRE PLUS GÉNÉRALE, QUELLE EST TA VISION DE LA MOBILITÉ EN BELGIQUE ?**

LP : La question est complexe. Les choses sont déjà différentes selon les régions. Est-ce qu'on doit harmoniser toutes les routes nationales en Belgique à 70km/h ? Ou faut-il faire du cas par cas ? Effectivement, on peut se poser la question de savoir s'il y a des nationales plus larges que d'autres, plus droites que d'autres et donc adapter la vitesse. Faire du cas par cas ajouterait certainement de la confusion et pour les Bruxellois par exemple c'est déjà assez compliqué de s'y retrouver.

Je n'ai pas de réponse concrète sur le sujet. Le débat est ouvert et chacun peut apporter une partie de la solution. Le système est perfectible et sujet à débats. Ça ne pourra jamais plaire ni satisfaire tout le monde. ■

Propos recueillis par Aurélie Provost  
Jeunes & Libres



# VERS UNE BELGIQUE QUI BOUGE !

*Dans un contexte de développement toujours plus poussé des moyens de transport public et de leur qualité, ainsi qu'avec l'apparition d'un nombre croissant de nouveaux moyens de locomotion mettant en avant la mobilité alternative, le paysage urbain belge a bien changé. En effet, en accord avec la mouvance écologique qui caractérise ce début de siècle, la volonté du gouvernement et d'une grande partie de la population est de réussir le défi de l'écomobilité en optant pour des déplacements écoresponsables et l'écoconduite en général.*

## **L'ÉCLECTISME DANS LA MOBILITÉ : DE BRUXELLES À LOUVAIN-LA-NEUVE**

Espaces publics rendus piétonniers et véhicules électriques mis à la disposition de la population (pour un prix assez abordable) : la tendance est clairement observable en Belgique. Ainsi retrouve-t-on sur les trottoirs et les pistes cyclables des trottinettes électriques, hoverboards, gyroroues et monoroues (que l'on regroupe sous le nom d'EDPM : engins de déplacement personnel motorisés). Sans parler des vélos électriques, motos, scooters et autres voiturettes électriques. Ces nombreuses possibilités de déplacement rythment la vie en ville et ont des effets à la fois bénéfiques et négatifs.

À titre d'exemple, un article de la RTBF datant de février 2019 intitulé « La trottinette électrique en libre-service et ses dangers » met en avant le contraste entre le côté écologique et pratique des EDPM et les dangers qu'ils impliquent (pour les utilisateurs de l'engin comme pour les autres usagers). Ainsi, une législation est rapidement apparue imposant

entre autres l'obligation de brider tout engin motorisé (donc électrique) à 25 km/h. Les personnes qui utilisent des EDPM sont également considérées comme cyclistes et doivent dès lors respecter les mêmes règles que ces derniers et circuler sur la piste cyclable. Elles sont par ailleurs soumises au Code de la route et encourent une amende en cas d'excès de vitesse.

Si l'arrivée de la trottinette a eu un succès considérable dans une ville universitaire comme Louvain-la-Neuve, où les nombreuses petites rues piétonnes forment un véritable réseau propice à l'utilisation d'engins très maniables et taillés pour les courts trajets, à Bruxelles, ce succès n'a été que temporaire. En effet, l'arrivée des trottinettes a suscité certains problèmes liés au trafic très dense et au manque occasionnel de pistes cyclables, ce qui a généré une gêne pour les piétons contraints de slalomer entre les trottinettes garées en plein milieu du trottoir.

***En dépit de ces difficultés, les moyens de locomotion électriques sont bel et bien présents dans chaque ville du pays et font désormais partie du paysage.***

## **BUS, TRAMS, TRAINS ET MÉTROS : UNE AVANCÉE FULGURANTE !**

De nombreuses villes belges peuvent se vanter d'avoir un excellent réseau de transport en commun, notamment à Bruxelles

avec les améliorations des infrastructures en constante progression ou la mise en place de prix de plus en plus démocratiques.

Avec l'introduction du « Brupass », la Capitale entend relancer entièrement son réseau de transport en commun. En effet, le but de ce ticket est de rendre plus pratique la circulation dans et autour de la ville en réunissant sur un même titre de transport la STIB, le TEC, De Lijn et la SNCB. Une innovation déjà disponible depuis le 1<sup>er</sup> février qui doit permettre aux voyageurs d'emprunter n'importe quel service de transport public dans les 19 communes bruxelloises, mais également en périphérie. Le Brupass XL dessert donc près de 2.800 arrêts de bus, tram et métro et 52 gares. Son prix est de 775 € par an, ce qui représente un investissement judicieux au regard des trajets en voiture qui peuvent être évités. Un bienfait pour l'écologie et une opportunité de décongestionner les axes routiers durant les heures de pointe.

Et la Wallonie n'est pas en reste ! En février dernier, le TEC a lancé son service à la demande : un projet pilote qui doit durer sept mois et fonctionnera dans les alentours d'Ottignies Louvain-la-Neuve. Concrètement, il s'agit d'un service proposant aux usagers de réserver une navette sur l'application « TEC à la demande » et d'y préenregistrer un parcours. Les personnes prises en charge peuvent être déposées jusqu'à 500 mètres autour des adresses de départ et d'arrivée renseignées lors de la réservation. Ce service, qui doit venir en renfort du réseau de transport en commun dans le secteur, est disponible en semaine et le samedi entre 8h00 et 19h00 et coûte environ 2 € par trajet. Le côté rapide, pratique, écologique et économique des navettes ne manquera pas de plaire à la forte concentration de jeunes à Louvain la Neuve, dont la vie estudiantine requiert un certain nombre de déplacements parfois difficiles à faire avec les bus et trams.



## L'ÉCOCONDUITE EN PLEIN ESSOR

Parallèlement à toutes ces innovations se profile de plus en plus nettement ce que l'on nomme « l'Écocitoyenneté » : un esprit de cohésion et de responsabilité collective autour de l'écologie et des moyens de la préserver ou la promouvoir. L'écoconduite en est l'un des principes fondamentaux. Il s'agit d'une série de réflexes et d'habitudes à adopter au volant pour réduire l'empreinte écologique liée à la consommation de carburant d'une part et favoriser la sécurité routière d'autre part. Ces différents bons réflexes à adopter sont souvent simples, comme le fait de ne pas accélérer ou décélérer inutilement ou de garder une vitesse stable, et permettent au conducteur de gagner du temps et d'économiser du carburant et donc de l'argent.

## EN CONCLUSION

Les innovations en matière de mobilité intervenues au cours des deux dernières décennies ont fortement impacté la vie en milieu urbain petit à petit transformée par la diversification des moyens de transport et leur amélioration, ainsi que par le recul des espaces réservés aux automobilistes au profit des piétons. Les importants travaux qui en ont découlé dans les grandes villes du pays ont toutefois suscité un clivage regrettable entre les différents usagers, notamment par rapport à la place qui leur est accordée sur la chaussée. Heureusement, l'essor des transports en commun a largement profité à l'économie du tourisme : une ville comme Bruxelles ou Liège est bien plus accessible et plus agréable à visiter aujourd'hui qu'il y a une trentaine d'années. ■

Antoine Nangriot  
Responsible Young Drivers



# MIX MOBILITÉ ET CRÉATION DE NOEUDS INTERMODAUX PERFORMANTS

## LE « MIX MOBILITÉ » INCONTOURNABLE À NOTRE ÉPOQUE

Il met fin au « tout-voiture », hérité des années '80, sans pour autant tomber dans la dérive du « zéro voiture ». Pour que le « Mix Mobilité » fonctionne, il doit reposer sur des nœuds intermodaux fiables. Ceux-ci sont les articulations du réseau de transport, car ils permettent à chaque individu d'aller d'un point à un autre de la façon la plus optimale, indépendamment de la nature de son moyen de transport. Plus ces pôles intermodaux sont forts et cohérents, au mieux se porte la mobilité. C'est le principe de la « correspondance » réussie.

