



## **Mobilité en milieu rural, quelle évolution en 15 ans ?**

Enquête sur la mobilité dans le milieu rural wallon

Une étude de Corentin de Favereau



FÉDÉRATION  
WALLONIE-BRUXELLES

## Déjà parus à l'ACRF – Femmes en milieu rural

- WARRANT F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, 153 p.
- Collectif ACRF avec la collaboration de HENNEQUIN P., *Dieu à l'épreuve des images*, ACRF, 2005
- ANSAY F. et WARRANT F., *Se loger en milieu rural, un défi*, ACRF, 2006, 104 p.
- ANSAY F., *Le milieu rural, un espace à habiter*, ACRF, 2006, 104 p.
- JAMAR A. et LAURENT B., *100 ans d'ACRF. Genèse et transformation d'un mouvement social*, 2007, 67 p.
- BODSON F., *Des commerces et des services à proximité en milieu rural*, ACRF, 2007, 65 p.
- JAMAR A., *Femmes en mouvement. Portraits d'actrices*, ACRF, 2008, 73 p.
- HENNEQUIN P. avec la collaboration de LAURENT B., *Croyances religieuses ? Dérives sectaires ? Apprendre à discerner*, ACRF, 2008, 38 p.
- GEORIS C., *La précarisation des femmes en milieu rural. Approche quantitative*, ACRF, 2009, 57 p.,
- JAMAR A., *Femmes en mouvement. Portraits d'actrices*, ACRF, 2008, 73 p.
- GEORIS C., *Résister et adapter ses pratiques à la condition précaire. A propos de la précarisation de femmes de plus de 45 ans en milieu rural*, ACRF, 2009, 36 p.
- DEBOIS M., *Quand rural ne veut plus dire agriculture*, ACRF, 2010, 47 p.
- DEBOIS M., *Les femmes et l'agriculture, l'union vitale ?* ACRF, 2010, 42 p.
- FOURNEAUX J., *Vieillir au féminin en milieu rural wallon. Condition de vies de femmes de 75 ans et plus*, ACRF, 2011, 50 p.
- HONOREZ A., *Le roman de terroir, source de questions*, ACRF, 2011, 49 p.
- DEBOIS M., *A l'avenir, tous au village ? Confrontation de points de vue*, ACRF, 2012, 47 p.
- UGEUX G., *Mais qu'est-ce qu'elles veulent encore ? Au-delà d'une reconnaissance apparente de l'égalité femme-homme*, ACRF, 2012, 58 p.
- De FAVEREAU C., *Sans pétrole, la fête est plus folle ?* ACRF, 2013, 105 p.
- UGEUX G., *Un enfant ou un travail : faut-il choisir ?*, ACRF, 2013, 47 p.
- De FAVEREAU C., *L'avenir est-il à votre goût ?*, ACRF, 2014, 100 p.
- UGEUX G., *L'Europe ignore-t-elle la souffrance des femmes ? Des droits sexuels et reproductifs mis à mal !* ACRF, 2014, 44 p.
- De FAVEREAU C., *Vous ne ferez plus vos courses comme avant*, ACRF, 2015, 104 p.
- UGEUX G., *De quelle considération avons-nous besoin pour le temps de vieillir ?* ACRF 2015, 31 p.
- De FAVEREAU C., *Labels et le brouillard*, ACRF, 2016, 90p.
- UGEUX G., *Et si demain on donnait 600 € à tout le monde*, 2016, 60 p
- PONTEGNIE J.F., *Inondations, résilience, plans pluie ?* ACRF, 2017, 50 p.
- De FAVEREAU C., *Juste ou gratuit, cette course folle au bon prix*, ACRF, 2017, 120 p
- PONTEGNIE J.F., *La Mobilité, valeur refuge du capitalisme ?* ACRF 2018, 40 p

©ACRF – Femmes en milieu rural ASBL

Dépôt légal D/2018/10.424/2

ACRF – Femmes en milieu rural ASBL  
Rue Maurice Jaumain, 15, B- 5330 Assesse  
Editrice responsable : Daisy Herman  
[contact@acrf.be](mailto:contact@acrf.be) – [www.acrf.be](http://www.acrf.be)  
Novembre 2018

# Introduction

Ce premier août 2018, à 17h, un accident sur le ring de Bruxelles a provoqué la fermeture complète des voies de circulation, paralysant ainsi des heures durant le point névralgique du transport autoroutier belge. L'impact de ce carambolage sur le trafic était tel que le plan catastrophe médical a dû être déclenché afin d'acheminer de l'eau aux automobilistes coincés dans cet enfer de tôles et de bitume qu'est notre réseau routier<sup>1</sup>.

Tout ceci n'est pourtant pas neuf. L'état de la mobilité en Belgique a même tendance à empirer. Chaque année, notre pays bat son propre record de ralentissements et autres bouchons<sup>2</sup>; de quoi le faire honteusement parader en tête du classement des nations les plus embouteillées d'Europe<sup>3</sup>. Mais la gêne que procure ce classement n'est rien par rapport aux effets néfastes de cette immobilité généralisée. Rien qu'au niveau économique, selon la commission européenne, ces embouteillages coûteraient 1% à 2% de notre PIB<sup>4</sup>.

Or, le dommage n'est pas qu'économique. Notre immobilité a atteint un point tel que dans un rapport sur l'état d'avancement des politiques environnementales, l'Europe s'est sentie obligée de rappeler à notre pays que « *la congestion des routes génère une plus grande consommation de carburant et contribue à la pollution atmosphérique.* »<sup>5</sup> Et il y a urgence, car c'est tout simplement le respect des normes minimales de qualité de l'air qui sont en jeu<sup>6</sup> et par-delà, la santé de l'ensemble des citoyens et de la biodiversité.

Selon une étude récente de l'université de Berkeley, respirer l'air de Bruxelles, revient à inhaler autant de particules fines par jour qu'en fumant 2,5 cigarettes<sup>7</sup>. Sans s'étendre sur les effets néfastes de cette pollution et du nombre de décès qui lui sont imputés, notons, simplement, par ailleurs qu'à cette pollution atmosphérique, il faut ajouter la pollution sonore responsable de plus de 10.000 décès en Europe par an<sup>8</sup>.

L'état critique de la gestion de notre mobilité a donc naturellement poussé les autorités européennes à taper du poing sur la table et a vivement incité la Belgique à agir sur la congestion de son trafic routier en prenant « des mesures pour décourager l'usage de la voiture ».<sup>9</sup>

---

<sup>1</sup> [https://rtbf.be/info/societe/detail\\_le-ring-exterieur-de-bruxelles-ferme-a-hauteur-de-hal-en-direction-de-nivelles?id=9985820](https://rtbf.be/info/societe/detail_le-ring-exterieur-de-bruxelles-ferme-a-hauteur-de-hal-en-direction-de-nivelles?id=9985820), site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>2</sup> PONTÉGNIE, J.-F., *La Mobilité : Valeur refuge du capitalisme ? Ranger l'exploitation sous « un paradigme » ?*, ACRF, 2018.

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report\\_be\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_be_fr.pdf), p.25, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>4</sup> <https://lecho.be/opinions/edito/aller-au-dela-de-la-voiture-de-societe/10035466.html>, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report\\_be\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_be_fr.pdf), p.25, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report\\_be\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_be_fr.pdf), p.25, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>7</sup> Il s'agit ici d'une méthode destinée à vulgariser et illustrer la pollution atmosphérique. Ainsi, cette étude transpose la pollution en particules fines en nombre de cigarettes fumées selon la règle suivante : Une cigarette par jour est l'équivalent approximatif d'un niveau de PM2.5 de 22 microgrammes par m<sup>3</sup>.

[https://rtbf.be/info/medias/detail\\_respirer-l-air-de-bruxelles-c-est-comme-fumer-2-5-cigarettes-jour-dit-cette-appli?id=9903635](https://rtbf.be/info/medias/detail_respirer-l-air-de-bruxelles-c-est-comme-fumer-2-5-cigarettes-jour-dit-cette-appli?id=9903635), site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>8</sup> <http://plus.lesoir.be/170621/article/2018-07-31/sadapter-au-bruit-est-une-heresie-nen-deplaise-darwin>, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report\\_be\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_be_fr.pdf), p.25, site consulté le 24 octobre 2018.

