

LES ANALYSES DE L'ACRF

2005 / 28

LA MOBILITE RURALE NE LAISSE PAS LES AUDITEURS DE LA RTBF INDIFFERENTS !

Le 20 septembre, la journaliste de la RTBF Véronique THIBERGHIEEN nous invitait à l'émission 'Tout autre chose' pour présenter l'étude ACRF consacrée à la mobilité des personnes en milieu rural¹. Les réactions des auditeurs ont été immédiates ! Nous avons trouvé intéressant de les relayer et de les analyser, tant ces réactions illustrent les problèmes de déplacement rencontrés au quotidien par les habitant-e-s des campagnes wallonnes. Ces difficultés concernent tout un chacun, du plus jeune au plus âgé, quel que soit le coin de la Wallonie dans lequel nous circulons.

Une dépendance vis-à-vis de la voiture dans toute la Wallonie rurale

CONSTAT EN PROVINCE DE LUXEMBOURG

J'habite dans la province du Luxembourg : un petit coin de paradis, loin de tout. Un des revers de la médaille : la difficulté de se déplacer (école secondaire la plus proche : 20 km ; école supérieure : 50 km ; commerces : 10 km ; etc.).

Cette auditrice pointe d'entrée de jeu ce qui fait la principale spécificité de la mobilité rurale : l'importance des distances à parcourir.

Les distances à parcourir sont effectivement plus longues pour les ruraux que pour les périurbains ou les urbains. Les statistiques sont là pour le refléter. Par contre, les temps requis pour effectuer nos déplacements sont remarquablement constants, quel que soit le lieu de résidence : 70 minutes par jour sont en moyenne consacrées aux déplacements.

¹ WARRANT F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, 153 pages (on peut commander cette publication auprès du secrétariat communautaire de l'ACRF à l'adresse mentionnée ci-dessous, au prix de 7 € + frais de port).

**ACTION CHRETIENNE RURALE DES FEMMES
ACRF - ASBL**

Rue Maurice Jaumain, 15 B-5330 Assesse
Editrice responsable : Léonie Gérard
Rédactrice : francoisewarrant@acrf.be

Ne nous leurrions pas : ces distances à parcourir augmenteront encore si, dans le futur, on voit diminuer davantage encore en zone rurale le nombre de commerces de proximité, de bureaux de poste, de guichets bancaires automatisés, de médecins généralistes, et on en passe. Réimplantons autant que possible tous ces petits équipements de proximité que sont les épiceries, les écoles maternelles, les services, la banque et la poste si l'on veut éviter le recours systématique à la voiture.

En province de Luxembourg, le moindre déplacement pour les activités des enfants est d'au moins 15 km : impossible à faire en bus vu le peu de service. Les pouvoirs publics taxent de plus en plus les voitures mais pour nous, elles sont indispensables. Pour faire mes courses, je dois faire au minimum 30 km. Avec 3 enfants, je mets au défi n'importe quel homme politique citadin de ramener chez moi les courses pour 5 personnes dont 12 l de lait minimum par semaine avec un bus le matin et un le soir! Toutes mesures limitant les voitures ont leur intérêt en ville mais il faudrait différencier la ville et la campagne. Ma voiture m'est indispensable puisqu'il n'existe pas d'alternatives.

Dans pas mal de circonstances, le véhicule individuel est loin d'être un luxe quand on vit à la campagne. Comment faire dès lors pour utiliser le plus rationnellement possible le parc automobile des ruraux ?

J'habite à Bruxelles, nous dit Juliette (85 ans), et j'ai une amie qui habite Tenneville près de Bastogne. Si je vais la voir en train, je n'ai pas de bus pour aller jusqu'à Tenneville. Et si je prends le bus jusqu'à Tenneville, j'ai juste le temps de lui dire bonjour, bonsoir et de reprendre le bus dans l'autre sens! J'y vais donc en voiture. On nous dit sans cesse de prendre les transports en commun, mais désolée c'est souvent beaucoup plus simple de prendre sa voiture!