Les Jeunes MR prônent donc un renforcement des nœuds intermodaux autour des grandes gares bruxelloises et wallonnes. Cela demande, bien entendu, une meilleure coordination entre les différents niveaux de pouvoir en charge de la mobilité. Mais l'objectif serait d'obtenir, au minimum, deux choix de moyens de transport à proximité de chaque gare, peu importe sa destination. Cela comprend des espaces de parking en suffisance, évidemment, mais pas seulement. Vélos collectifs, espace de covoiturage, transports en commun, réseau en free floating doivent faire partie intégrante de ces nœuds intermodaux.

Ce n'est que par l'offre que l'on suscitera un changement de mentalité plus rapide et plus durable.

## UNE APPROCHE « SMART MOBILITY » POUR MIEUX SE DÉPLACER

Evidemment, ce « Mix Mobilité » devra combiner des mesures actives sur le court-terme avec une vision plus globale, de moyen voire long terme. Sans cela, l'efficacité de ces politiques risque d'être éphémère. La révolution numérique a également un rôle primordial à jouer.

*Vélos collectifs, espace de covoiturage, transports en commun, réseau en free floating doivent faire partie intégrante de ces nœuds intermodaux.*



Que ça soit au niveau des transports en commun ou même de la voiture individuelle, la digitalisation peut largement servir à fluidifier le trafic.

La solution repose à la fois sur la géolocalisation, l'information en temps réel et l'automatisation. L'idée est d'utiliser son moyen de transport de façon optimale en prenant compte de l'ensemble des facteurs externes ; une adaptation immanquablement liée à des investissements technologiques et financiers. La révolution numérique de la Mobilité demande un cadre législatif clair, mais souple. C'est la condition *sine qua non* pour voir émerger des startups et de nouvelles technologies capables de répondre aux besoins variables des citoyens. Il faut miser principalement sur des concepts innovants, tels que les systèmes de voitures partagées en *free floating* (Cambio, DriveNow,...) ou encore les applications permettant de diviser les frais d'un trajet en voiture, comme BlablaCar. Les transports en

commun doivent aussi avoir les moyens d'embrasser la révolution numérique afin d'être plus performants et créer de l'emploi.

Bien sûr, nous ne pouvons pas nous permettre de restreindre cette vision de la Mobilité au transport de personnes. Le transport de marchandises, en tant que vecteur essentiel de notre économie, est aussi à considérer. Il ne faut pas oublier qu'il peut représenter jusqu'à 15 % du transport routier intérieur d'un pays industrialisé. En Belgique, le transport de marchandises contribue globalement à notre économie à hauteur de 8 % du PIB. Ce n'est pas très étonnant quand on sait que la Belgique est un carrefour en Europe, non seulement par son important réseau routier, mais aussi par ses nombreux ports et canaux, ou encore son réseau ferroviaire. Dans ce domaine-là, la *Smart Mobility* peut s'avérer être une source de solutions aux grands problèmes de Mobilité qui ralentissent notre économie.

Toutes les pistes doivent être explorées, sans tabou : de la livraison par drones à l'émergence de camions propres et sans chauffeur. Ces grands chantiers amèneront d'autres questionnements, en termes d'emploi par exemple. C'est pourquoi les Jeunes MR affirment qu'il faut lancer au plus tôt la réflexion afin d'anticiper au maximum les dommages collatéraux issus d'un phénomène déjà en marche depuis plusieurs années et que les conservatismes s'entêtent à combattre plutôt qu'à saisir comme une opportunité. ■

Pauline Trémerie  
Jeunes MR



Que ça soit au niveau des transports en commun ou même de la voiture individuelle, la digitalisation peut largement servir à fluidifier le trafic.



# À LA RENCONTRE DE DIDIER MICHEL

*Pour ce nouveau numéro du Libre<sup>2</sup>, nous sommes allés à la rencontre de Didier Michel, CEO de Michel Logistics et Vice-Président de la FEBETRA (Fédération royale belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques).*

*Au programme de cette interview : transport, taxe kilométrique et environnement.*

## **PAULINE TRÉMERIE : POUVEZ-VOUS NOUS PRÉSENTER BRIÈVEMENT L'HISTOIRE AINSI QUE LES ACTIVITÉS DE VOTRE ENTREPRISE ?**

Didier Michel : La société Transports Michel est une entreprise familiale. Celle-ci a été créée par mon arrière-grand-père. Mon grand-père et mon père ont alors suivi. J'ai ensuite repris les affaires en 1991. Ma fille Cendrine et mon fils Valéry ont également rejoint la société. Nous sommes actuellement à la 5<sup>e</sup> génération. Nos activités sont diverses.

Premièrement, nous effectuons la distribution de colis en national. Nous œuvrons du colis à la palette.

L'activité s'étend ensuite au transport de marchandises générales et de marchandises dangereuses - ADR (transports en citernes cryogéniques d'azote, d'argon, d'oxygène médical et d'oxygène industriel). Nous effectuons aussi des transports frigorifiques de denrées alimentaires. Nous effectuons les distributions au sein du Benelux, de la France, de l'Espagne et sur toute l'Europe en groupage. Pour terminer, nous nous occupons également de la logistique et du stockage de marchandises. Michel Logistics a été créée en 2000 et a été annexée aux activités des transports Michel. Ma fille Cendrine a terminé ses études cette année-là et s'est occupée de développer le pôle logistique au sein de notre entreprise. Les premiers bâtiments ont alors été construits.

## **PT : QUELLE EST LA CONNEXION ENTRE LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE ?**

DM : Nous avons des clients uniquement pour le transport, d'autres uniquement pour la logistique ou des clients pour lesquels nous combinons les deux services.

Les très gros clients comme Colruyt sont des clients uniquement logistiques. Nous ne faisons pas de transport pour Colruyt sauf cas exceptionnels. Nous avons en moyenne 40 à 50.000 palettes qui tournent régulièrement.

L'avantage d'être transporteur et logisticien, c'est justement que certains clients demandent et le stockage et le transport. Ce sont deux activités complémentaires qui nous permettent de proposer un service complet au client.

**PT : POUR QUE NOUS PUISSIONS MESURER L'AMPLEUR DE VOTRE ACTIVITÉ, POUVEZ-VOUS NOUS DONNER QUELQUES CHIFFRES CLÉS CONCERNANT VOS ACTIVITÉS ?**

DM : Nous tournons actuellement avec 200 semi-remorques, 60 véhicules de type camionnettes et porteurs 1T, 2T, 5T, 8T, 10T, frigorifiques, et tautliners. Le reste, ce sont des remorques soit frigorifiques, citernes cryogéniques, ou bâchées.

Nous avons une filiale à Gérone en Espagne et nous avons actuellement 12 sites pour une capacité totale de 150 000m<sup>2</sup> de stockage.

**PT : EN QUOI ESTIMEZ-VOUS VOTRE ACTIVITÉ PROFESSIONNELLE COMME ESSENTIELLE ?**

DM : Elle est essentielle, car tous les produits doivent être transportés dans les magasins et grandes surfaces ou encore en pharmacies. Le transport de produits pharmaceutiques est d'autant plus important à l'heure actuelle que ce soit pour les masques ou les vaccins. Nous voulons offrir le meilleur service possible à nos clients et assurer une flexibilité, un suivi, une sécurité de livraison et pouvoir pallier à tous problèmes. Sans transport, nous n'avons plus de marchandises, même de premières nécessités. Idem pour les commandes effectuées sur internet, elles sont livrées grâce au transport. Notre activité est donc véritablement essentielle.