Or, pour y parvenir, le travail à effectuer est titanesque. À Bruxelles, la voiture privée - de société ou non - représente 55%<sup>10</sup> des déplacements contre 20%, seulement à Amsterdam<sup>11</sup>. Par ailleurs, chaque année, un automobiliste belge passe plus de deux jours entiers dans les bouchons<sup>12</sup>.

Pire encore, le nombre de kilomètres parcourus par les voitures belges ne fait qu'augmenter d'année en année pour atteindre le nouveau record de 84,3 milliards en 2016.<sup>13</sup> Notons que la Wallonie suit cette tendance nationale au tout-à-la-voiture avec une croissance de 0,3% du nombre de kilomètres parcourus et une croissance du parc automobile de 1,5%.<sup>14</sup>

Mais, encore une fois, tout cela n'est pas neuf. Ces chiffres sont connus de tous les décideurs et la tendance à la congestion routière et à la pollution atmosphérique et sonore qui en découle ne fait que perdurer à travers le temps. Par exemple, en 2004, le Bureau du Plan prévoyait la persistance du tout-à-la-voiture jusqu'en 2030 au moins. « (...) Malgré cela, le transport par voiture resterait le mode dominant pour le transport des personnes, s'octroyant encore 76% de part de marché en 2030. »<sup>15</sup> Tendence largement confortée par les chiffres récents voyant qu'en 2013, 78,5% du transport en Belgique s'effectuait en voiture personnelle<sup>16</sup>.

Nonobstant l'état critique de notre mobilité routière, les remontrances des autorités européennes, les différentes mises en garde aux niveaux environnemental et sanitaire, etc. notre pays affiche donc une effarante constance dans sa gestion de la mobilité ou devrions-nous dire de l'immobilité. Alors que nos autorités sont sommées par la Commission Européenne de décourager l'usage de la voiture<sup>17</sup> et que les voyants environnementaux sont au rouge, il est déconcertant de constater que « *de tous les pays de l'OCDE, la Belgique est celui où la subvention annuelle totale par voiture est la plus élevée, avec 2.763 euros par an et par voiture* ». <sup>18</sup>

Autrement dit, en continuant contre vents et marées à offrir des cadeaux fiscaux aux sociétés via les voitures de société, l'état perd près de 3,75 milliards d'euros de recette<sup>19</sup>. Faisant de cette mesure une politique aussi coûteuse sur le plan environnemental que sanitaire et économique.

Or, l'absurdité de la politique des voitures de société menée par la Belgique n'a d'égal que l'échec patent des vaines tentatives de correction mise en place par le gouvernement. Ainsi, le célèbre « Cash for car » mis en avant par l'équipe Michel 1<sup>er</sup> incitant à échanger sa voiture de société contre une rémunération pécuniaire s'est révélé être un échec retentissant.

---

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report\\_be\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_be_fr.pdf), p.25, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>11</sup> <https://ing.be/Assets/Documents/Marketing/EconomicNewsletterMotorsalon2017FR.pdf>, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>12</sup> [http://inrix.com/wp-content/uploads/2016/11/INRIX-2015-Traffic-Scorecard\\_French.pdf](http://inrix.com/wp-content/uploads/2016/11/INRIX-2015-Traffic-Scorecard_French.pdf), p.10-13, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>13</sup> [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kilometers\\_2016\\_fr.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kilometers_2016_fr.pdf), site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>14</sup> [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kilometers\\_2016\\_fr.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kilometers_2016_fr.pdf), site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>15</sup> GUSBIN, D. et HOORNAERT, B., « Perspectives d'évolution à long terme du transport en Belgique et conséquences sur la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> », DE CALLATAY, E. (dir.), *Reflets et perspectives de la vie économique*, n° spécial Transport et mobilité, 2004/4, tome XLII, p.15

<sup>16</sup> [https://plan.be/admin/uploaded/201606290703110.WP\\_1607\\_11277\\_F.pdf](https://plan.be/admin/uploaded/201606290703110.WP_1607_11277_F.pdf), Notons qu'une étude du Service Public de Wallonie a montré qu'à la même période, 73% des Wallons utilisent leur voiture comme mode de transport principal.

<sup>17</sup> [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocs/Mobilite/Centre%20de%20doc/sondage\\_dedicated\\_aout2013.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocs/Mobilite/Centre%20de%20doc/sondage_dedicated_aout2013.pdf), p. 16, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>17</sup> [http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report\\_be\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_be_fr.pdf), p.25, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>18</sup> [http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report\\_be\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_be_fr.pdf), p.25, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>19</sup> [http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report\\_be\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_be_fr.pdf), p.25, site consulté le 24 octobre 2018.

Alors que la mesure avait pour ambition affichée de réduire significativement les embouteillages à l'entrée de Bruxelles, seuls 23 travailleurs et 22 entreprises ont marqué leur intérêt pour échanger leur voiture contre un montant liquide<sup>20</sup>.

Par là-même, cet échec est révélateur d'un élément fondamental pour notre action d'éducation permanente : si les chiffres de cette immobilité endémique sont connus de tous depuis longtemps, au même titre que l'incapacité de nos autorités à tenter de l'enrayer, il est troublant de percevoir à quel point la population elle-même ne semble pas prendre toute la mesure de la situation.

Selon un sondage commandé par la banque ING<sup>21</sup>, près d'un tiers des automobilistes qui prennent leur voiture en heure de pointe le font par choix et non pas par obligation (défiance des transports en commun, voiture nécessaire à la profession, ...). Selon les chiffres de la FEBIAC<sup>22</sup>, alors même que le trafic augmente et que les durées de déplacements moyens journaliers croissent encore et toujours, le recours à la voiture reste une évidence pour plus de deux tiers de la population et, ce, depuis plus de quinze ans<sup>23</sup>.

Mais il y a peut-être plus interpellant encore. Malgré les embouteillages monstres à chaque accrochage sur le ring de Bruxelles ou d'Anvers, malgré une congestion généralisée toujours plus chronophage, malgré les effets néfastes aux niveaux sanitaire et environnemental, malgré le retard criant de notre pays en matière de mobilité douce ou alternative ; depuis 15 ans, près de huit Belges sur dix restent globalement satisfaits de leur mobilité<sup>24</sup>.

Selon une étude commandée par le Service Public de Wallonie en 2013, dans le sud du pays, 42% des personnes donnent une note entre 8 et 10 sur 10 à leur mobilité<sup>25</sup>. Mais plus révélateur encore de notre affection particulière à notre voiture, selon cette enquête, les automobilistes sont 10% plus satisfaits de leur mobilité que les utilisateurs des transports en commun !<sup>26</sup>

Mais comment cela est-il possible ? En tant que mouvement d'éducation permanente, l'ACRF-femmes en milieu rural a fait le choix de consacrer deux études à investiguer plus profondément cette réalité qui place la mobilité au-dessus de l'évidence sanitaire, environnementale, économique mais aussi sociétale.

Comme le souligne Jean-François Pontégnie dans *La Mobilité, valeur refuge du capitalisme ?*, premier volet de ce diptyque sur la mobilité, en tant qu'acteurs et observateurs de la citoyenneté, nous ne pouvons nous départir d'une certaine sensation d'égarement global.

---

<sup>20</sup> <https://levif.be/actualite/belgique/personne-ne-veut-echanger-sa-voiture-de-societe-contre-du-cash/article-normal-868371.html>, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>21</sup> Economic.Poll@ING réalisé sur la log-out page de Home Bank du 9 au 15 janvier 2017 auprès d'un échantillon de 3368 internautes. Cet échantillon ne reflète pas nécessairement l'ensemble de la population belge.

<https://ing.be/Assets/Documents/Marketing/EconomicNewsletterMotorsalon2017FR.pdf>, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>22</sup> Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle  
<https://febiac.be/public/home.aspx>, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>23</sup> Synthèse de l'étude des opinions et comportements du public belge en matière de mobilité - Comparaisons 2002-2013, 2014, [www.febiac.be](http://www.febiac.be), site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>24</sup> Synthèse de l'étude des opinions et comportements du public belge en matière de mobilité - Comparaisons 2002-2013, 2014, [www.febiac.be](http://www.febiac.be), site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>25</sup> [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilit%C3%A9/Centre%20de%20doc/sondage\\_dedicated\\_aout2013.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilit%C3%A9/Centre%20de%20doc/sondage_dedicated_aout2013.pdf), p. 16, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>26</sup> [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilit%C3%A9/Centre%20de%20doc/sondage\\_dedicated\\_aout2013.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilit%C3%A9/Centre%20de%20doc/sondage_dedicated_aout2013.pdf), p. 16, site consulté le 24 octobre 2018.

