

LA PARTICIPATION CITOYENNE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Les 10 et 17 mai 2004, un groupe de femmes de l'ACRF, mouvement d'éducation permanente de femmes en milieu rural, rencontra à Bruxelles les présidents des partis politiques francophones. Elles leur exposaient un certain nombre de difficultés vécues au quotidien par les habitants du milieu rural, notamment à propos de leurs difficultés de déplacement.

Concrètement, ces revendications étaient portées par des membres de l'ACRF (personnes âgées, isolées, des femmes et leurs enfants, des mères de famille séparées, ...), toutes issues du milieu rural.

Voici un exemple de difficultés de se déplacer vécues au quotidien par les personnes sans moyen de transport individuel dans les régions rurales, notamment suite aux nombreuses réorganisations des services publics (souci d'économie, rentabilité, ...) : pour se rendre chez le dentiste à Philippeville, Madame X doit prendre un bus à Villers-le-Gambon pour Florennes, puis attendre une heure avant de prendre un second bus Namur-Couvin, soit 1h25 de trajet pour une distance de 5km.

La mobilité, un enjeu de cohésion sociale

A l'heure où le degré de mobilité détermine en bonne partie si l'on est «en dedans» ou «en dehors» de la société, comment envisager la mobilité en termes de solidarité et d'égalité? Quels moyens se donne-t-on pour que cette mobilité, ce droit d'être mobile ne soient pas réservés à une élite?

Nous considérons que la mobilité est un préalable à toute intégration dans la vie sociale, économique et culturelle. Pour les habitants des campagnes, soyons attentifs aux obstacles à cette intégration, songeons aux difficultés pour les demandeurs d'emploi non motorisés de se rendre sur des lieux de formation parfois bien éloignés de leur domicile, songeons aux difficultés pour les travailleurs de se rendre sans leur propre véhicule à des emplois intérimaires, à des emplois aux horaires atypiques, pensons aussi aux difficultés pour les familles monoparentales de gérer leurs déplacements quotidiens, et bien sûr songeons aux moins valides et aux personnes âgées qui auront assurément plus de peine à combiner différents modes de transport pour effectuer un trajet. Les difficultés des uns et des autres peuvent être physiques mais aussi financières.

Un rapport de la Fondation Roi Baudouin « *Immobiël op het platteland, Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen* »¹, faisant le point sur les difficultés de déplacement des ménages ruraux en Flandre, définit le déficit de mobilité comme la situation vécue par certaines personnes lorsque la restriction de leurs moyens de déplacement ne leur permet plus une participation intégrale à la vie en société. Ce déficit de mobilité lié à une faiblesse du pouvoir d'achat résulte d'une mauvaise insertion sur le marché de l'emploi, ou d'une insuffisance des revenus de remplacement. Dans ce rapport, les chercheurs estiment qu'il y a 46.950 ménages ruraux flamands dans lesquels une personne était dépourvue de moyens de transport. Par ailleurs, ces chercheurs soulignent que les femmes sont nettement plus nombreuses que les hommes à rester la journée sans voiture. Elles sont, dans les villages flamands enquêtés, à savoir Heers et Lo-Reninge, nettement plus nombreuses à ne pas être capables de conduire un véhicule. Les situations les plus difficiles sont vécues par des femmes âgées qui habitent dans les villages périphériques de l'entité. Ce déficit de mobilité est le lot quotidien de certaines personnes habitant aussi nos villages wallons.

La mobilité, un défi pour la démocratie

Comme le souligne Sylviane Gilmont (Inter-Environnement Wallonie)², derrière les aspects techniques des questions de mobilité, ce qui est fondamentalement en jeu, ce sont des valeurs. Au minimum, trois valeurs fondamentales sont concernées par les choix que notre société fait en matière de mobilité :

- l'égalité ou l'équité
- la responsabilité vis-à-vis des générations futures
- la liberté individuelle.

Si la liberté individuelle trouve largement son compte dans l'évolution du « tout à la voiture », on peut cependant considérer que l'équité et la responsabilité sont mises à mal. Pour tenter de rééquilibrer les choses, il est important que des débats sur ces questions aient lieu, le plus fréquemment et le plus largement possible, que des positions contradictoires puissent s'exprimer.