Si les contraintes de déplacement sont vécues au quotidien par les habitants des villages, elles pèsent aussi occasionnellement sur l'ensemble de la population amenée à se déplacer dans la Wallonie rurale.

CONSTAT IDENTIQUE EN PROVINCE DE BRABANT WALLON

Je suis étudiant. J'habite un village, Corbais, situé à côté de Louvain-la-Neuve. Je ne peux accéder à Louvain-la-Neuve qu'en voiture... J'ai pourtant tout essayé : le vélo mais c'était trop dangereux (N4 sans pistes-cyclables entre Corbais et Louvain-la-Neuve), le train par le village voisin (vélo + train 40 minutes de trajet... s'il n'y a pas de retard). Le bus étant absent, la voiture et ses 10 minutes de trajet se sont imposés... De plus, lorsque mon père et moi sommes partis avec les voitures, ma mère est isolée.

Etre isolé près de Louvain-la-Neuve qui compte un complexe de cinéma, un théâtre et bientôt un centre commercial, voilà qui est frustrant.

Une nouvelle ligne de bus relie Perwez à LLN en passant par le village voisin. Le bus contourne Corbais. Pour qu'il passe par notre village, c'est la croix et la bannière. La commune me renvoie à la Région, elle-même me renvoyant aux TEC qui restent muets. Que dois-je faire? Je veux bien abandonner ma voiture mais on ne m'offre aucune alternative!

Le jeune homme qui habite Corbais et se rend à Louvain-la-Neuve a raison de se plaindre de l'absence de piste cyclable sur la N4 pour ce trajet. La direction Brabant wallon du MET ne semble pas avoir compris l'intérêt du vélo en matière de mobilité.

On constate par ce témoignage que, même en zone plus dense, dans une région quadrillée par les axes routiers et autoroutiers, la mobilité peut être une gageure.

Le recours à la voiture n'a vraiment rien d'exceptionnel : l'enquête du GRT/FUNDP sur la mobilité des ménages en Wallonie² révèle des données très significatives sur nos habitudes de déplacement. Pour les déplacements privés (donc non professionnels) effectués en Wallonie, 77% de déplacements de moins de 1km s'effectuent à pied. Pour les déplacements de 1 à 3 km, la voiture prend les ¾ des parts des déplacements. Si l'on envisage les déplacements de 3 à 7 km, la voiture est vraiment majoritaire à plus de 80 %.

J'habite Céroux-Mousty dans le Brabant Wallon. J'ai déjà étudié la possibilité de me déplacer en train ou bus. L'usage du train m'obligerait, outre la partie du trajet en train, à prendre deux bus, rallongeant mon trajet d'1 heure à l'aller et d'une heure au retour. Quant au recours au bus, il existe une ligne 366 Céroux-Mousty -Ixelles avec les départs toutes les heures le matin, mais je n'ai aucune possibilité de retour direct, m'obligeant ainsi à faire à pieds les 7 derniers km. Y a t il une réelle volonté de nous voir abandonner notre voiture? De plus, il m'est vraiment plus facile de me rendre à LLN en voiture, malgré que Céroux-Mousty et Louvain-la-Neuve sont dans la même entité communale.

N'oublions pas que 80 % de nos déplacements se font à l'intérieur de notre commune ou vers une commune limitrophe.

... ET EN PROVINCE DE LIEGE

J'habite à 5 km de Verviers. Pour partir travailler, à 5h du matin, je suis dans l'obligation de prendre ma voiture alors que 4 lignes de bus passent devant chez moi. Le soir, le dernier bus remontant est à 19 h 40. Il m'est donc absolument impossible d'aller au cinéma ou au spectacle sans voiture. On parle de mobilité? Permettez-moi d'en douter.

Si la desserte des bus TEC est assez fine dans une bonne partie de la Wallonie rurale (à l'exception de la province de Luxembourg), le principal problème pour les usagers du TEC, c'est la faible fréquence du passage des bus et les plages horaires trop limitées.