En effet, pourquoi un tel déploiement automobile alors même que l'on cerne de mieux en mieux l'étendue de ses dégâts ? À quelle injonction répondons-nous tous lorsque nous prenons notre voiture ?<sup>27</sup>

Au milieu des données officielles, des projections statistiques, des plans prospectifs de grande qualité qui fleurissent çà et là, nous avons fait le choix d'aborder cette question pour y déployer une thèse propre, un point de vue spécifiquement ancré dans notre métier d'éducation permanente, une vision ciblée destinée à faire entendre notre voix citoyenne prenant pied dans un monde rural wallon où, nous le verrons pourtant, le-tout-à-la-voiture domine davantage encore qu'ailleurs.

Cette appropriation du concept de mobilité par le prisme de l'éducation permanente a poussé Jean François Pontégnie<sup>28</sup> à en rejeter la caractère patrimonial. Il faut oser le dire, quitte à s'opposer à la vision dominante et appeler à une rébellion, la mobilité telle que pensée actuellement est une hérésie climatique, sociétale et sanitaire. C'est donc à une révolution vitale contre la mobilité absurde que notre mouvement appelle et, ce, d'abord et surtout, en raison de son incroyable faculté à consolider les fondements inégalitaires de notre société<sup>29</sup>.

Or, cette inégalité de la mobilité actuelle s'incarne parfaitement dans le milieu rural, car c'est là que se trouvent le moins d'alternatives crédibles. En désinvestissant les campagnes wallonnes sous couvert d'un manque de rentabilité, on ôte aux citoyens ruraux le choix de s'ouvrir à une autre mobilité tout en les poussant à renforcer davantage encore le modèle actuel.

Car les experts le disent, quel que soit le milieu de vie, les besoins de mobilité sont les mêmes tandis que le temps passé dans les transports est remarquablement homogène. Ruraux comme urbains, nous avons actuellement besoin de nous déplacer pour aller travailler, faire nos courses, déposer les enfants à l'école, avoir des loisirs, etc. Globalement, nous sommes soumis aux mêmes contraintes. Nous organisons nos journées et nos temps libres de façon identique. Nos modes de transports collectifs ou, plus généralement, individuels, de même que nos revenus nous permettent de réaliser des programmes de mobilité personnels de durées relativement comparables<sup>30</sup>.

En somme, aucun élément ne différencie significativement le monde rural de l'urbain au niveau de la mobilité, si ce ne sont les plus grandes distances moyennes à parcourir lorsque l'on habite à la campagne.

Selon Jean-Paul Hubert, du Groupe de Recherche sur les Transports de l'Université de Namur, « le mode de vie et les besoins de déplacements des Belges apparaissent remarquablement constants, qu'on habite dans les parties les plus denses du pays ou dans les moins peuplées. Changer de milieu bâti n'oblige pas à réorganiser son emploi du temps, même à l'occasion d'une migration vers les plus faibles densités. En moyenne, on ne passe guère plus ni moins de temps en transport chaque jour. Le contraire aurait été bien étonnant vu la croissance continue des zones périurbaines depuis trois décennies.(...)»

---

<sup>27</sup> PONTÉGNIE, J.-F., *La Mobilité : Valeur refuge du capitalisme ? Ranger l'exploitation sous « un paradigme » ?*, ACRF, 2018.

<sup>28</sup> PONTÉGNIE, J.-F., *La Mobilité : Valeur refuge du capitalisme ? Ranger l'exploitation sous « un paradigme » ?*, ACRF, 2018.

<sup>29</sup> PONTÉGNIE, J.-F., *La Mobilité : Valeur refuge du capitalisme ? Ranger l'exploitation sous « un paradigme » ?*, ACRF, 2018.

<sup>30</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005.

La seule différence significative porte sur la distance moyenne au lieu de travail ou d'étude plus importante à la campagne que dans les marges urbaines ou encore davantage que dans le noyau urbain».<sup>31</sup>

En somme, si les besoins de mobilité sont similaires que l'on soit rural ou urbain, selon les différences de distance à parcourir qu'ils induisent, les milieux de vie influencent néanmoins la réalisation de cette mobilité en jouant notamment sur le temps, les coûts mais aussi la fatigue ressentie par les individus lors de leurs déplacements<sup>32</sup>.

En ce qui concerne le coût de cette mobilité par exemple, les études montrent un écart significatif entre le milieu rural et urbain du fait d'un usage plus important des transports en commun, du vélo et de la marche à pied en ville<sup>33</sup>.

Ces variations d'application de la mobilité et ses conséquences sur le milieu rural rencontrent donc les préoccupations de notre mouvement, notamment au travers de ces mécanismes d'inégalités relevés par l'étude de Jean-François Pontégnie.

Les composantes propres au milieu rural au niveau des distances, du manque d'infrastructures cyclables ou encore de la faiblesse des dessertes des transports publics, augmentent, en effet, cette inégalité inhérente à la mobilité actuelle.

De fait, si l'on a trop peu de revenu à consacrer à cette composante de notre vie, le risque est grand de se retrouver « en dehors » de la société. Car, comme l'a montré Jean-François Pontégnie, considérées comme un capital, les structures de la mobilité moderne ne font que renforcer la définition d'une mobilité des élites de laquelle on peut être très facilement exclu.

La détention d'un permis de conduire et la conduite d'une voiture personnelle sont directement influencées par le diplôme, le revenu ainsi que par l'activité professionnelle. Alors que la capacité de se mouvoir est d'ordinaire considérée comme un préalable à toute intégration dans la vie sociale, économique et culturelle<sup>34</sup>, en tant que mouvement d'éducation permanente, il nous paraît fondamental d'investiguer cette question de la mobilité en milieu rural afin d'en définir les limites et de veiller à déjouer les catalyseurs d'inégalités propres au milieu rural.

Car tant que la reterritorialisation de nos vies à la campagne à laquelle appelle Jean-François Pontégnie dans une dynamique de révolution vitale n'a pas eu lieu, il est de notre devoir de nous intéresser de près à cette mobilité rurale et de la définir en tant qu'enjeu fondamental de cohésion sociale. Selon que l'on ait de trop faibles revenus pour s'offrir une voiture personnelle, que l'on soit moins valide ou que l'on souffre d'un handicap moteur ou cognitif, que l'on soit trop âgé pour conduire facilement, que l'on travaille à des horaires décalés ou que l'on ait la conviction de devoir limiter son empreinte carbone, le milieu rural et son tout-à-la-voiture se révèlent être tout simplement impitoyables.

Par ailleurs, il ne faudrait pas oublier que pour d'autres déterminants de notre vie sociale, l'immobilité rurale résultante de ces handicaps est renforcée par un critère de genre. Si la mobilité des familles monoparentales -essentiellement féminines, doit-on le rappeler- peut être considérée dangereuse par la pression qu'elle met sur les épaules de l'unique parent de

---

<sup>31</sup> HUBERT, J.-P., « Mobilité des villes, mobilité des champs », intervention au séminaire organisé par le Groupe de Recherche sur les Transports, FUNDP, GRT info n°13, juin 2003.

<sup>32</sup> SCHMITZ, S., « Nouvelles mobilités et réseaux sociaux locaux en milieu rural » dans, MONTULET, B. et KAUFMAN, V., *Mobilités, fluidités...libertés ?*, Bruxelles, Facultés Universitaires Saint-Louis, collection Travaux et recherches, 2004, p. 67 et p. 60.

<sup>33</sup> CSC (cellule syndicale de mobilité), *Le coût du déplacement des personnes*, septembre 2004, p.12.

<sup>34</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005.

la famille, soulignons également que l'organisation et les structures familiales actuelles conditionnent les femmes à une plus faible mobilité que les hommes.

Une étude éditée par la Fondation Roi Baudouin en 2003<sup>35</sup> a clairement démontré que les femmes sont bien plus nombreuses que les hommes à rester la journée à la maison sans voiture. De facto, en l'absence d'alternative digne de ce nom, cette absence de voiture les sanctionne à une immobilité certaine.

Notons enfin que ce déterminant négatif de genre se retrouve renforcé lorsqu'il est combiné à un facteur d'âge. Plus nous remontons dans les générations, moins les femmes disposent d'un permis de conduire et plus elles sont confrontées à une immobilité de plus en plus synonyme d'exclusion sociale à mesure que les cœurs des villages se vident de leurs commerces, de leurs services et de leur vie culturelle et sociale.