Pour rendre effective la participation citoyenne au débat public en matière de mobilité, il y a différentes modalités possibles : l'information citoyenne, la consultation citoyenne et la consultation. Certains comparent ces modalités à des poupées russes³ car chacune correspond à un degré d'implication des citoyens et le degré supérieur d'implication contient le degré inférieur.

L'information citoyenne correspond à un mouvement unidirectionnel des décideurs vers les citoyens, sans que se produise de véritable implication. La consultation permet aux citoyens d'exprimer leur avis et implique de les avoir informés. La concertation correspond à une élaboration commune des choix politiques posés : elle nécessite de mobiliser des techniques d'information et de consultation.

¹ Il s'agit d'une étude publiée en mars 2003 par Henk Meert, Marie Bourgeois, Krista Van Hoof et Tim Asperges et éditée par la Fondation Roi Baudouin.

² Gilmont S. (IEW), Geerts A (IEW), *Mobilité citoyenne : gérer ensemble les problèmes locaux de mobilité et de transport*, MET, 2002, p.7

³ de Thier D., Saelens S., Vermeiren B., *Guide pour la participation citoyenne dans les plans communaux de mobilité*, MET, 2001, p.17

L'enquête ACRF sur la mobilité

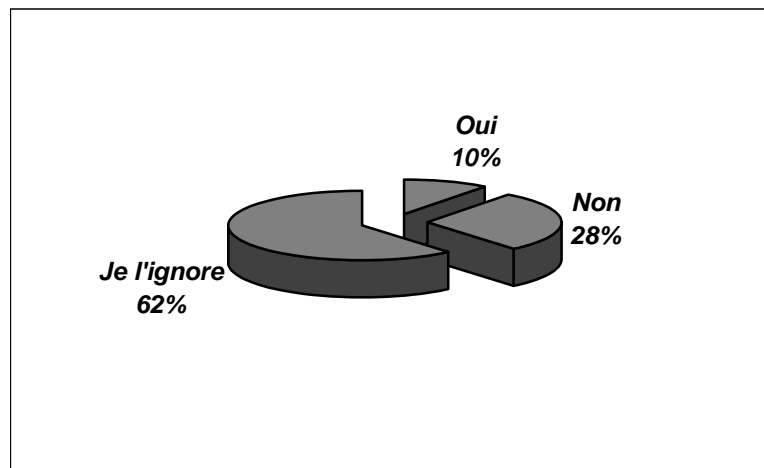
Pour affiner quelque peu les revendications de l'ACRF en matière de mobilité, une enquête a été menée par le service d'études de l'ACRF en novembre 2004 pour faire le point auprès des femmes du mouvement sur les habitudes de déplacement, les difficultés en matière de transport, les attentes en matière de mobilité et le degré d'information à propos d'outils de gestion de la mobilité. 660 questionnaires ont été distribués via nos groupes locaux. La mobilisation a été impressionnante puisque 391 ont répondu à l'enquête.

Plus de la moitié des répondantes ont plus de 55 ans. 51% des répondantes sont (pré)pensionnées et 34% sont sans activité professionnelle. Plus de 60% des répondantes résident en zone rurale depuis plus de 50 ans.

Dans le cadre de cette enquête, nous avons cherché à évaluer leur degré d'information relative aux nouveaux outils de conception et de gestion de la mobilité élaborés au cours de la dernière décennie par l'autorité régionale compétente en matière de mobilité.

Le degré d'information des femmes du mouvement à propos d'outils pour une mobilité durable

Tableau 1 : Connaissance de la semaine de mobilité 2004 dans votre commune



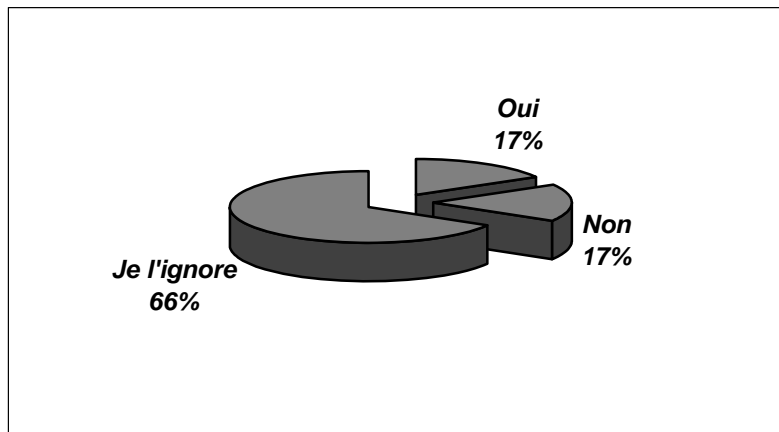
$n = 376$

On retient ce pourcentage élevé de répondantes (2/3) qui ignorent s'il y a eu dans leur localité une manifestation organisée à l'occasion de la semaine de la mobilité. 10 % des répondantes ont eu connaissance d'une telle manifestation.