**PT : DEPUIS LE 1<sup>ER</sup> AVRIL 2016, UNE TAXE KILOMÉTRIQUE A ÉTÉ MISE EN PLACE EN BELGIQUE POUR LES POIDS LOURDS. POUVEZ-VOUS NOUS EXPLIQUER QUEL EST LE BUT INITIAL DE CETTE TAXE KILOMÉTRIQUE ET QUEL A ÉTÉ L'IMPACT DE SA MISE EN PLACE SUR VOTRE ENTREPRISE ?**

DM : Le but de la taxe est de faire entrer de l'argent dans les caisses de l'État. Je suis conscient qu'à l'heure actuelle, l'État en a fortement besoin, mais quand on connaît les dizaines de millions d'euros que les transporteurs belges et étrangers paient (puisque la Belgique est un petit pays de transit au cœur de l'Europe), on se rend compte que les recettes sont énormes.

Le but de départ de cette taxe est d'appliquer le principe de l'« utilisateur-payeur ».

*L'idée est que le transport et les camions détruisent les routes plus que les autres utilisateurs. C'est vrai, le poids d'une voiture d'une tonne et d'un camion de 40 tonnes n'est pas comparable. Mais s'il y a des taxes à payer, c'est dommage que le transporteur routier soit le seul à contribuer. Il faut aussi noter que pour l'instant la politique à ce sujet est différente en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles.*

L'impact de cette taxe pour nous est énorme, notre coût oscille entre 80.000 et 100.000€ par mois, en sachant que nous faisons plus de 50% de transport international. De notre siège central à la France, cela nous coûte 15€ alors que la frontière française se situe à 40km. Les coûts se répercutent et inévitablement, c'est le consommateur final qui paie. Cela fait partie des adaptations tarifaires des

produits que nous achetons au quotidien. Il faut cependant savoir que nos clients négocient certains pourcentages d'augmentation alors qu'il s'agit d'une taxe. Pour moi, une taxe ne se négocie pas.

Prenons par exemple une taxe sur les cigarettes. Un paquet qui coûte 10€ passe à 15€, parce qu'il y a 5€ de taxe. On a deux solutions : arrêter de fumer ou payer 15€. Nous, on n'a pas le choix, on doit payer si on veut continuer nos activités.

La taxe est répercutée en partie sur le client, mais ce n'est pas toujours possible. Si nous chargeons un conteneur pour Anvers, nous répercutons un pourcentage de la taxe kilométrique pour aller à Anvers. Par contre, le camion qui revient d'Anvers à vide, c'est nous qui le payons. Il n'y a aucune répercussion possible. La proportion de répercussions pour nous représente donc un coût direct.

**PT : LES TRANSPORTEURS ROUTIERS SONT SOUVENT ACCUSÉS D'ENCOMBRER LES ROUTES. QUEL EST VOTRE AVIS À CE SUJET ?**

DM : C'est vrai qu'il y a beaucoup de camions sur les routes. 75% des marchandises sont transportées par la route.

On prône la multimodalité. Cela implique les chemins de fer, mais on voit les résultats niveau délais. Quand on effectue une commande sur internet, on a à peine finalisé sa commande sur son PC, qu'on souhaite recevoir le colis dès le lendemain matin à son domicile. Le train ne peut donc répondre aux attentes du consommateur au niveau des délais de livraison. Idem pour le bateau. Pour aller à Anvers par exemple, il faut deux jours. Au niveau aérien, les coûts sont énormes. Cela peut cependant se faire pour des médicaments ou autres.

Pour certains clients, on a à peine produit qu'il faut déjà que ce soit payé, livré, consommé et recyclé.

Notre activité est excessivement difficile parce qu'elle se fait en flux tendu permanent. La société réclame tellement de rapidité, que les exigences deviennent de plus en plus difficiles. Si on continue dans ce sens-là, pour moi on va aller dans le mur.

Nous n'avons aucun problème avec l'idée de multimodalité, pour autant que cela se coordonne. Nous faisons aussi du transport maritime. Nous retournons des conteneurs par bateaux, mais vides parce qu'ils peuvent rester 2-3 jours en route.

La marchandise qui est importée des États-Unis, de Chine, d'Asie ou d'ailleurs via le transport maritime, est en mer pendant 10 à 12 semaines. Dès que le conteneur arrive à Anvers, le jour même, dans les 2 heures qui suivent, il faut qu'il soit enlevé pour être transporté au client.

Notre activité est quasi incontournable.

**PT : VOTRE SECTEUR EST ÉGALEMENT SOUVENT POINTÉ DU DOIGT EN TERMES DE POLLUTION. QU'AVEZ-VOUS MIS EN PLACE POUR RÉDUIRE L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE DE VOTRE FLOTTE ?**

DM : On essaie de renouveler autant que faire se peut les véhicules euro 6 et euro 5. On a également éliminé les euros 2 et euro 3 parce que la taxe kilométrique est aussi payée au prorata de la négociation du type de moteur. Pour l'instant nous sommes en train de faire des tests avec des camions au LNG, au gaz. Les tests sont assez concluants, mais selon moi, le diesel est et restera toujours incontournable. Le LNG demande des investissements importants. Il existe très peu de sources d'approvisionnement.

**PT : VOS ACTIVITÉS ONT-ELLES ÉTÉ IMPACTÉES PAR LE BREXIT ?**

DM : Oui. On avait 3 ou 4 camions par jour en partance pour l'Angleterre, et ce depuis 25 ans. Notre client a réduit ses exportations pour différentes raisons commerciales. Il nous

reste donc quelques transports surtout pour des vins et spiritueux. Le transit par rapport à l'Angleterre demande énormément de temps pour les accises et l'administration.

On le fait pour des clients habituels pour respecter nos engagements et responsabilités, mais franchement on se cible beaucoup plus sur la France et le Benelux.

**PT : QUEL EST VOTRE AVIS PAR RAPPORT AU COÛT DE LA MAIN-D'ŒUVRE AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE ET HORS UNION EUROPÉENNE ?**

DM : En 2000, on décide d'ouvrir les frontières. On libéralise, mais rien n'est harmonisé. À l'heure actuelle, en 2021, il y a encore des distanciations et des différences. On le sent au niveau des lois dans chaque état actuellement avec la Covid 19, mais nous, nous le vivons au quotidien par rapport aux transports intracommunautaires.

Au sein de l'Europe, il peut y avoir des concurrence parfois déloyales. Le problème c'est qu'au niveau de la Belgique, nous n'avons aucune intervention au niveau des charges sociales. Elles sont très élevées dans tous les secteurs, mais nous sommes plus impactés que les autres. Les chauffeurs roulent, mais prestent aussi des heures que l'on appelle « non productives ». Le chauffeur charge un camion et le décharge. Avant de charger, le chauffeur se présente chez le client et attend que des quais de chargement soient libres, que les marchandises soient prêtes à être chargées, ou que les documents soient prêts.

*Cela arrive surtout lorsque l'on charge au port d'Anvers. Le chauffeur attend parfois 3 heures. Ce sont des heures « non productives ». Il y a 10 ans que je prône au sein de la FEBETRA qu'il n'y ait plus de charges sociales sur ces heures non productives.*

Vu le déficit budgétaire du pays, demander un juste retour des choses va être compliqué, mais nous ne lâcherons pas. Nous devons demander une adaptation de notre système pour ces heures.

**PT : POUR CONCLURE CETTE INTERVIEW, QUEL EST VOTRE PLUS GRAND SOUHAIT POUR L'AVENIR DU TRANSPORT ROUTIER ?**

DM : Mon premier souhait est qu'on puisse trouver de la main-d'œuvre. Il manque 5.000 chauffeurs en Belgique et 150.000 en Europe. J'aimerais également que les jeunes s'intéressent plus à l'activité. Travailler dans la distribution, c'est rentrer chez soi tous les jours, ne pas travailler le weekend ou très rarement.

Nous ne savons plus remplacer les chauffeurs qui partent à la pension.