Facteur d'exclusion sociétale, de détérioration accélérée de notre environnement, et comme l'a montré Jean-François Pontégnie, de structuration élitiste de notre société, la mobilité telle que nous l'envisageons et nous la pratiquons tous les jours se montre toujours plus inadaptée à la société actuelle et aux défis, notamment climatiques, qui se dressent devant nous.

Pourtant, cela fait des années que tout cela est connu ; des années que notre pays est mis en garde et des années que, pourtant, rien ne change et que les indicateurs montrent un entêtement dangereux envers un modèle de mobilité suranné.

Et si les promesses des constructeurs automobiles et de leurs moteurs toujours plus propres permettent à certains de se dédouaner dans une vision romantico-positiviste selon laquelle la technologie nous permettra de conserver les structures de mobilité actuelles sans que cela n'endommage la planète, les chiffres montrent exactement le contraire et dépeignent une toute autre réalité, bien plus décourageante : cette année, nos véhicules ont émis plus de CO<sub>2</sub> que l'année passée.

Semble apparaître alors un décalage entre un discours plus raisonnable et conscient des risques encourus par notre société moderne d'une part et des modes de vie apparemment si désinvoltes, voire inconséquents d'autre part.

Mais, dans ce milieu rural de la voiture triomphante, sommes-nous si inconscients que cela ? N'avons-nous réellement rien mis en œuvre pour adapter notre mobilité à la réalité qui nous entoure ? À quel point sommes-nous esclaves de nos habitudes ? La réputation de traditionalisme et de conservatisme qu'a à subir le milieu rural se vérifierait-elle au niveau de sa mobilité ?

Pourtant, répondre à ces questions ne peut pas se faire à l'aune d'une simple confrontation avec les avancées scientifiques en matière d'impacts écologiques et sociétaux sans risquer de faire preuve de suffisance et de se montrer pédant. Plutôt que d'un jugement hâtif et intransigeant, comprendre et décortiquer la mobilité pratiquée dans nos villages demande de s'intéresser à ces derniers, à leurs habitants, leurs habitudes de vie et à l'évolution de ces dernières. C'est pourquoi, l'ambition inhérente à cette étude demande une démarche critique qui soit un reflet évolutif et ancré des enjeux de mobilité en milieu rural wallon.

Par ailleurs, la spécificité de notre approche étant liée au cadre de notre action d'éducation permanente, c'est cette donnée qui servira de ligne directrice à cette vision évolutive.

---

<sup>35</sup> HENK, M, et BOURGEOIS, M., « *Immobil op het platteland, Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen* », Fondation Roi Baudouin, 2003.

Par-delà, le cœur de cette enquête, son identité profonde, s'illustrera au travers des données divulguées par les citoyennes et citoyens faisant partie de notre mouvement.

De ce fait, il ne s'agit donc pas d'un public lambda, représentant l'entièreté de la population wallonne. Notre propos ne peut donc prétendre à une quelconque universalité. Cependant, il n'en sera pas moins riche, on l'espère, pour qui s'intéresse de près à l'évolution de la mobilité en milieu rural wallon au cours des dernières décennies. Car si les propos sont ciblés et les acteurs ne représentent qu'une catégorie de population déterminée, les tendances qui seront révélées à partir de leurs expériences de mobilité, seront, elles, un formidable révélateur des progrès et stagnations qui ont cours en matière de mobilité en milieu rural.

Mesurer l'intensité potentielle des transformations en cours dans la mobilité en milieu rural demande à tout le moins un mètre-étalon ; un point de repère qui reprendrait les caractéristiques inhérentes à ce travail : « une vision de la mobilité qui s'ancre dans la ruralité wallonne, une analyse dirigée par les prescrits de l'éducation permanente et enfin, un cadre d'analyse reproductible afin de permettre une comparaison pertinente ».

Or, il s'avère que nous disposons d'un outil remarquable pour ériger ce point de repère, cette vision passée de la mobilité rurale en Wallonie : l'étude sur la mobilité rurale rédigée par Françoise Warrant et éditée par notre mouvement en 2005<sup>36</sup>.

Il y a près de quinze ans, en effet, l'ACRF s'était déjà plongée dans cette inspection de la mobilité pratiquée par les citoyennes vivant en milieu rural wallon avec le même objectif qui nous dirige aujourd'hui:

- comprendre les pratiques de déplacement des femmes habitant les campagnes ;
- cerner leurs difficultés de transport et prendre connaissance de leurs attentes en matière de mobilité ;
- présenter et analyser l'offre traditionnelle de transport public ainsi qu'une série d'initiatives remédiant au déficit de mobilité des personnes en milieu rural ;
- dégager des lignes de force pour la gestion individuelle et collective des déplacements ;
- interpeller les acteurs de la mobilité afin que ruralité ne signifie pas immobilité.<sup>37</sup>

Animés d'une même dynamique, nous serons en mesure d'analyser les informations recueillies aujourd'hui au prisme des conclusions émises il y a près de quinze ans sur ce même environnement d'étude. Toutefois, si la référence aux enseignements de cette étude initiale sera constante tout au long de ce travail, nous n'allons pas en transposer l'ensemble, car en quinze ans, le discours sur la mobilité a profondément changé.

Alors que Françoise Warrant faisait encore référence au protocole de Kyoto pour légitimer la revendication d'une réduction du recours à l'automobile dans nos régions<sup>38</sup>, et que 2005 voyait l'ultra domination du diesel comme carburant des voitures des Belges<sup>39</sup>, nous constatons que depuis, de nombreux jalons ont été posés par la prise de conscience mondiale de l'état toujours plus grave de la santé climatique de notre planète et de son lien avec nos modes de déplacement.

---

<sup>36</sup>WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005.

<sup>37</sup>WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 2.

<sup>38</sup>WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 96.

<sup>39</sup> En 2005, près de trois quart (72,7%) des voitures neuves immatriculées en Belgique fonctionnaient au diesel. <http://febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23>, site consulté le 24 octobre 2018.

À titre d'exemple, citons la Conférence de Paris de 2015-COP 21<sup>40</sup>, sa ratification par les plus grandes puissances industrielles comme le Canada, la Russie ou encore la Chine mais également, malheureusement, la défection des Etats-Unis de Donald Trump<sup>41</sup>. Plus près de nous, pensons également au très récent ostracisme du diesel qui, en 2017, s'est vu détrôner par l'essence comme carburant automobile de prédilection des Belges<sup>42</sup>.

Comme le montrent ces deux simples exemples, tant à un niveau global que local, le cadre du discours sur la mobilité s'est modifié au cours des dernières années. C'est d'ailleurs de cette mutation que résulte la thèse proposée par Jean-François Pontégnie en tant que dynamique de rupture par rapport à une conception de la mobilité basée sur le capital. Nous devons admettre que cette thèse n'aurait pas été permise ou en tous cas n'aurait pas été réellement capable de germer sans une certaine remise en question des fondements de notre mobilité.

Mais si le discours sur la mobilité a entamé sa mue, peut-on observer une pareille dynamique au sein de nos habitudes ? Ces dernières ont-elles intégré les changements auxquels le contexte les invite ? Les invitations dressées en 2005 par Françoise Warrant concernant les solutions à mettre en place dans nos villages ont-elles trouvé un certain écho auprès des autorités et porteurs de projets ? Peut-on aujourd'hui observer un certain progrès, une évolution rencontrant les attentes dressées par les témoins de 2005 ?

Répondre à ces questions n'induit pas de refaire le procès du paradigme de la mobilité dans sa globalité, nous laissons ce soin à d'autres. Par contre, notre engagement pour l'éducation permanente nous invite à envisager ces questions non pas sur un plan méta, mais bien de quotidien composé non pas à partir de réflexions globales, de calculs financiers et d'arithmétique environnementale de haut vol, mais bien d'habitudes, d'organisations quotidiennes, d'emploi du temps et gestion budgétaire serrée.

Ce que nous proposons donc ici, c'est le développement d'une analyse de confrontation temporelle, reflet de l'évolution des perceptions des citoyens de leurs besoins, de leurs pratiques, de leurs limites et de leurs aspirations pour l'avenir. Il s'agit d'un kaléidoscope de la mobilité passée et présente vécue par des femmes du milieu rural wallon tout en intégrant une plongée dans les projets de mobilité plébiscités il y a 15 ans déjà un peu partout en Wallonie.