² HUBERT J.-P., TOINT Ph., *La mobilité quotidienne des Belges*, Namur, Presses Universitaires de Namur, collection « Mobilités et transports » n°1, 2002

J'habite un petit village près de Francorchamps. J'ai décidé ne plus avoir de voiture. Mais, depuis les nouvelles dispositions, et les nouveaux horaires de bus, j'ai extrêmement de mal à me déplacer pour rejoindre mon travail. En fait, je travaille à 10 kilomètres de chez moi, et pour parcourir cette distance, je dois faire 2 kilomètres à pied, je dois prendre 2 bus. J'ai le sentiment que les TEC tiennent surtout compte des horaires des étudiants et du marché. Si on travaille et que l'on doit se déplacer en bus, c'est plus difficile. Exemple: dernier bus pour rentrer chez soi: 17H24', c'est beaucoup trop tôt. Finalement, j'ai discuté avec les sociétés qui gèrent les bus près de chez nous (qui sont privées) et ils ont retardés de quelques minutes un bus, pour que je puisse avoir ma correspondance. Mais, souvent je finis quand même mon trajet en stop. On nous dit sans cesse, laissez votre voiture pour opter pour les transports en commun, mais on ne nous aide pas !

La difficulté que rencontre l'utilisateur du bus est encore aggravée quand celui-ci doit prendre une correspondance.

LE NAMUROIS OU LE HAINAUT NE FONT PAS EXCEPTION A LA REGLE !

Ayant quitté récemment Bruxelles pour m'installer à Oignies, petit village dans le Viroinval, à 110 kilomètres de Bruxelles, je suis vraiment au bout du monde: il n'y a pas de bus du tout pendant les vacances scolaires, ni le dimanche. En semaine, il passe seulement un bus à 7 heures le matin, et un autre à 16 heures. Je n'ai plus de voiture depuis 1980, puisqu'à Bruxelles, je faisais tout en transport en commun. Mais aujourd'hui, j'envisage de reprendre une voiture. Je ne peux pas fonctionner en demandant sans cesse à des amis de me véhiculer. Dans ces campagnes, il y a beaucoup de familles qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture. Je voulais aussi signaler que dans ces villages, beaucoup de parents prennent leurs congés annuels en décembre et en juin, pendant les examens de leurs enfants, pour que ceux-ci puissent rentrer à la maison juste après leur examen et étudier. Ce n'est pas normal!

Comment se déplacer en fin de journée, en soirée et durant les week-end en recourant au bus ? 'Le bus nous rapproche tous', à voir !

Les jeunes sont dépendants de leurs parents-taxis. Les personnes non motorisées dépendent trop souvent du bon vouloir de voisins, de la solidarité qui demeure dans les villages. Il n'y a pas suffisamment de réponses structurelles : il faut une prise en charge collective de leurs besoins en déplacement.

J'habite à Ecaussines et je vis les mêmes problèmes: pour prendre le train, je dois faire 3/4 h de marche et pour trouver l'arrêt de bus le plus proche, il me faut faire une demi-heure de marche. De plus, il y a un bus toutes les deux heures, pas facile de synchroniser ses besoins et les horaires de bus.

Le son de cloche est décidément identique dans tous les coins de la Wallonie rurale !

Un aménagement du territoire influençant fortement la demande en mobilité

J'habite une commune semi-rurale, à la limite de l'agglomération liégeoise. En 1972, lorsque j'étais étudiant, il me fallait 12 minutes en voiture pour parcourir les 13 km entre la maison de mes parents et le centre-ville où j'allais à l'école. Aujourd'hui, pour faire le même trajet il me faut 50 minutes ! Depuis 40 ans, on a tout fait pour favoriser la voiture au détriment des transports publics. Puis, devant l'asphyxie qui atteint toutes les villes, on multiplie maintenant les obstacles : rond points, feux, parcage payant, dos d'âne et autres chicanes! Conclusions: aucune anticipation dans les décisions d'aménagement; on met 20 ans pour élaborer des projets, 20 autres pour les réaliser et puis on se casse la tête pour savoir comment sortir des ennuis que tout ça a engendré. Où sont les parkings de dissuasion ? Où sont les transports publics rapides et flexibles ? Où sont les pistes cyclables ? N'a-t-on pas démantelé trop tôt une bonne partie du réseau ferroviaire rural ?