Je souhaite également plus d'implication entre le Forem, l'ONEM et les fédérations et qu'il y ait beaucoup plus d'interventions sur les formations. Le coût pour un chômeur qui veut obtenir son permis poids lourd c'est minimum 3.000€. Quel demandeur d'emploi peut assurer ce coût ? ■

*Propos recueillis par Pauline Trémerie  
Jeunes MR*



---

# CAP SUR LE MONDE

## L'IMPORTANCE DE LA MOBILITE INTERNATIONALE POUR LA JEUNESSE

*En ces temps de crise sanitaire et de confinement, l'une des libertés qui nous manquent le plus est la mobilité internationale. Nous nous voyons contraints de bouger un minimum hors des murs de notre domicile et sommes strictement limités dans nos déplacements extérieurs. Tout le monde du tourisme s'en trouve mis à mal et souffre énormément de cette crise. Nous entendons parler sans arrêt des activités essentielles ou non, mais pour nos jeunes, les voyages ne sont-ils pas essentiels ? Quelle est leur importance dans la construction d'une jeunesse, d'une vie ? En tant qu'animateurs d'Organisation de Jeunesse, quelle place devons-nous donner à ces expériences internationales ?*

C'est à l'époque des Lumières que les intellectuels se sont penchés sur la valeur éducative des voyages. Un certain Michel de Montaigne, philosophe français du XVI<sup>e</sup> siècle, disait déjà que « les voyages forment la jeunesse ». Dans un de ses ouvrages, il recommande ouvertement les visites de pays étrangers aux enfants « pour en rapporter principalement les humeurs de ces nations et leurs façons, et pour frotter et limer notre cervelle contre celle d'autrui. » (*De l'institution des enfants*). Aujourd'hui, les voyages se sont démocratisés et nous pouvons profiter de nombreuses possibilités de transport. Les bénéfices que les jeunes peuvent tirer de la mobilité internationale, eux, n'ont pas changé même s'ils ont évolué quelque peu...

Le principal avantage qu'un jeune peut trouver dans les voyages se situe au niveau de son développement personnel. Un jeune qui voyage, va apprendre sur les autres, mais surtout sur lui-même et profitera de cette expérience pour se forger une personnalité propre. Plus on est jeune, plus l'esprit est frais et modulable... les découvertes que l'on fait sont donc plus facilement acquises et mémorisées. En partant à l'étranger, les enfants développent leur ouverture d'esprit et deviendront plus sociables dans leur futur. Cela les aidera aussi à surmonter les changements qu'ils subiront au cours de leur vie en leur inculquant une certaine faculté d'adaptation.

Voyager pour les jeunes, c'est aussi savoir se séparer du nid familial, quitter le cocon et constater que tout se passe bien, que la séparation est saine tout en développant son sens de l'organisation et son autonomie en gérant ses bagages, ses déplacements, les horaires, en étant responsable de ses affaires, de son budget... Tout cela amène évidemment aussi plus de confiance en soi et l'envie de prendre sa vie en main. Se rendre à l'étranger permet d'épanouir son esprit en sortant de la vie quotidienne et d'apprendre à faire preuve de plus de flexibilité. Le jeune compare instinctivement pour apprécier. Quand il est confronté à la misère d'un pays ou à sa rigueur autoritaire, il relativise les problèmes mineurs qu'il peut connaître dans le sien. Bref, c'est toute une personnalité ouverte au monde qui se construit par ces expériences internationales.

***Voyager, c'est aussi ouvrir la porte de la démocratie, en devenant des citoyens responsables, critiques et solidaires : sortir du connu pour aller vers l'inconnu, oser s'ouvrir en allant à la rencontre de l'autre et de ce qu'il a à nous apprendre, découvrir les différences culturelles et d'autres modes de vie qui font la richesse de notre humanité.***

Le jeune développe par ces expériences internationales un esprit critique et un avis personnel tranché quant aux difficultés et avantages des différents pays. Cela lui permettra, au cours de sa vie, de manifester plus de tolérance et de confiance envers les cultures et les peuples différents des siens. Et puis, quand il voyage à la rencontre d'autres hommes et d'autres mœurs, non pas avec le regard du touriste, mais avec un cœur d'ami, le jeune découvrira le langage universel des êtres humains, les émotions et les sentiments, car tout le monde comprend un sourire, des pleurs, la joie...

Un autre énorme apprentissage amené par la mobilité des jeunes à l'étranger est celui de la culture générale. Que ce soit en géographie, histoire, mœurs et coutumes, en gastronomie ou en biodiversité d'un pays, rien ne vaut d'y faire un détour et d'expérimenter ces aspects par soi-même ! Il va également de soi qu'apprendre une langue étrangère et se permettre une réflexion sur la sienne est aussi un exercice des plus salutaires et enrichissants. À l'heure de l'Europe et de la libre circulation des personnes et des marchandises, la connaissance des langues étrangères est devenue indispensable dans la formation des jeunes adultes.

Et puis, finalement, voyager c'est le plaisir et la détente avant tout ! Dans notre vie active et trépidante, prendre des moments de pause pour vivre des expériences uniques, ça n'a pas de prix ! Ces moments de découverte restent gravés dans la mémoire d'une personne. Le fait d'y repenser par après pourra aider nos jeunes à relativiser des difficultés qu'il rencontrera et même éviter une éventuelle dépression !

Malheureusement, il nous faut quand même souligner un aspect négatif à cette mobilité internationale des jeunes... c'est le fait que cette activité coûte encore cher malgré la démocratisation des transports comme l'avion et des logements, grâce à de nouvelles plateformes comme Airbnb. Cela reste quand même une pratique élitiste, réservée à une classe sociale plus aisée. C'est d'ailleurs à ce niveau que

***nous pouvons jouer un rôle en tant qu'animateurs d'Organisation de Jeunesse... en tentant de proposer des possibilités d'expériences à l'étranger à nos jeunes, en les aidant dans leur démarche de remise de projets et en trouvant des subsides adéquats pour concrétiser leurs besoins de mobilité.***

Bien conscients du rôle que nous avons d'encourager ce genre d'expériences de vie auprès des jeunes de nos différentes régionales, ReForm s'est engagé et continue de proposer des projets de mobilité internationale.

## **NOSTRA STORIA**

Ce projet a été réalisé avec les jeunes descendants de migrants italiens, arrivés en Belgique suite au traité du charbon après la Seconde Guerre mondiale pour travailler dans la carrière d'Haut-le-Wastia (province de Namur). Ces jeunes, en recherche de leur histoire familiale, ont réalisé un documentaire vidéo sur l'histoire migratoire de leurs aïeux. Pour faire vivre leur documentaire, ils ont interviewé quelques survivants de cette migration et ont entrepris le voyage inverse du leur en se rendant dans les villages d'origine de ceux-ci en Italie, dans la région du Frioul. C'est en s'imbibant de la culture locale qu'ils ont pu comprendre tout le courage et les souffrances émotionnelles de leurs grands-parents. Une expérience unique qui a permis une réelle ouverture culturelle tout en répondant à la recherche d'identité des jeunes. (Le documentaire réalisé est toujours visible sur la chaîne *YouTube* de ReForm et sur la plateforme *Vimeo* « *Nostra Storia, un documentaire sur l'immigration italienne* »).