Pour ce faire, ce travail d'analyse chronologique nécessite de reprendre l'articulation de l'argumentaire construit autour de cette vision de la mobilité rurale par Françoise Warrant en 2005. De cette manière, nous pourrions rendre les comparaisons entre cette époque et la nôtre plus lisibles, mieux construites et davantage pertinentes. Ceci facilitera alors les allées et venues entre 2005 et 2018 sans risquer de perdre le lecteur et de fausser l'interprétation des résultats ou de corrompre la structure de notre raisonnement.

De cette manière, nous consacrerons une première section de ce travail à la présentation et l'analyse de l'enquête que nous avons réalisée auprès des citoyen.ne.s du milieu rural wallon. Ayant repris sensiblement le même questionnaire que celui orchestré par Françoise Warrant il y a près de 15 ans<sup>43</sup>, cette section sera présentée de manière à dépeindre dans, un premier temps, les habitudes et les réflexions des personnes interrogées sur leur mobilité.

---

<sup>40</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Conf%C3%A9rence\\_de\\_Paris\\_de\\_2015\\_sur\\_les\\_changements\\_climatiques](https://fr.wikipedia.org/wiki/Conf%C3%A9rence_de_Paris_de_2015_sur_les_changements_climatiques), site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>41</sup> <https://huffingtonpost.fr/2017/05/31/les-deux-autres-pays-a-ne-pas-avoir-sign%C3%A9-l'accord-de-paris-vont-a-22119206/>, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>42</sup> En 2017, 48,2% des voitures neuves immatriculées en Belgique fonctionnaient à l'essence contre 46,3% au diesel. <http://febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23>, site consulté le 24 octobre 2018.

<sup>43</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 122 à 127.

Cependant, ces voyages entre 2005 et 2018 feront également apparaître de nouveaux besoins, de nouvelles tendances ou de nouvelles aspirations de même que le maintien dans le temps de certains comportements et revendications.

La seconde section principale de cette étude sera une réponse aux conclusions de la première. Ainsi, là où les citoyen.ne.s sondé.e.s auront indiqué leurs choix et leurs habitudes quotidiennes, nous présenterons une série d'initiatives de mobilité en milieu rural qui collent au mieux aux pratiques observées à la fois par l'enquête de 2005 et par celle-ci.

Concrètement, alors que le tout-à-la-voiture règne en maître dans le milieu rural wallon, cette section tentera de répondre à cette domination par la présentation de projets auxquels les bénévoles de notre mouvement prennent part et qui constituent une alternative à l'autosolisme.

Cet objectif, conjoint à l'étude de 2005, sera enrichi d'une vision chronologique permettant de répondre à une question essentielle : les solutions plurielles prévues par l'enquête d'il y a 15 ans sont-elles arrivées à leurs fins ? Et par-delà, se sont-elles imposées comme alternatives crédibles à la voiture ? Les citoyen.nes du milieu rural y ont-ils encore recours ? Si oui, comment ces initiatives ont-elles su s'adapter à l'évolution du contexte de mobilité ? Si non, quels facteurs ont pu entraîner leur chute ? Les causes en reviennent-elles davantage au niveau des gestionnaires de projets, de leur financement ou alors des usagers eux-mêmes ?

De cette manière, alors que l'étude de Françoise Warrant présentait ces solutions comme une alternative devant être soutenue et encouragée par les pouvoirs publics<sup>44</sup>, nous serons à même d'en faire un premier bilan à moyen terme et d'orienter avec davantage de précisions cette réflexion sur un soutien public en invitant à appuyer les solutions qui se sont montrées, par leur histoire, les plus adaptées et les plus plébiscitées comme alternative à la voiture.

Cette deuxième section aboutira donc naturellement à conclure ce travail sur l'adéquation entre les remarques opérées par cette analyse chronologique des initiatives de mobilité en milieu rural et les solutions proposées par le pouvoir politique.

Plus spécifiquement, à la veille du scrutin local de ce mois d'octobre 2018, nous nous pencherons sur les réponses proposées par les principaux partis politiques en course pour les élections communales et provinciales aux attentes de leurs citoyens ruraux. Nous serons alors en mesure de juger de leur capacité à faire progresser dans la bonne voie la mobilité vécue par les bénévoles de notre mouvement.

Nous pourrons ainsi émettre des revendications capables, au besoin, de compléter, d'amender ces plans politiques, de manière à porter haut la voix des citoyen.nes du milieu rural wallon. C'est à cette condition que nous pourrons alors prétendre à œuvrer dans une démarche d'éducation permanente digne de ce nom

---

<sup>44</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 36.

# A. Une enquête temporelle au cœur du milieu rural

## 1. Méthodologie

Cette enquête a été bâtie de manière à permettre la confrontation de données passées et présentes en lien avec la mobilité. Ce sont ces allées et venues entre une réalité antérieure et les habitudes d'aujourd'hui qui constitueront l'essence de cette section. Ainsi, fort de cette vision évolutive, nous pourrions asseoir dans un second temps une réflexion sur les initiatives à proposer et les changements à opérer pour rencontrer les besoins d'une certaine frange de population rurale wallonne en matière de mobilité.

Pour ce faire, nous avons pris pour point de repère temporel l'étude menée par Françoise Warrant et éditée par l'ACRF-Femmes en milieu rural en 2005. Ce travail de recherche a été choisi pour l'enquête de terrain qu'elle abrite et qui traçait un large spectre de la mobilité que vivaient les femmes vivant en milieu rural il y a près de quinze ans déjà.

Cette enquête de terrain « avait été distribuée auprès de 660 femmes membres de 220 groupes locaux du mouvement à l'époque, répartis sur l'ensemble du territoire wallon. Il s'agissait d'un questionnaire auto-administré. 391 questionnaires avaient été complétés et renvoyés dans les délais fixés, ce qui représente un taux de réponse de 59%. »<sup>45</sup>

Or, compte tenu de l'aspiration du présent travail à exercer une analyse d'appréciation évolutive de la pratique de la mobilité dans nos campagnes depuis une quinzaine d'années, nous avons œuvré à reproduire autant que possible le cadre d'enquête défini par Françoise Warrant et ce, afin de valider plus aisément la pertinence des ponts dressés entre les deux époques.

De cette manière, nous avons, avant tout, veillé à reproduire sensiblement le même questionnaire<sup>46</sup> que celui établi en 2005<sup>47</sup>, de façon à construire un cadre de récolte de données qui soit le plus proche de celui effectué il y a près de quinze ans. Ce questionnaire s'organise autour de 6 thématiques (vous, votre lieu de vie, vos habitudes de déplacement, vos difficultés en matière de transport, vos attentes concernant la mobilité et le saviez-vous) destinées à investiguer en profondeur les différents aspects de la problématique.

Toutefois, il n'est pas inutile de préciser qu'il s'agit, tout comme en 2005, d'un questionnaire auto-administré qui ne peut donc, sans craindre un découragement de la part des personnes interrogées, escompter dépasser les sept pages sur lesquelles s'étend ce questionnaire.

Ceci nous amène donc naturellement à aborder l'autre point destiné à reproduire aussi fidèlement que possible le cadre de la récolte de données de mobilité en milieu rural : le public sollicité. Pour s'assurer de la pertinence de la confrontation de données à travers le temps et de jauger de l'évolution des pratiques de mobilité dans le milieu rural wallon, outre un questionnaire similaire, la nécessité est de s'adresser à des personnes présentant un profil sensiblement identique.

---

<sup>45</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 11.

<sup>46</sup> Voir annexe 1 : questionnaire d'enquête sur la mobilité en milieu rural.

<sup>47</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 122 à 127.

De cette manière, nous avons fait le choix de nous adresser, tout comme l'avait fait Françoise Warrant en 2005, au public habituel de notre mouvement, à savoir : des femmes ayant l'âge d'avoir accès à la pension et vivant sur l'ensemble du milieu rural wallon.

De cette manière, que ce soit via notre magazine « Ficelles » ou par l'intermédiaire de la stimulation de nos animatrices ou bénévoles, nous avons recueilli pas moins de 275 questionnaires remplis par des personnes présentant un profil potentiellement semblable à celles ayant témoigné 13 ans auparavant.

Notons enfin que ce nombre de retours place cette enquête dans une dimension relativement semblable à celle de 2005 qui avait reçu 391 questionnaires. Si aucune de ces enquêtes ne peut prétendre à une quelconque représentativité statistique, elles peuvent toutes deux prétendre à pouvoir dresser un panorama global et relativement étayé des différentes expériences de mobilité vécues sur l'ensemble du territoire rural wallon.