Pour rappel, la Région wallonne a mis sur pied le concept de la Semaine de la mobilité durable, organisée depuis 2000 chaque année du 16 septembre au 22 septembre. Il s'agit de promouvoir une mobilité plus conviviale grâce à un meilleur partage de l'espace. On encourage durant cette semaine des

initiatives de terrain, menées par les citoyens eux-mêmes, dans leur quartier, leur commune, leur association, leur entreprise, leur école. Le MET (Région wallonne), via sa direction Etudes et Programmation, remplit des tâches administratives et est assisté par des organismes intervenant au titre de secrétaires opérationnels (Gamah, IEW, Ligue des Familles, Provélo, Taxistop, UVCW, UWE) et des organismes intervenant au titre de partenaires. Les partenaires de la Semaine de mobilité 2005 sont : le Gracq, les cellules syndicales de mobilité CSC-FGTB et les TEC.

Tableau 2 : Existence d'un plan communal dans votre localité

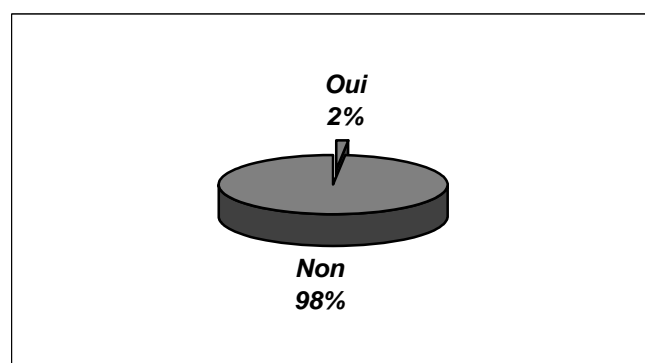


n = 368

On retient à nouveau ce pourcentage élevé de répondantes qui ignorent s'il existe un plan communal de mobilité. 17 % en ont connaissance.

Pour rappel, les plans communaux de mobilité sont des outils de planification réalisés à l'initiative des communes pour organiser la mobilité des personnes et des marchandises dans une optique de développement durable. Une attention est accordée à tous les modes de déplacement, et à leur interconnexion. Sans être contraignants, les plans communaux de mobilité constituent une base de référence pour l'amélioration, la rénovation ou la construction d'infrastructures ou de services de mobilité.

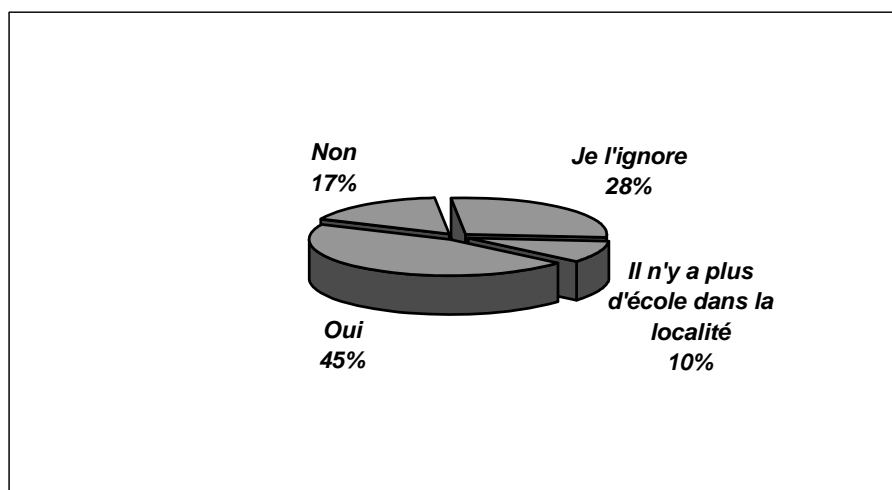
Tableau 3 : Part active dans l'élaboration d'un plan communal de mobilité



n = 344

Une proportion infime de répondantes a été activement impliquée lors des consultations organisées en vue de l'adoption d'un plan communal de mobilité.