## **ART'VENTURE**

Parce que l'ouverture culturelle se fait aussi à travers l'art, ce projet a permis à de jeunes artistes de Bruxelles, Namur, Liège et Verviers

travaillant sur la thématique du lien entre l'art et l'environnement d'échanger sur leurs pratiques avec des artistes Québécois à Montréal, partageant les mêmes valeurs et les mêmes centres d'intérêt. Cette aventure leur a ouvert de nouveaux horizons artistiques, mais leur a aussi donné l'opportunité de se former en tant que collectif d'artistes, les RUBA[r]B. Cette envolée vers Montréal comportait 3 volets. Le premier était la découverte des structures travaillant dans le milieu de l'éducation à l'environnement. Le deuxième était consacré à l'échange avec des artistes, mais surtout des collectifs artistiques montréalais. Le dernier volet de ce voyage était quant à lui, consacré à la création d'une exposition collective sur Montréal afin de la ramener ensuite en Belgique. Le collectif RUBA[r]B en est sorti de cette aventure encore plus soudé, riche en rencontres, en expériences et surtout rempli d'envies créatives futures. ■

*Anne-Sophie Mirgaux  
ReForm*







# ERASMUS+, LA FIERTÉ DE L'UNION EUROPÉENNE

*Sa crédibilité et popularité grandissantes font de lui une incontestable satisfaction européenne. En trente ans d'existence, il a bénéficié à plus de dix millions d'Européens. Avec un budget doublé et une ambition pleinement assumée, le programme Erasmus+ s'affiche plus que jamais comme l'étendard symbolique de l'intégration européenne.*

## LA BELLE HISTOIRE EUROPÉENNE

Erasmus, une belle histoire qui débute, voici une trentaine d'années, sous l'impulsion de Jacques Delors. Soucieux de faire passer un cap décisif à la coopération européenne dans l'enseignement supérieur, celui-ci fixe alors un objectif ambitieux :

**10 % des étudiants européens  
doivent pouvoir réaliser un séjour  
à l'étranger !**

Reste alors à trouver un nom à ce programme ; Érasme, humaniste et théologien du XV<sup>e</sup> siècle, inspire la Commission européenne laquelle décide d'appeler son programme d'échange « Erasmus ». La boucle est bouclée, un bel hommage est rendu à ce grand défenseur de l'Europe de la paix. Si dans un premier temps, le programme ne concerne « que » onze pays<sup>1</sup>, il a depuis lors pris une ampleur plus que considérable pour atteindre le nombre de trente-trois pays participants (le Royaume-Uni est dorénavant considéré comme non-membre du programme). En 2014, Erasmus

poursuit sa formidable marche en avant et devient Erasmus+. Ce dernier englobe, sous un seul et unique programme, l'ensemble des dispositifs européens jusqu'alors consacrés à l'éducation, la formation, la jeunesse et le sport.

**Le programme n'est plus seulement  
réservé aux étudiants, son spectre  
s'élargit aux employés, jeunes  
diplômés, apprentis, enseignants,  
formateurs, demandeurs d'emploi,  
volontaires, etc.**

En trente ans, le programme s'est donc imposé comme une véritable référence européenne.

## UN NOUVEAU BUDGET DOUBLÉ

Désireuse de renforcer l'accessibilité du programme aux publics bénéficiaires, la Commission européenne a, après d'âpres négociations entre le Parlement européen et le Conseil, décidé de doubler son budget dans le cadre du budget pluriannuel 2021-2027 : 26,2 milliards d'euros sont alloués auxquels viendront s'ajouter 2,2 milliards d'euros provenant d'une enveloppe tierce, soit une hausse de plus de 70% par rapport à la précédente période budgétaire<sup>2</sup>. Parmi les principaux enjeux qui seront poursuivis par le programme, on peut en citer trois<sup>3</sup> :

➤ un Erasmus+ inclusif qui décuplera les possibilités de séjours aux personnes moins

favorisées et aux publics qui n'en bénéficiaient pas ou trop peu auparavant tels que les personnes ayant un handicap ou les adultes en réinsertion et permettra entre autres les échanges d'élèves et de classes de l'enseignement primaire et secondaire ;

> un Erasmus+ numérique qui offrira des opportunités de formations et de stages dans le secteur du numérique ;

> un Erasmus+ vert qui récompensera les participants qui choisissent de favoriser un transport durable jusqu'au lieu de destination et qui met l'accent sur le climat.

Sur le papier, les objectifs sont ambitieux. Reste à voir si l'ambition, combinée au budget le plus important jamais alloué, permettra de pallier définitivement la problématique de l'inclusion. À ce titre, l'Union européenne devra veiller tout particulièrement au renforcement de la démocratisation du programme Erasmus+, de la diffusion de l'information et de la communication auprès des publics cibles et des aides financières accordées aux bénéficiaires.

## DES AVANTAGES INCONTESTÉS

Le projet de l'Union européenne, mais aussi sa légitimité, ses valeurs, sa raison d'être, sont très souvent remis en question. À tort ou à raison ? Le présent article n'a pas l'ambition ni l'objectif de pointer et de s'intéresser aux maux qui la menacent.

**Cependant, si l'on doit lister ce que l'Europe (a) fait de bien, le programme Erasmus+ occupe sans nul doute la dragée haute de ses réussites.**

On ne présente d'ailleurs plus ses avantages et sa valeur ajoutée pour celui qui en bénéficie. Prenons, par exemple, le cas d'un étudiant universitaire ou de haute-école qui part en

Erasmus. Il me plaît de dire que cette expérience est l'école de la vie. Loin des siens, le jeune apprend l'autonomie, développe son indépendance, sort de sa zone de confort. Il bouscule ses certitudes, les confronte à une nouvelle culture. C'est précisément là, en prenant place dans un nouveau cadre de vie et géographique, que le jeune développe ses capacités d'adaptation. Autant de *soft skills* qui, sur le marché de l'emploi, valent de l'or. Plus globalement, les expériences Erasmus forment un individu. Sans compter que si le jeune vit l'expérience de la plus intense des manières, il a une occasion unique de renforcer son capital linguistique et découvre, parfois, un tout autre modèle d'enseignement et de pédagogie. Au-delà de ces compétences, le séjour Erasmus est aussi l'occasion d'allier l'utile à l'agréable. Parce qu'on ne va pas se mentir, il est fait de rencontres amicales, voire amoureuses, de moments grisants, de découvertes culturelles ; autant d'éléments qui marquent et qui font une vie.

Au moment du retour en son pays natal, il n'est d'ailleurs pas rare que la nostalgie poursuive tout un temps le jeune participant. C'est sans doute en cela que le programme Erasmus+ est l'un des plus beaux accomplissements à mettre à l'actif de l'Europe : il contribue à la formation et à l'épanouissement du participant, rend nostalgique l'être concerné et donne l'envie de revivre l'expérience aussitôt rentré en son pays. ■

Antoine Dutry  
Fédération des Etudiants Libéraux







---

# QUELLE MOBILITÉ POUR DEMAIN ?

*Claire Pelgrims est post-doctorante au laboratoire « Architecture et sciences humaines » de la Faculté d'Architecture de l'Université libre de Bruxelles. Cette dernière a réalisé une thèse sur l'évolution des infrastructures de mobilité à Bruxelles depuis les années '50 et a donc une approche des questions de mobilité à la fois sociale et historique. Elle essaie de mêler les deux pour comprendre la profondeur historique des débats, des controverses et de la matérialité de la ville que l'on observe aujourd'hui.*

## JEUNES & LIBRES : POURQUOI EST-CE QUE LA MOBILITÉ EST DEVENUE AUJOURD'HUI UNE QUESTION MAJEURE EN BELGIQUE ?

*Claire Pelgrims : Le thème de la mobilité émerge surtout au tournant des années 2000. Au sein du concept, on peut considérer à la fois les différents modes de déplacement et à la fois la question du déplacement et des changements sociaux qui y sont liés. En outre, les modes de déplacement concernent les personnes, mais aussi les biens et les idées. Il s'agit donc d'un concept récent, âgé d'une petite vingtaine d'années. Si l'on considère la mobilité seulement en termes de modes de déplacements, la question a alors près de deux siècles d'existence. Cet enjeu de la circulation dans la ville moderne, dès la naissance de l'urbanisme, correspond à un idéal moderne de la vitesse et du progrès technique. À travers la question de la circulation, ce sont surtout les thèmes de l'émancipation des individus et de leurs activités sociales et économiques qui sont en jeu.*