La situation en matière de mobilité s'est en effet aggravée au cours des dernières décennies. Et cela n'est pas surprenant : les infrastructures routières se sont multipliées depuis les années 70, le nombre de km d'autoroutes a été multiplié par 4, avec la congestion du trafic et l'asphyxie des agglomérations que cela entraîne, bien décrites par l'auditeur. Par contre, dans le même temps, on observe un recul de 18% des voies ferrées : on avait un peu plus de 4000 km de voies ferrées dont on a conservé seulement 3400 km, et le nombre de gares a été réduit de moitié durant cette même période.

J'habite la campagne (par choix) depuis plus de trente ans et je constate que rien n'est mis en oeuvre au niveau des transports en commun. Les horaires des bus et trains sont effectivement calqués sur ceux des écoliers ou du marché. Et à Grez-Doiceau, la voiture chérie est chouchoutée par l'aménagement de la N 25 qui devrait permettre de relier au plus vite Grez-Doiceau à LLN/Nivelles, en expropriant au passage et en défigurant le caractère rural de la région. Un rond-point va même être aménagé presque au milieu d'un champ. Il n'y a aucune volonté politique pour une rationalisation des transports en commun.

Les aménagements routiers nous mangent de l'espace. La Belgique bat d'ailleurs le record du monde : plus de 6,4% du territoire est occupé par des infrastructures de transport. Cela provoque aussi une altération de nos paysages : l'espace rural perd son caractère à force d'être ainsi grignoté.

Le choix du lieu de résidence, lourd de conséquences !

Je pense que le problème est mal posé. C'est au niveau de l'aménagement du territoire que la question se pose. Les nouveaux ruraux ont fait ce choix d'habiter en périphérie des villes et veulent y transposer les avantages de la ville sans les inconvénients. De fait, cette dispersion de l'habitat cumulé à une désaffection des transports en commun, deux phénomènes causés par l'usage la voiture individuelle, a compromis l'usage même des transports en commun. Il est temps que les néo-ruraux se rendent compte que c'est dans leur propre choix d'habitat que se réside le problème, et non dans l'offre de transport en commun, qu'ils arrêtent de pleurnicher et arrêtent de demander le beurre et l'argent du beurre.

La dispersion de l'habitat a un coût important pour la collectivité : en zone rurale, l'acheminement des services (eau, gaz, électricité, téléphone, etc.), l'asphaltage des routes, l'épuration des eaux usées coûtent cher. La consommation d'énergie s'accroît car des maisons isolées consomment davantage que des habitations groupées. La collecte des déchets et la distribution du courrier se compliquent. Les transports en commun, obligés de s'éparpiller, manquent de rentabilité. Les navettes incessantes entre le domicile et les lieux de travail, de loisir, de shopping sont source de pollutions.

La dispersion de l'habitat fait exploser les besoins en déplacements. Elle transforme complètement les paysages ruraux traditionnels et elle fait grimper le prix des terrains et des logements dans les endroits les plus favorables, les mieux équipés. Cela conduit les ménages aux revenus moindres à s'installer dans des zones moins bien équipées.

Une politique raisonnée d'aménagement du territoire devrait lutter contre cette tendance si massive que l'on observe chez nous depuis les années 60. Il faut coûte que coûte réamorcer une politique de resserrement de l'habitat afin d'éviter les effets pervers liés à sa dispersion.

Mais, les pouvoirs publics ne sont pas les seuls concernés : les ménages aussi doivent davantage prendre en compte les incidences individuelles mais aussi collectives de leur choix d'implantation.