## 2. Sociologie des répondant.e.s

Si l'ampleur de l'échantillon ne permet pas d'assurer une représentativité statistique des données récoltées, sa construction établit également un biais dont il faut tenir compte.

Afin de définir au mieux qui se cache derrière les données de mobilité que nous avons récoltées et d'en tenir compte lors de l'analyse de ces dernières et des conclusions et interpellations que nous en tirerons, il n'est pas inutile de dresser un profil sociologique précis des répondant.e.s à cette enquête. Ceci permettra, par ailleurs, de confronter ces profils avec ceux des répondant.e.s de 2005 et d'en mesurer l'adéquation potentielle et ainsi jauger du niveau de similarité du cadre de production des données à analyser.

### a. Le genre

De prime abord, il est essentiel de préciser que cette enquête s'affiche comme un reflet avant tout féminin de cette mobilité rurale. L'appel de Françoise Warrant en 2005 aux seules bénévoles du mouvement conditionnait en effet les réponses en matière de genre.

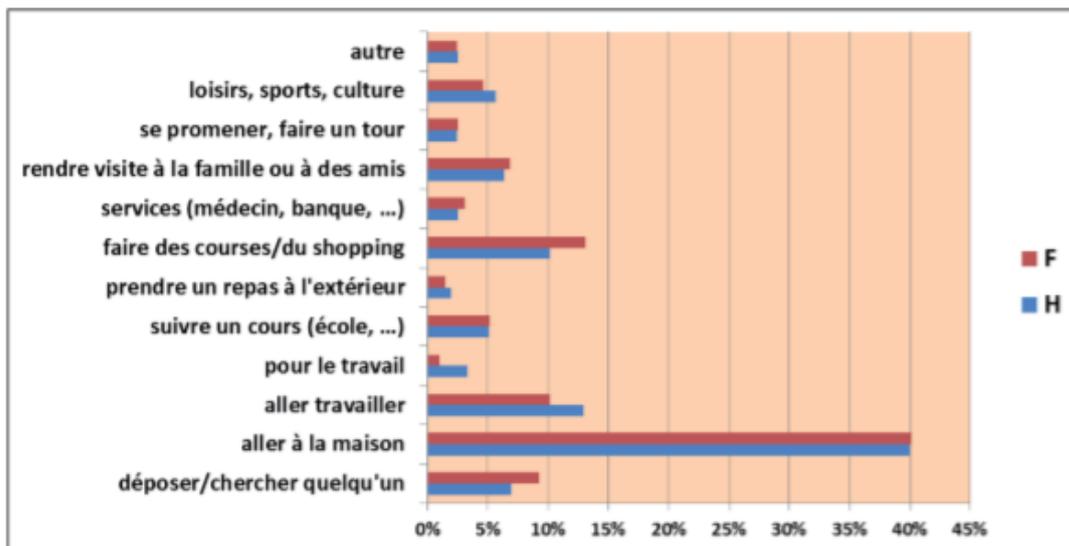
Ayant l'ambition de respecter au mieux le cadre tracé il y a 13 ans, nous avons nous aussi souhaité inscrire notre démarche dans l'enceinte exclusive du public de notre mouvement. De cette manière sur les 275 résultats, seuls deux ont été issus d'un public masculin. Autrement dit, avec 99,2% de représentation, la population sondée peut être considérée comme essentiellement féminine.

Cette première spécificité des données n'a rien d'anodin et est de nature à modifier radicalement l'image de la mobilité qui pourra être dessinée au travers de l'analyse des questionnaires collectés. En effet, comme tant d'autres secteurs liés à l'organisation même de nos vies quotidiennes, la mobilité est indubitablement affectée, conditionnée même, par la place traditionnellement dévolue aux femmes dans notre société.

Concrètement, l'impact du genre peut se mesurer sur deux éléments centraux de conditionnement de notre mobilité : la répartition du véhicule familial au sein de nos familles et l'objet de cette répartition.

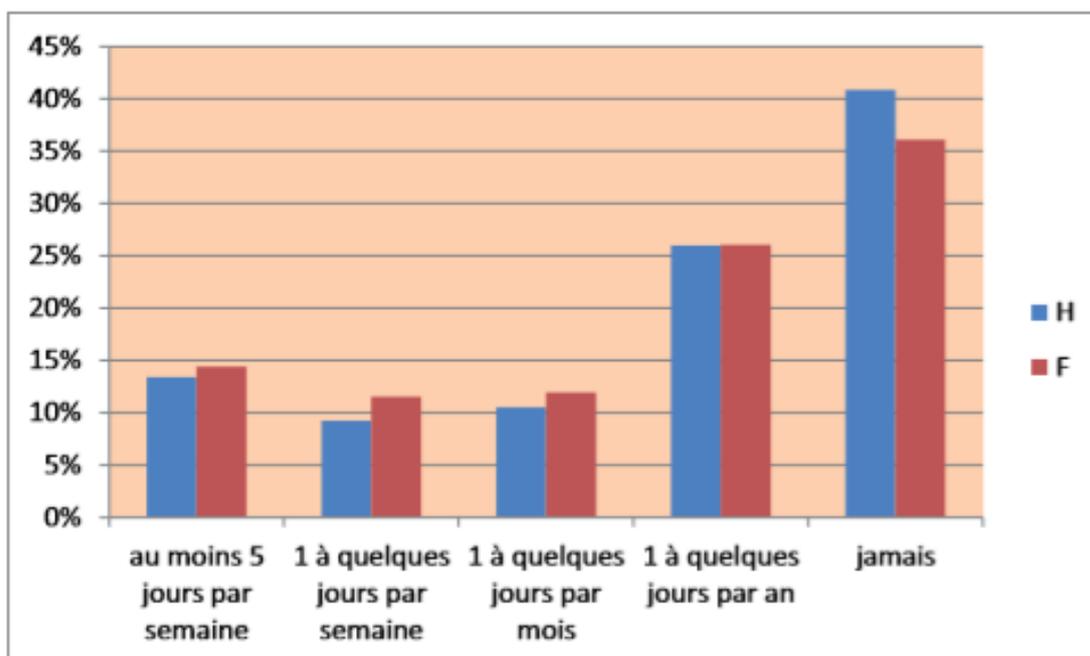
Dans ce dernier aspect, on ne sera pas étonné d'apprendre que ce sont les femmes qui s'occupent prioritairement des trajets scolaires et plus généralement de ceux liés aux occupations des enfants, de même que ceux liés aux tâches ménagères (courses, pressing, ...). La mobilité porte donc ainsi clairement la marque de l'organisation au sein de la cellule familiale et par-delà, la place des femmes dans la société.

Figure 1 : Distribution des motifs de déplacement selon le genre<sup>48</sup>



En outre, un autre élément doit finir de nous convaincre de la spécificité de cette mobilité féminine : les trajets vers le lieu de travail sont traditionnellement plus majoritairement masculins, alors que le recours aux transports en commun, lui, est, inévitablement plus spécifiquement féminin.

Figure 2 : Usage habituel des transports publics suivant le genre<sup>49</sup>

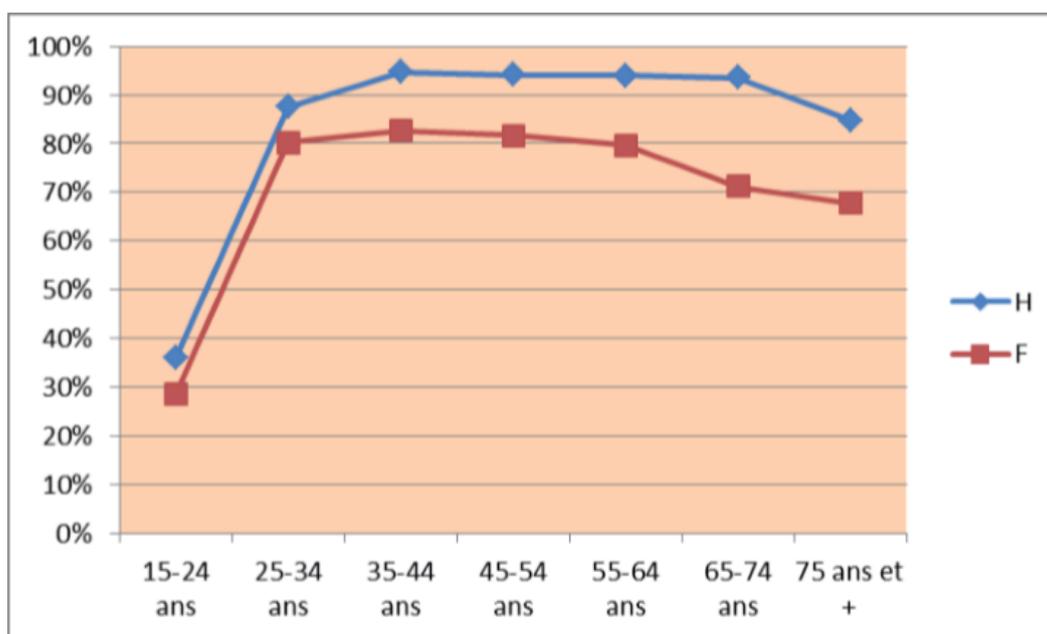


<sup>48</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 149.