**Aujourd'hui, la mobilité est un thème central dans nos sociétés, mis en lumière et médiatisé par les enjeux environnementaux et sociaux qui s'opposent et qui redéfinissent la problématique.**

*Dans le cas des enjeux sociaux, les problèmes sont l'inégalité d'accès à la ville mais aussi la contrainte dans le déplacement, c'est-à-dire les déplacements qui ne sont pas l'expression d'une liberté, mais une obligation qui pèse lourdement sur les emplois du temps. On peut également citer des inégalités entre ceux qui se déplacent pour servir ceux qui restent immobiles, et inversement. Par exemple, l'explosion des livraisons à domicile durant la crise sanitaire qui a vu une croissance phénoménale du travail des livreurs, car une partie de la population pratique le télétravail ; ou au contraire, le cas de zones touristiques qui voient leur population locale bloquée sur place pour accueillir les touristes pendant la haute saison.*

*Les inégalités concernent parfois des groupes qui sont marginalisés. Si l'on s'arrête sur l'augmentation du nombre de voitures en ville, on constate qu'il y a moins d'espaces sécurisés pour les enfants, pour les personnes âgées ou handicapées. Donc, cette capacité à se déplacer ou à ne pas se déplacer est répartie différemment dans la population.*

Et puis, il y a les enjeux environnementaux qui correspondent, peu ou prou, à l'objectif de réduction des effets de serre pour l'horizon 2040-2050. La mobilité, avec le logement, est l'un des deux leviers sur lequel on a le plus de capacité de modifier la production d'émission de gaz à effet de serre.

Ces deux enjeux, social et environnemental, nous obligent à nous réinventer, nos modes de vie, la manière dont nous voyons l'avenir et notre façon de nous déplacer et par conséquent, notre rapport au territoire. Comment est-ce qu'on habite la Belgique ? Comment est-ce que l'on étale notre habitat dans la Belgique périphérique (en dehors des villes, ndr). Cela questionne la viabilité finalement de l'étalement de l'habitat, encouragé en Belgique depuis une centaine d'années par différentes politiques, qu'elles soient fiscales, d'accès à la propriété foncière, etc.

Toutes ces réflexions nous ont amenés, aujourd'hui, dans le monde de la recherche, à nous interroger sur notre « société de l'automobile ».

**De manière théorique s'est développée l'idée que nous ne sommes plus vraiment juste des humains, mais une espèce d'hybride, d'homme-voiture. Et cette voiture, elle est comme une prothèse qui nous permet effectivement de vivre et que, sans cette prothèse, nous sommes empêchés de réaliser toute une série de choses qui forment notre quotidien.**

Comme nous sommes allés ou que nous habitons loin des centres-villes, nous sommes obligés d'avoir une voiture parce que sinon, nous n'avons plus accès à notre emploi, aux centres commerciaux, nous ne pouvons plus amener les enfants à l'école, etc. Finalement, cette flexibilité que la voiture nous offre, elle nous oblige à toujours disposer d'elle pour

pouvoir garder ce rythme de vie. Il faut noter qu'il existe aussi une accélération du rythme de vie quotidienne, une augmentation du nombre de choses à faire dans la journée. C'est tout à fait normal d'avoir un emploi du temps hyper chargé avec beaucoup d'activités. Mais c'est parce que ça a été permis à un certain moment et du coup, c'est devenu un peu la norme. Dès lors, penser la société comme une société d'hybrides, ça change la perspective. Ça nous permet d'être plus réflexifs par rapport à nos modes d'organisation.

Cette dépendance à la voiture, elle peut être fonctionnelle, mais elle est aussi affective. On aime en fait se déplacer, on peut aimer sa voiture, on peut avoir une sensation de confort quand on écoute la musique dans l'espace privé de sa voiture. Il y a une part d'émotionnel en lien avec les jeux d'enfance ou encore le cinéma qui met en scène la voiture.

Aujourd'hui, non seulement nous sommes plus nombreux, mais on se déplace tous davantage. Il existe notamment une augmentation des mobilités qui sont liées aux loisirs. En quelque sorte, nous sommes maintenant obligés d'inventer des solutions créatives, sans lesquelles il ne va finalement plus y avoir assez de place pour tout le monde et, surtout, pas assez d'énergie pour tous ces déplacements.

**J&L : COMMENT SERA LA VILLE DE DEMAIN ? SERA-T-ELLE DIFFÉRENTE DE CELLE QUE NOUS CONNAISSONS AUJOURD'HUI ? COMMENT SERA-T-ELLE AMÉNAGÉE ET QUELS SONT LES OBJECTIFS ?**

CP : Ça sera forcément différent parce que la ville est en constante évolution : les mobilités sont en constante évolution, simplement parce que les images mentales qu'on a, mais aussi les usages évoluent et, parallèlement, les infrastructures. Par exemple, ne fut-ce qu'en « réparant » une route, petit à petit, on renouvelle cette infrastructure.

Dans la ville moderniste des années '50 jusque dans les années '80-'90, l'objectif était d'accélérer les mobilités voitures pour aug-

menter l'attractivité de Bruxelles qui était à l'époque la capitale de l'État national. C'est à cette échelle-là qu'une ville comme Bruxelles était réfléchi, en relation directe avec son territoire national. En voulant accélérer la voiture, on va devoir lui faire beaucoup de place, et finalement reléguer toutes les autres formes de mobilité en dehors de l'espace public. C'est la création du métro pour les transports publics. C'est aussi la création d'espaces de destination pour les mobilités récréatives. On va par exemple créer des shopping centers et des centres commerciaux, des galeries commerçantes auxquels on va se rendre en voiture pour se balader à l'intérieur. On ne pense plus à des itinéraires pour la marche, au contraire du siècle précédent. Nous sommes vraiment sur un autre modèle où la lenteur est vraiment quelque chose qu'on va expérimenter dans un endroit précis auquel on se rend en voiture ou avec les transports publics rapides et efficaces.

Aujourd'hui, on veut vraiment changer de cap parce qu'on s'est rendu compte que ça ne marchait pas, notamment à cause du manque de place. Depuis la régionalisation en 1989, les efforts ont été mis en place pour ralentir la mobilité voiture, pour la rendre moins dangereuse et permettre aux autres mobilités d'occuper le même espace de la rue. Il s'agit de moins créer des couloirs séparés parallèles les uns aux autres pour chacun des modes et de mettre en place, au contraire, des espaces partagés ou des zones 30. Une exception à cela est l'aménagement d'autoroutes à vélo autour de la région bruxelloise. Il y a derrière ces aménagements une logique qui veut que les flux de vélos ne croisent pas d'autres flux (de voiture, de piétons) pour que le déplacement puisse être beaucoup plus rapide - comme auparavant - pour les voitures mais désormais pour les modes actifs qui sont censés remplacer la voiture pour toute une partie des déplacements quotidiens.

Au niveau de la région bruxelloise, les politiques publiques de mobilité tentent d'augmenter la part des déplacements qui ne sont pas réalisés en voiture. Il s'agit d'utiliser le bon mode pour chaque déplacement, tout en

favorisant la voiture quand c'est nécessaire. Il faut savoir qu'il y a une large part des déplacements, à Bruxelles, qui font moins de 5 kilomètres. La voiture ne se justifie pas tellement. Il s'agit d'offrir aux gens un éventail de possibilités qu'ils pourraient mettre au mieux à profit en fonction des déplacements qu'ils réalisent.

Ça passe donc par encourager les véhicules partagés qui permettent de réduire la pression du stationnement, qui est très importante en milieu urbain. Mais aussi encourager des véhicules plus légers. Un SUV a une consommation en essence, mais aussi en matériaux lors de sa production, qui est totalement incomparable avec celle d'un petit véhicule léger de deux places qui serait en soi suffisant pour une large partie des déplacements qui sont réalisés actuellement en voiture en ville. Pour finir, il faut encourager les transports en commun - même si les modèles montrent qu'on ne peut pas mettre tout le monde dans les transports en commun, sinon ils seraient saturés.