Quelles solutions privilégier ?

LE MAINTIEN DE COMMERCES DE PROXIMITE

Je m'indigne entre autres à propos de la ligne 188 du TEC, qui va de Pepinster à Trooz (près de Chaudfontaine): quand on n'est pas en période scolaire, il n'y a que deux bus par jour. Le village où je me rends est Chaudfontaine. Jadis, il y avait une gare, qui a été supprimée. Il y avait également plein de petits commerces de proximité qui ont fermé leurs portes. Les personnes âgées sans voiture ont extrêmement de mal pour se déplacer.

Le maintien de petits équipements de proximité est impératif si l'on veut éviter le recours à la voiture même pour d'assez petites distances. Ce maintien est d'autant plus nécessaire que la population belge vieillit : la Belgique compte actuellement 1.700.000 personnes âgées de plus de 65 ans. Elles représentent 16% de la population. Ce pourcentage devrait encore augmenter. Dans les campagnes, les personnes âgées réclament un tel maintien.

UN MAINTIEN DES GARES ET DES LIGNES FERROVIAIRES

J'ai des petits-enfants qui habitent à Aishe-en-Refail, près d'Eghezée. Ma petite-fille va bientôt entrer en secondaire, et elle doit choisir une école soit à Gembloux, soit à Namur, mais cela pose problème, il n'y a pas de transport en commun.

D'autre part, à Jodoigne, jadis il y avait une gare, qui aujourd'hui est devenue un RAVEL, c'est joli mais nettement moins pratique pour les habitants.

Les projets d'aménagements pour la mobilité douce sont accueillis très favorablement à l'ACRF, mais ils ne peuvent suffire. Nous ne pouvons admettre que pour les lignes secondaires ou rurales, l'opérateur ferroviaire soit guidé par des objectifs de pure rentabilité au détriment d'objectifs de service public.

Les suppressions d'arrêts ont été trop nombreuses en Wallonie : prenons le cas de la ligne L Namur-Luxembourg qui comptait fin des années 70 plus de trente arrêts utiles, on constate que cette même ligne ne compte plus aujourd'hui que quatorze arrêts (en week-end).

Les suppressions de guichets ne présagent rien de bon pour les ruraux.

Il faut inverser la vapeur !

LE CAR-SHARING

J'ai revendu ma voiture il y a 6 mois parce que je ne faisais plus suffisamment de kilomètres avec mon véhicule. J'habite en ville où des solutions de remplacement existent, les transports en commun sont une première piste. Je me suis aussi inscrit chez Cambio, et lorsque j'ai besoin d'une voiture pour 2 ou 3 heures, je la loue pour un tout petit prix. La situation aurait été tout à fait différente si je vivais en milieu rural où la voiture reste indispensable.

Sans doute le car-sharing est un système réservé aux localités d'une certaine taille, car il faut toucher un public suffisant pour assurer la rentabilité du service qui n'existe à l'heure actuelle en Belgique que sous forme de service marchand. Dès lors, le car-sharing bénéficie sans doute d'abord aux urbains, mais il peut également profiter aux ruraux : nous songeons aux étudiants d'origine rurale, qui résident la semaine dans la ville où se trouve leur campus. Ils pourraient rentrer chez eux par ce moyen de transport. Ces étudiants gagnent en commodité et c'est une formule moins gourmande en aires de stationnement (songeons au nombre colossal de voitures particulières immobilisées et sans usage toute la semaine durant, sur de nombreux campus universitaires). On pourrait imaginer un système de partenariat entre les opérateurs de transport public et l'entreprise de car-sharing.

LE COVOITURAGE

Un auditeur signale pour info: un nouveau site "covoiturage en province du Luxembourg" sera en fonction d'ici quelques jours. www.luxcovoiturage.be. ce site s'adresse à toute personne qui souhaitent partager son véhicule ou trouver un véhicule pour se rendre à son travail, une activité,... il suffit de s'inscrire.