<sup>49</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 52.

Par conséquent, il semble nécessaire de préciser que le genre définit non pas seulement la raison de l'usage de la voiture familiale, mais l'usage lui-même. Les chiffres montrent, en effet, qu'une moindre proportion de femmes détiennent leur permis de conduire. Or cette tendance est davantage renforcée par la composante générationnelle, ce qui, dans le cas qui nous occupe -étant donné l'âge moyen de nos participant.e.s (voir ci-après)- est déterminant.

**Figure 3 : Taux de possession du permis de conduire suivant le genre<sup>50</sup>**



## b. L'âge

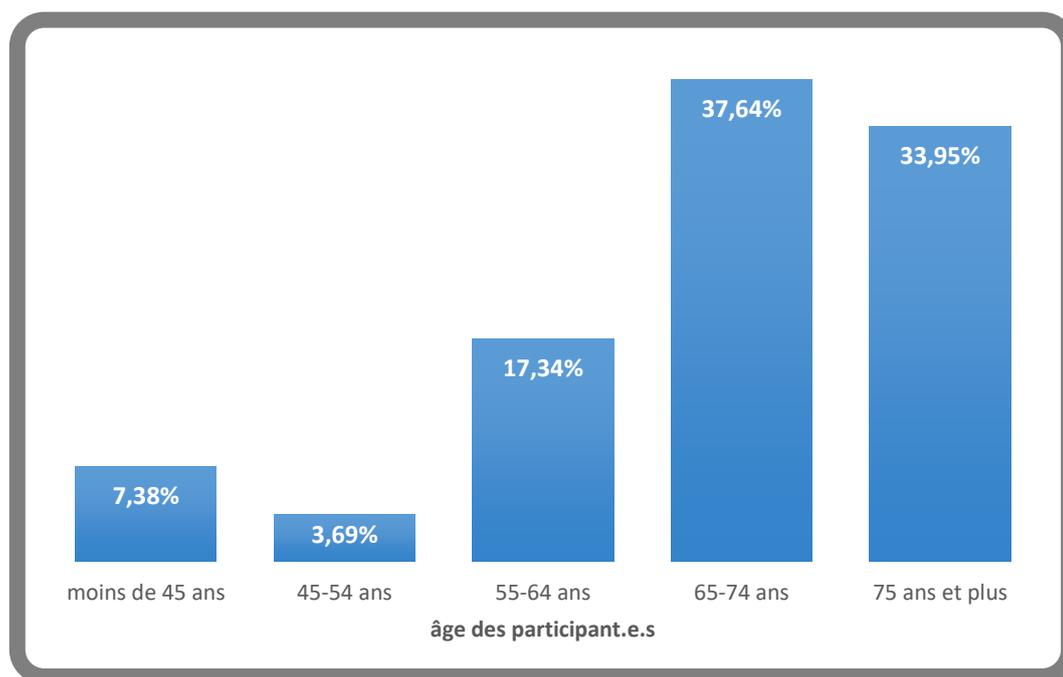
Le second critère sociologique à prendre en compte pour l'analyse des résultats de cette enquête est l'âge des répondant.e.s. Là encore, il est essentiel de rappeler que ce travail a pris corps à partir des groupes locaux du mouvement. Or, placer notre récolte d'informations dans ce cadre, c'est mettre en avant l'avis d'une catégorie particulière de la population rurale de Wallonie. Étant donné l'histoire spécifique du mouvement, les membres de l'ACRF-Femmes en milieu rural ont habituellement une moyenne d'âge relativement élevée.

Et cela se vérifie encore une fois dans les données récoltées par cette enquête. La moyenne d'âge mentionné par les participantes était, en effet, de 68 ans<sup>51</sup>.

<sup>50</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 74.

<sup>51</sup> L'âge moyen des répondant.e.s est précisément de 67,47 ans. Par ailleurs, notons que l'écart-type de ces données équivaut tout de même à 13,38. Cette donnée implique, concrètement, que les personnes participantes à cette enquête avaient majoritairement un âge compris entre 54 et 81 ans. Pour ce qui est des extrêmes, la plus jeune des participantes avait 26 ans alors que la plus âgée avait 94 ans.

**Figure 4 : Répartition des participant.e.s selon leur âge**



$N=271$ <sup>52</sup>

D'emblée notons que l'âge moyen de cette enquête paraît s'approcher sensiblement de celui de l'enquête effectuée en 2005 fixé à 62 ans. Nonobstant, cette donnée est insuffisante en soi pour juger de la correspondance des deux groupes sondés au niveau de leur âge.<sup>53</sup> En effet, lorsque l'on s'arrête sur la ventilation des classes d'âge des personnes sondées, on s'aperçoit, en réalité, que l'échantillon de 2005 comptabilisait 60,3% de sa population sous les 65 ans alors que cette proportion tombe à 28,3% pour les répondant.e.s de 2018.

Schématiquement, l'échantillon de 2005 est donc sensiblement plus jeune et davantage encore en âge d'être en activité professionnelle que les personnes sondées en 2018 qui, elles, étaient majoritairement en âge d'avoir atteint la retraite.

Par conséquent, cette ventilation de l'âge des répondant.e.s a toute son importance et est en mesure de modifier sensiblement certaines réponses à l'enquête selon que l'on se situe en 2005 ou en 2018.

Un premier exemple de cette détermination de l'âge sur la pratique de la mobilité a déjà été abordé lors de la présentation du taux de détention du permis de conduire. Sans surprise, les chiffres montrent une diminution sensible de la proportion de personnes disposant d'un permis de conduire à mesure que l'on se rapproche de la tranche des 75 ans et plus. Selon les données officielles<sup>54</sup>, les femmes âgées de 55 à 64 ans détiennent à 80% un permis de conduire, alors que cette proportion tombe sous la barre de 70% pour les 75 ans et plus.

<sup>52</sup> Sur l'ensemble des réponses recueillies, 4 personnes n'ont pas désiré inscrire leur âge. Il est à noter que cette attitude est récurrente au sein des enquêtes menées dans les groupes du mouvement et trouve sa justification dans un trait d'éducation spécifique encore bien présent dans nos groupes, voulant qu'on ne dévoile pas l'âge des femmes, et encore moins celui des plus âgées d'entre elles.

<sup>53</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 12.

<sup>54</sup> Voir figure 3 ci-dessus.

La suite logique de cette diminution progressive de la détention du permis de conduire implique presque mécaniquement une hausse du recours aux transports en commun pour assurer les besoins de mobilité des plus âgés. Les experts pointent également à ce titre que les réductions et autres gratuités des transports en commun offertes aux aînés ne sont pas étrangères à cet état de fait<sup>55</sup>.

Enfin, l'âge joue également un rôle prépondérant dans les motifs de déplacements. Par exemple, il a été démontré que l'âge avançant, les déplacements pour les courses et les services (banques, postes, médecins,...) prennent une ampleur proportionnelle plus grande<sup>56</sup>.

### c. Taille du ménage

La taille du ménage des répondant.e.s ne peut se départir du lien qu'il entretient avec leur âge. Tout comme c'était le cas pour l'étude de 2005<sup>57</sup>, cette enquête s'inscrit dans un environnement sociologique reposant essentiellement sur des personnes seules (39%) ou des ménages de deux personnes (52%).

Cette donnée a donc son importance car, étant donné la très faible présence de familles avec enfants (10%), des données telles que les motifs de déplacement, l'opportunité d'emprunter les transports en commun et le type de véhicules auront indubitablement tendance à sous représenter les comportements liés aux enfants.