Toute une partie des déplacements doit se faire par les « modes actifs » - ce qu'on appelait avant les « modes lents » ou les « modes doux » tels que la marche, le vélo, ou même les trottinettes (électriques) qui sont de plus en plus utilisées pour les déplacements domicile-travail.

**En réalité, l'intérêt principal des modes actifs est en termes de santé publique. On ne bouge pas assez dans notre société et, si une majorité des personnes qui vivent en milieu urbain font une demi-heure de sport matin et soir, on peut espérer à long terme une forte réduction des coûts de la santé publique.**

## **J&L : COMMENT ENVISAGE-T-ON ALORS LES DÉPLACEMENTS DE MARCHANDISES, LES LIVRAISONS, AU SEIN DE LA VILLE ?**

*CP : Actuellement, on a de plus en plus de camionnettes qui livrent une petite quantité de marchandises un peu partout et qui, de fait, participent à la congestion de la ville. L'idéal serait plutôt d'avoir des véhicules les plus gros possible (des péniches, des camions, etc.) et d'avoir ensuite une desserte pour les derniers kilomètres qui se fassent éventuellement avec des modes alternatifs. Je pense notamment aux livraisons en vélo.*

## **J&L : COMMENT LE CITADIN DE DEMAIN SE DÉPLACERA-T-IL ?**

*CP : Il se déplacera moins et mieux. Moins parce qu'il faut relocaliser les modes de vie : essayer de faire en sorte d'habiter plus proche des endroits où nous nous rendons souvent ou, au contraire, de moins souvent y aller (télétravail). L'idée est de réinvestir les centres urbains pour réduire les déplacements. Evidemment, se pose alors toute la question de l'étalement urbain existant. Qu'est-ce qu'on fait avec ce bâtiment monumental ?*

*Mieux, c'est-à-dire avec plus de confort et d'agrément dans le déplacement. On observe déjà que le confort (par exemple un accès facile aux transports publics et une ligne directe) est un critère important dans le choix du lieu de résidence chez beaucoup de personnes.*

**Si les personnes ont la garantie d'avoir une place assise, de pouvoir éventuellement travailler durant le trajet et même si le trajet domicile-travail prend finalement 20 minutes de plus, ce mode déplacement est de plus en plus privilégié.**

*Par ailleurs, le confinement a accru la pratique du vélo pour aller au travail, comme un moment de respiration et de détente dans la journée. Cet horizon « du moins et du mieux » est celui vers lequel on essaie de tendre.*

*Un point important est de savoir si les évolutions toucheront également les personnes vivant en zone périphérique.*

## **J&L : JUSTEMENT, LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS URBAINS SERONT-ILS COMPATIBLES AVEC LEUR MODE DE DÉPLACEMENT ?**

*CP : Les crises environnementales sont d'abord perçues dans les villes, parce que c'est là que les changements se font les plus forts, et puis les enjeux « percolent » petit à petit dans les zones rurales. Concernant les enjeux de mobilité, les zones périphériques et rurales sont vraiment cruciales parce qu'il s'agit de territoires qui sont extrêmement dépendants de la mobilité automobile. Il faut trouver des solutions qui soient à la fois durables, mais qui soient aussi désirables et donc acceptables pour les personnes qui vivent là, que ce soit en termes de temps de trajet, de confort de trajet, de confort de vie aussi. Pourquoi désirable ? Parce que la mobilité est une part importante de notre quotidien.*

*Toutefois, à l'heure actuelle, nous n'avons pas vraiment de solutions acceptables. Dans le cas de la France, beaucoup d'espoirs reposent sur les véhicules autonomes mais une étude qui a été réalisée récemment par le Forum Vies Mobiles démontre que cette solution technique ne permettra pas d'atteindre les objectifs de meilleure mobilité et de réductions des émissions de gaz à l'horizon 2050. D'une part, parce que les déploiements de cette solution technique ne pourront se faire avant 2050 et, d'autre part, parce que cela ne va pas résoudre le problème de la croissance de la demande de déplacements.*

*Les villes sont plus sensibles face aux problèmes urgents de pollution et d'engorgement du trafic, donc plus en avance en termes de politiques, mais par conséquent, se ferment à*

toute une population qui n'habite pas en ville. Inversement, les zones plus périphériques n'ont pas assez de politiques qui permettent de trouver de vraies alternatives à la voiture. On a très peu d'encouragement des mobilités actives. Selon moi, il faudrait travailler de manière à moins « fermer » les villes aux voitures et peut-être plus travailler à « fermer » davantage la campagne aux voitures de sorte que la voiture soit moins la « reine » dans les espaces périphériques.

## J&L : COMMENT LA JEUNESSE EST-ELLE PRISE EN COMPTE DANS LA RÉFLEXION SUR LA MOBILITÉ ?

CP : Jan Gehl (architecte urbaniste danois, ndr) a lancé un mouvement de réflexion sur l'aménagement des villes et le partage de l'espace public.

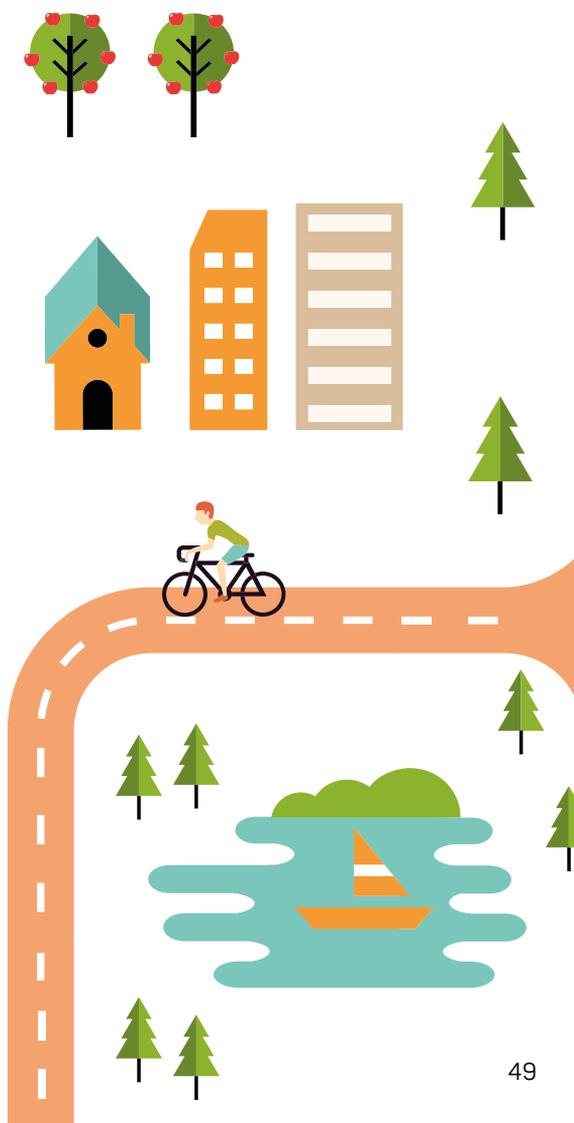
**Pour lui, l'étalon pour mesurer le développement d'un pays est l'autonomie d'un enfant de huit ans et sa possibilité de se déplacer seul et en sécurité en ville.**

En Belgique, les politiques qui visent à diminuer la place de la voiture en donnant plus de place aux autres modes de mobilité permettent réellement de briser le cercle vicieux où les parents se sentent obligés d'amener leurs enfants en voiture parce que le trafic routier est trop dangereux et contribuent ainsi eux-mêmes à augmenter cette insécurité.