Le covoiturage est tout à fait indiqué en zone rurale où l'on reste inévitablement assez dépendant de sa voiture. Ce système n'est pas né de la dernière pluie : même parmi les seniors, il est courant de recourir au covoiturage informel. Celui-ci gagne cependant à être organisé de façon structurelle et soutenu par les pouvoirs publics car les liens sociaux ont tendance aujourd'hui à se distendre. Beaucoup de personnes résidant dans les villages ne se côtoient plus beaucoup, *a fortiori* s'ils travaillent loin de leur lieu de résidence.

DES BANDES DE CIRCULATION RESERVEES AU COVOITURAGE OU AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Aux USA, il y des autoroutes et autres voies importantes autour des villes où la bande de gauche (la bande la plus rapide) est réservée au covoiturage, en d'autres termes, cette bande est interdite aux véhicules n'ayant pas au moins deux occupants. Ça fonctionne très bien. Pourquoi ça ne fonctionnerait pas chez nous ?

On sait que la vitesse commerciale des transports en commun est un facteur important de leur succès. On constate dans une agglomération comme Namur les résultats positifs de la mise en site propre de tronçons sur certains trajets de bus. Sur autoroute ou sur des voies importantes, ce même principe peut être suivi. Cela donnerait un signal fort pour encourager les personnes à « lâcher » leur véhicule et à choisir le transport collectif rendu ainsi plus rapide. Le covoiturage pourrait également être encouragé comme le suggère l'auditeur. Nous pensons toutefois que, en matière de covoiturage, la priorité doit être donnée aux parkings de covoiturage.

UN AMENAGEMENT OU UNE REHABILITATION DES VOIES LENTES

La voiture est indispensable mais elle peut être, dans certains cas, remplacée. Un exemple : notre commune (Erezée) concrétise le projet d'aménager une ancienne ligne de vicinal pour les usagers lents et fragiles. La province de Luxembourg disposait d'un réseau très dense de vicinaux, une volonté politique déterminée permettrait d'en réhabiliter une grande partie (nos petites routes sont actuellement particulièrement peu adaptées au vélo et à la marche....).

L'ACRF estime indispensable de revaloriser les chemins et sentiers vicinaux³ : les communes pourraient tirer parti des sentiers et chemins répertoriés dans l'Atlas des chemins vicinaux, à l'instar de ce que la Région a fait en pour le RAVEL à partir de voies SCNB et SNCV désaffectées ou des chemins de halage.

Encourager la mobilité douce au travers des campagnes nécessite de sécuriser la circulation sur les voies de remembrement et de développer un réseau de pistes cyclables afin de stimuler la circulation douce au sein de la commune ou vers les communes limitrophes.

³ En 1946, le réseau SNCV totalisait 4769 km.

L'ORGANISATION D'ÉVÉNEMENTS SYSTEMATIQUEMENT
ASSORTIE D'UN VOLET MOBILITE

Je n'ai pas mon permis et à BXL, je n'en ai pas besoin. Mais ce dimanche se déroule la marche Saint-Feuillien à Fosses-La-Ville, manifestation qui a lieu tous les 7 ans. Je veux donc m'y rendre en train: il faut aller en train jusqu'à Namur et puis, 5 minutes plus tard, le bus. Mais si on rate cette correspondance, il faut attendre 2 heures. C'est quand même dommage d'organiser une telle manifestation, sans prévoir les transports en commun nécessaires!

L'organisation de tout événement culturel, sportif, festif, dans les localités rurales comme dans les localités urbaines, devrait comprendre un volet mobilité, tout comme d'ailleurs un volet sécurité, qui seraient deux conditions *sine qua non* pour l'obtention des autorisations nécessaires auprès de qui de droit.