Tableau 4 : Adoption dans votre localité de plans de déplacement scolaires

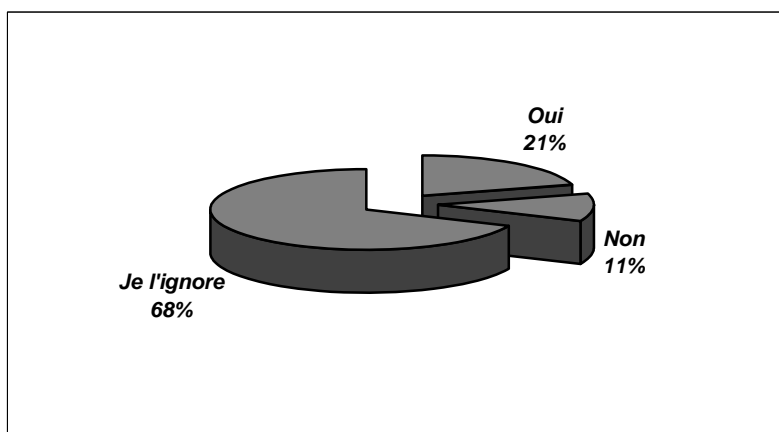


n=362

Les plans de déplacement scolaires sont davantage cités, alors que formellement ils sont moins nombreux que les plans communaux de mobilité. Cela correspond probablement à des initiatives locales, portées par des associations sur le terrain, qui s'apparentent à des plans de déplacement scolaires. On note aussi que 10 % des répondantes signalent que la question n'est pas pertinente étant donné la disparition d'école dans leur localité. Cela ne fait bien entendu que reporter alors sur d'autres localités le problème de la gestion de la mobilité aux abords des écoles.

Pour rappel, le plan de déplacements scolaires est un ensemble de mesures concertées visant à gérer les déplacements scolaires dans une perspective de développement durable. Le décret offre un soutien financier aux partenaires engagés dans un tel plan. Ainsi, les écoles peuvent faire appel, gratuitement, aux services de certaines associations spécialisées en la matière (notamment la Ligue des Familles).

Tableau 5 : Présence dans votre commune d'un échevin de la mobilité



n= 374

Un cinquième des répondantes identifie l'échevin de leur commune qui a en charge la mobilité, un dixième peut fermement affirmer qu'il n'existe pas d'échevin ayant la mobilité en tant que telle dans ses attributions au sein du collège communal. Enfin, deux tiers des répondantes hésitent : elles ne sont pas en mesure de déterminer s'il y a ou non un échevin s'occupant de la mobilité.

L'enquête ACRF a mis en lumière que pour bon nombre de citoyennes, ces instruments récents de gestion de la mobilité sont encore largement méconnus. Il y a un travail de communication et de sensibilisation à poursuivre de la part des autorités régionales et communales au plan communal de mobilité. Mais il y a sans doute aussi un travail de rationalisation à mener quant aux outils de planification existant au niveau communal : schéma communal de structure, plan communal de développement rural, plan communal de développement de la nature, plan communal de logement, plan communal d'égouttage, plan social intégré, programme triennal de travaux, et désormais plan communal de mobilité.

Bien malin le citoyen voulant s'investir dans sa localité qui s'y retrouverait parmi la panoplie de ces outils !

Le plan de déplacement est un outil qui a déjà fait ses preuves et ne demande qu'à essaimer dans des zones moins denses. La Semaine de la mobilité, grâce à sa médiatisation, grâce à son effet transversal (toute la Wallonie s'accorde cette semaine-là autour de la mobilité) et grâce à la dynamique européenne dans laquelle elle s'inscrit, est un moment tout à fait privilégié pour lancer des initiatives liées à la mobilité en milieu rural.

Bibliographie

- de Thier D., Saelens S., Vermeiren B., *Guide pour la participation citoyenne dans les plans communaux de mobilité*, MET, 2001, 48 P.
- Gilmont S. (IEW), Geerts A (IEW), *Mobilité citoyenne : gérer ensemble les problèmes locaux de mobilité et de transport*, MET, 2002, 72 pages

Françoise WARRANT, chargée d'étude ACRF