Il y a aussi un effet de génération autour des questions de mobilité. On l'a vu avec toutes les mobilisations par rapport aux questions climatiques, il existe une conscience environnementale et des attitudes qui sont assez différentes dans la jeune génération par rapport aux aînés. La jeunesse a de réelles attentes en termes d'ambiance urbaine, notamment par rapport aux opportunités de rencontre, de récréation dans l'espace public. La jeunesse a également des pratiques de mobilité plutôt ludiques, par exemple avec l'essor de la trottinette qui a

quand même séduit beaucoup de personnes. Soyons honnêtes, ce n'est pas l'argument principal qui est avancé dans les politiques publiques, mais il y a quand même une évolution dans la manière de penser qui reflète un peu plus cette jeune génération, aussi parce qu'on a un renouvellement des cadres politiques et administratifs. ■

Propos recueillis par Adrien Pauly  
Jeunes & Libres





---

# SOURCES

## ▣ MOBILITÉ ET ORGANISATIONS DE JEUNESSE : QUEL ACCÈS POUR LA JEUNESSE ?

[1] Jeunes & Libres, « De l'ancrage local des Organisations de Jeunesse », 29 août 2019, [en ligne, [www.jeunesetlibres.be/2019/08/29/de-lancrage-local-des-oj/](http://www.jeunesetlibres.be/2019/08/29/de-lancrage-local-des-oj/)]

[2] Concernant l'accessibilité aux Organisations de Jeunesse en termes de publics et donc sur un plan anthropologique, voir l'étude Maëlle van der Linden, Julie Hermesse et Olivier Servais, « Organisations de jeunesse. Quels impacts et quelle accessibilité en Fédération Wallonie-Bruxelles ? », Université Catholique de Louvain (UCL), 2016, [en ligne, [www.cepess.be/wp-content/uploads/2016/12/RAPPORT\\_LesOrganisationsdejeunesse.pdf](http://www.cepess.be/wp-content/uploads/2016/12/RAPPORT_LesOrganisationsdejeunesse.pdf)]

## ▣ DE LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES OJ

- [www.jeunesetlibres.be/2017/03/29/libractu-toutes-les-oj-seront-elles-invitees-a-monter-dans-le-bus/](http://www.jeunesetlibres.be/2017/03/29/libractu-toutes-les-oj-seront-elles-invitees-a-monter-dans-le-bus/)

## ▣ LE PERMIS DE CONDUIRE EST-IL ACCESSIBLE À TOUS ?

- [www.inforjeunes.be/le-permis-de-conduire-2/#:-:text=Permis%20provisoire%20SANS%20guide%20\(%C3%A0,provisoire%20aupr%C3%A8s%20de%20ta%20commune.](http://www.inforjeunes.be/le-permis-de-conduire-2/#:-:text=Permis%20provisoire%20SANS%20guide%20(%C3%A0,provisoire%20aupr%C3%A8s%20de%20ta%20commune.)

- [www.lalibre.be/belgique/de-moins-en-moins-de-jeunes-belges-obtiennent-leur-permis-de-conduire-5c8a0ae77b50a60724bed191](http://www.lalibre.be/belgique/de-moins-en-moins-de-jeunes-belges-obtiennent-leur-permis-de-conduire-5c8a0ae77b50a60724bed191)

- [www.rtl.be/info/vous/temoignages/iseline-outree-par-le-prix-de-la-formation-au-permis-de-conduire-mais-ou-va-t-on--1150465.aspx](http://www.rtl.be/info/vous/temoignages/iseline-outree-par-le-prix-de-la-formation-au-permis-de-conduire-mais-ou-va-t-on--1150465.aspx)

## ▣ ACCIDENTS DE LA ROUTE : UNE AFFAIRE DE JEUNES ?

- [www.lecho.be/dossier/mobilite/la-tolerance-zero-au-volant-pour-tous-ou-rien-que-pour-les-jeunes/10196524.html](http://www.lecho.be/dossier/mobilite/la-tolerance-zero-au-volant-pour-tous-ou-rien-que-pour-les-jeunes/10196524.html)

- [www.rtf.be/info/societe/detail\\_le-nombre-de-victimes-d-accidents-de-la-route-divise-par-deux-depuis-2015-pourtant-de-nombreux-belges-sont-encore-tues-sur-les-routes?id=10632332#:-:text=En%202019%2C%20une%20victime%20sur,deux%20entre%202005%20et%202019.](http://www.rtf.be/info/societe/detail_le-nombre-de-victimes-d-accidents-de-la-route-divise-par-deux-depuis-2015-pourtant-de-nombreux-belges-sont-encore-tues-sur-les-routes?id=10632332#:-:text=En%202019%2C%20une%20victime%20sur,deux%20entre%202005%20et%202019.)

- [www.turbo.fr/actualite-automobile/etude-entre-peur-et-exces-de-confiance-les-jeunes-conducteurs-manquent-dexperience-94049#:-:text=Bon%20nombre%20de%20jeunes%20sont,qui%20ne%20s'oublie%20jamais.&text=89%25%20des%20jeunes%20de%20cette,en%20fonction%20de%20leurs%20passagers.](http://www.turbo.fr/actualite-automobile/etude-entre-peur-et-exces-de-confiance-les-jeunes-conducteurs-manquent-dexperience-94049#:-:text=Bon%20nombre%20de%20jeunes%20sont,qui%20ne%20s'oublie%20jamais.&text=89%25%20des%20jeunes%20de%20cette,en%20fonction%20de%20leurs%20passagers.)

- [www.le-jeune-conducteur.com/dossiers/enquete-2017-volant](http://www.le-jeune-conducteur.com/dossiers/enquete-2017-volant)

## ▣ VERS UNE BELGIQUE QUI BOUGE !

- [www.rtf.be/info/belgique/detail\\_un-service-tec-a-la-demande-sera-mis-en-test-durant-sept-mois-a-louvain-la-neuve?id=10688457&fbclid=IwAR19ZngpfGkqMjGMWpUP6k-q0Hld4ybNx17AS\\_7tdB-DYYEIHvMoc2PdeUE](http://www.rtf.be/info/belgique/detail_un-service-tec-a-la-demande-sera-mis-en-test-durant-sept-mois-a-louvain-la-neuve?id=10688457&fbclid=IwAR19ZngpfGkqMjGMWpUP6k-q0Hld4ybNx17AS_7tdB-DYYEIHvMoc2PdeUE)

- [www.rtf.be/info/belgique/detail\\_brupass-le-ticket-unique-stib-tec-sncb-de-lijn-des-le-1er-fevrier-pour-circuler-dans-et-autour-de-bruxelles?id=10675570&fbclid=IwAR3zHOHqQCoIR66rdyrcXBQZuKkgMfINLw1EpsfM5IwFQosud-dQCxAbiNs](http://www.rtf.be/info/belgique/detail_brupass-le-ticket-unique-stib-tec-sncb-de-lijn-des-le-1er-fevrier-pour-circuler-dans-et-autour-de-bruxelles?id=10675570&fbclid=IwAR3zHOHqQCoIR66rdyrcXBQZuKkgMfINLw1EpsfM5IwFQosud-dQCxAbiNs)

## ▣ ERASMUS+, LA FIERTÉ DE L'UNION EUROPÉENNE

[1] Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Irlande, Italie, Pays-Bas, Portugal et Royaume-Uni.

[2] [www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20201207IPR93204/accord-entre-le-pe-et-les-ministres-de-l-ue-sur-erasmus-pour-2021-2027](http://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20201207IPR93204/accord-entre-le-pe-et-les-ministres-de-l-ue-sur-erasmus-pour-2021-2027)

[3] [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP\\_21\\_1326](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_21_1326)



# JEUNES & LIBRES ASBL

FÉDÉRATION DES ORGANISATIONS DE JEUNESSE LIBÉRALES  
LIBRE<sup>2</sup> | NUMÉRO 21 | MAGAZINE SEMESTRIEL | MAI 2021  
INFO@JEUNESLIBRES.BE | WWW.JEUNESLIBRES.BE | 02.500.50.85