DES SOLUTIONS MULTIPLES, A COMBINER

Il y a beaucoup de vrai dans ce qui a déjà été dit ; on observe depuis 40 ans :

- *le démantèlement des transports publics,*
- *le déclin du vélo,*
- *le développement de la voiture et des infrastructures qui la favorisent.*

On peut y ajouter la régression du commerce local qui oblige à aller loin pour faire ses courses. Le dilemme du TEC est d'aller chercher les gens là où ils sont, de les conduire là où ils veulent aller, au moment où ils le souhaitent, sans que le trajet dure trop longtemps.

C'est la quadrature du cercle. Alors, quelles seraient les solutions ?

- *Pour les petits trajets, favoriser l'usage du vélo par une infrastructure sûre tant pour la circulation que pour le stationnement.*
- *Favoriser la complémentarité transports en commun / vélo : favoriser le transport des vélos dans les trains et les bus, aménager des installations de stationnement des vélos sûres aux gares et points d'arrêt des bus.*
- *Développer le "bus à la demande" (du type TelBus) : téléphone (fixe ou GSM) et GPS sont des outils efficaces pour cela*
- *Développer la remise des courses à domicile : commande par courrier postal ou Internet, le surcoût du transport est peu de choses vis-à-vis des frais totaux d'une voiture (0,38 à 0,40 EUR/km).*
- *On peut penser aussi aux voitures partagées (car sharing) de Cambio.*

Cet auditeur est coordinateur mobilité à l'UCL, il représente un des plus gros employeurs en Brabant wallon. Qui plus est, on sait que sur le campus universitaire se rendent quotidiennement des milliers d'étudiants, de fournisseurs, etc. Son intervention vient particulièrement à propos. Elle montre qu'aucun moyen ne constitue la panacée, seule une vaste combinatoire de moyens de déplacement, tantôt individuels mais davantage partagés, tantôt collectifs, et un dialogue concerté au niveau des communes, au sein des écoles, au sein des entreprises pour réfléchir ensemble à nos déplacements peuvent rendre possible une mobilité durable.

Selon l'ACRF, dans cette panoplie de moyens, tous ont besoin d'un soutien public, celui-ci sera spécifique à chaque type de moyen (on ne soutient pas de la même façon un service de voiturage et un bus local). Grâce à cette variété de modes de déplacement, bénéficiant du soutien *ad hoc* des pouvoirs publics, nos pratiques de déplacement ont plus de chance de devenir écomobiles.

LA MOBILISATION CITOYENNE

Nous habitons Beauvechain en Brabant Wallon. Mes 2 filles vont en bus à l'école à Wavre. Pour l'aller, il n'y a pas de problème. Pour le retour, l'une termine à 15 h 30 et sait attraper son bus qui démarre à 15 h 35, mais la seconde qui finit à 15 h 40 le rate de justesse. Le prochain bus ne passe pas avant 16 h 40 : il y donc 1 heure d'attente. Nous nous sommes organisés pour faire des navettes mais je trouve cela dommage de payer un abonnement et ne pouvoir en profiter qu'à demi. L'année passée, la Ligue des Familles a fait une pétition pour justement demander de décaler les horaires de bus, ne fut-ce que de 10 minutes. On voudrait plus profiter des transports en commun mais comment?

Comme citoyen-ne-s, nous pouvons remettre en cause nos modes de déplacement en optant pour la marche ou le vélo dans nos petits déplacements. Nous pouvons interpeller nos élus sur la gestion des transports en commun, sur la politique de mobilité qu'ils mènent à leur niveau de pouvoir. Nous pouvons interpeller nos voisins pour covoiturer avec eux. Nous pouvons recourir à l'initiative citoyenne en lançant des pétitions, en prenant part au plan communal de mobilité, au plan de déplacement scolaire, quand ils existent.

Les enjeux cruciaux de la mobilité rurale vus par l'ACRF

Pour l'ACRF, il y a des spécificités indéniables en matière de mobilité rurale :

- la distance moyenne parcourue les jours ouvrables par les ruraux est plus élevée (53 km) que pour les urbains (35 km) ;
- la part de budget allouée aux transports par un ménage habitant une région rurale (16,02%) est plus élevée en comparaison avec celle d'un ménage wallon moyen (13,69%).

L'ACRF déplore plusieurs phénomènes :

- l'énorme dépendance vis-à-vis de la voiture car les villages sont fort étalés: cela représente une charge financière beaucoup trop lourde pour de nombreux ménages ou pour des isolé-e-s ;
- un taux de remplissage des voitures insuffisant (< 2 personnes/voiture), entraînant une charge environnementale considérable ;
- le passage du permis ou l'acquisition d'une voiture, devenus inabordable pour certains ruraux : cela hypothèque leurs chances d'accès à l'emploi et aux formations!
- l'offre de transports en commun ne rencontrant pas les attentes des ruraux alors même que la desserte des TEC est assez fine.

Deux enjeux cruciaux se dégagent par rapport à une telle situation. Premièrement, il s'agit de casser le cercle vicieux d'une Wallonie rurale largement motorisée, boudant ses transports en commun insuffisamment fréquents. Deuxièmement, on ne peut envisager le développement socio-économique de la Région sans déployer des solutions permettant aux publics captifs non motorisés de se déplacer ? Une solidarité s'impose en matière de mobilité.

Concernant la politique d'aménagement du territoire, l'ACRF répète qu'il faut réduire la demande de mobilité à la source: non à l'habitat dispersé. L'ACRF insiste aussi pour que les décisions d'implantation de zones d'activités économiques ou de lieux de formation soient prises sur base du profil d'accessibilité.

L'ACRF dit oui aux transports individuels à condition qu'ils soient davantage partagés (sous diverses formes : service de voiturage communal ou associatif, covoiturage, taxi collectif, centrale locale de mobilité) afin de ne pas augmenter davantage le parc de véhicules wallon et afin d'utiliser le plus rationnellement ce parc. L'ACRF souhaite de la part des pouvoirs publics un engagement fort en matière de partage de véhicules. L'ACRF réclame une stabilité dans les appuis financiers publics à de telles initiatives, en particulier les services de voiturage.

Concernant le transport par bus, les femmes de l'ACRF réclament une augmentation de la fréquence de passage des bus et de l'amplitude horaire. Elles souhaitent voir se développer davantage de bus locaux (trajets prédéfinis ou trajets établis en fonction de la demande).

En matière de rail, l'ACRF soutient la nécessité de :

1. préserver les gares et points d'arrêt en Wallonie rurale,
2. préserver et moderniser les lignes ferroviaires en Wallonie rurale,
3. assurer une qualité de service dès le lieu d'embarquement,
4. veiller à un égal traitement des usagers du rail quel que soit la gare d'embarquement,
5. favoriser toute mesure concrète d'intermodalité (notamment billet unique).

L'ACRF demande une attention accrue de la part des pouvoirs publics au déficit de mobilité, nouvelle facette de la pauvreté en zone rurale. Il faut davantage veiller aux publics captifs non motorisés, à savoir les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les personnes en insertion socioprofessionnelle, les enfants et adolescents via un service de voiturage et de covoiturage, un transport public à la demande, une location de voitures et de mobylettes, des lignes de bus locales le mercredi après-midi.

Documents pour stimuler l'imagination et sortir enfin de l'autosolisme

- CEMATHEQUE n°14, *Mobilité en zone rurale*, MET, août 2005, 39 pages
- ADETEC, *Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation d'expériences*, DATAR (France), novembre 2004, 267 pages
- DEPUTATION PERMANENTE DU BRABANT WALLON, *La mobilité des ménages en Brabant wallon*, 2004, 64 pages
- PATERNOSTRE V., *Les petites gares, enjeux en termes de mobilité, d'accessibilité et de développement territorial*, dossier IEW, mai 2005, 23 pages
- WARRANT F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, 153 pages

Françoise WARRANT, chargée d'étude ACRF

**L'ACRF souhaite que
les informations qu'elle publie soient diffusées et reproduites ;
n'oubliez pas dans ce cas de mentionner la source.**