### d. Activité professionnelle

S'intéresser à l'activité professionnelle des personnes sondées ne peut faire abstraction de la spécificité première de l'échantillon interrogé, à savoir son appartenance au mouvement et par-delà, généralement, le fait d'être une femme en âge d'être à la retraite.

**Figure 5 : Répartition des participant.e.s selon leur activité socio-professionnelle**

<b>Activité socio-professionnelle</b>	<b>Nombres absolus</b>	<b>Proportions</b>
<b>Pensionnée</b>	<b>146</b>	<b>54,1%</b>
<b>Au foyer</b>	<b>54</b>	<b>20,0%</b>
Employée	26	9,6%
Agricultrice	12	4,4%
Fonctionnaire	7	2,6%
Enseignante	7	2,6%
<b>Invalide</b>	<b>5</b>	<b>1,9%</b>
Ouvrière	4	1,5%
Indépendante, commerçante	4	1,5%
<b>Demandeuse d'emploi</b>	<b>3</b>	<b>1,1%</b>
Cadre	2	0,7%
Total général	270	100,0%

<sup>55</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 145.

<sup>56</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 150.

<sup>57</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 13.

Cette donnée conditionne de facto les informations recueillies. Selon ces dernières, plus de la moitié des personnes interrogées étaient pensionnées et 20% se définissaient comme « au foyer ». Reflet du rôle spécifique réservé aux femmes des générations passées encore davantage qu'aujourd'hui, cette donnée socio-professionnelle doit impérativement être prise en compte pour situer les réponses données par ces personnes en matière de mobilité.

En effet, les questionnaires montrent avant tout qu'un peu plus de trois quart des personnes de notre échantillon n'ont pas d'activité professionnelle extérieure<sup>58</sup> et ne sont donc pas contraintes de consacrer une part importante de leur mobilité aux trajets domicile-lieu de travail.

Cet état de fait aura de cette manière toute son importance lors de l'analyse des motifs de déplacement car la sous-représentation de la part de déplacements liés au travail impliquera mécaniquement une surévaluation proportionnelle de la part des autres déplacements. Notons enfin que cette spécificité socio-professionnelle de l'échantillon de cette enquête est logiquement partagée par celui de 2005<sup>59</sup>, reposant également sur la participation exclusive des bénévoles du mouvement.

## e. Niveau d'étude

Corollaire à l'activité professionnelle, le niveau d'étude est également essentiel à considérer lorsque l'on aborde la problématique de la mobilité.

À l'instar de l'âge, le niveau d'étude influence fondamentalement la détention du permis de conduire. Selon les données officielles, si plus de 90% des détenteurs d'un diplôme d'enseignement supérieur ont leur permis, moins d'une personne sur deux (48%) ayant arrêté ses études en primaire est en droit de conduire une voiture, contre 71% des personnes dotées d'un diplôme de secondaire<sup>60</sup>.

Compte tenu de cet impact, il n'est pas étonnant d'observer que la formation scolaire a également une influence sur le mode de déplacement. Plus on est formé, plus on prend sa voiture, moins on marche et moins on emprunte les transports en commun<sup>61</sup>.

Par ailleurs, le parcours scolaire étant lié au niveau de revenu, on notera qu'il influencera également, par ce biais, l'accès à la mobilité dont, évidemment, l'accès à la voiture personnelle mais également, aux transports en commun.

Etant donné cet impact du niveau d'étude sur les déterminants de la mobilité, la prise en compte de ce critère lors de l'analyse des données renseignées par les personnes sondées sera essentielle. En effet, le public sondé se singularise là encore en étant à deux tiers composé de femmes n'ayant pas effectué d'études supérieures. Une tendance que l'on retrouvait de façon encore plus prégnante dans l'échantillon de 2005 avec 21% de personnes détentrices d'un diplôme du supérieur<sup>62</sup>.

---

<sup>58</sup> Si l'on additionne les 54,1% de pensionnées, les 20% de femmes « au foyer » aux 1,9% d'invalides et 1,1% de demandeuses d'emplois, on s'aperçoit que 77,1% de la population sondée n'ont pas d'activité professionnelle extérieure.

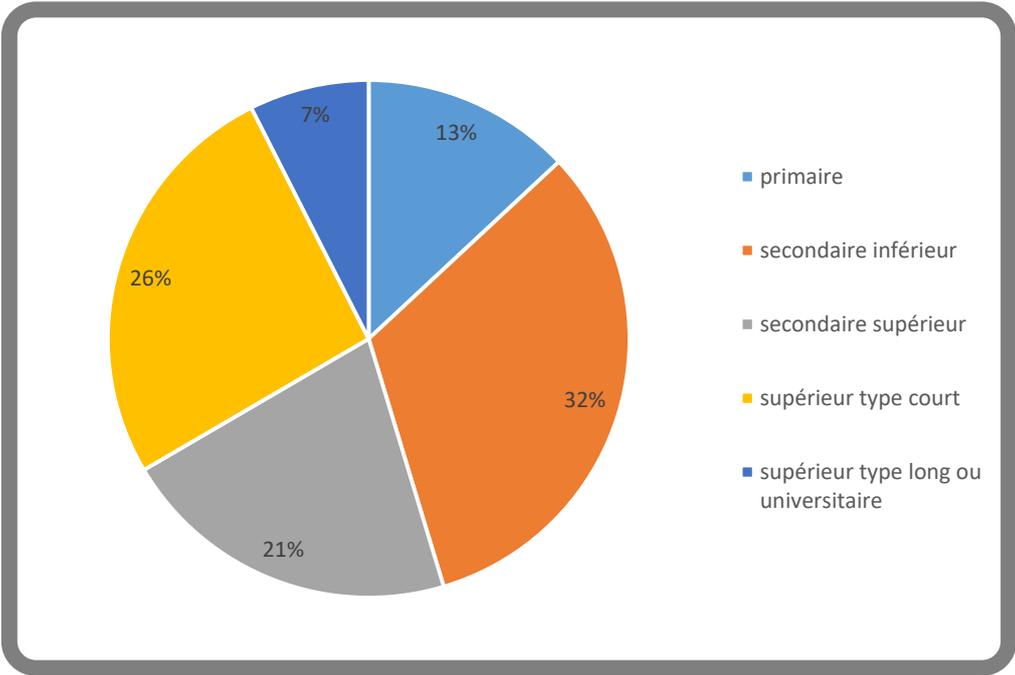
<sup>59</sup> En 2005, la part de personnes ne présentant pas d'activité professionnelle extérieure atteignait 85%. WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 14.

<sup>60</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 75.

<sup>61</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 137.

<sup>62</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 13.

**Figure 6 : Répartition des participant.e.s selon leur niveau d'études**



N=269

### 3. Milieu de vie des répondant.e.s

Au-delà de la sociologie des personnes interrogées, cette enquête tire également sa singularité de son ancrage territorial. S'appuyant sur le large réseau de groupes locaux à la base du mouvement, l'une des forces de ce sondage réside dans l'étendue de sa couverture géographique. Les données récoltées sont, de cette manière, le reflet, non pas d'une seule région rurale déterminée, mais bien d'un ensemble large de villages disséminés aux quatre coins du milieu rural Wallon.

Malgré ce maillage, il est notable que les informations recueillies, pas plus qu'elles ne représentent l'ensemble des Wallonnes et Wallons, ne peuvent également prétendre à une quelconque vérité statistique quant à leur couverture géographique. Les résultats obtenus ne peuvent donc en aucun cas être présentés comme l'exact reflet du comportement de l'ensemble des citoyen.ne.s des campagnes wallonnes mais davantage comme une riche galerie de pratiques et de tendances fondatrices de notre mobilité rurale globale.

#### a. Province d'appartenance

Si les bénévoles sondés viennent de l'ensemble du territoire wallon, ce sont prioritairement ceux habitant dans les provinces de Namur (49,8%) et dans une moindre mesure du Luxembourg (24,5%) qui se sont montrés les plus motivés à répondre à cette enquête.

La surreprésentation de ces deux provinces pourrait, en partie au moins, s'expliquer par leur caractère singulièrement plus rural que celle de Liège (11,4% de réponses), du Brabant Wallon (8,8% de réponses) et du Hainaut (5,5% de réponses).

Mais au-delà de cette identité potentiellement plus rurale, il serait intéressant d'évaluer l'hypothèse selon laquelle cette implication plus massive des bénévoles provenant de ces provinces serait liée à une plus grande raréfaction des solutions de transports en commun alternatives à la voiture en cours dans ces provinces.

Enfin, contrairement aux autres données de profil des personnes sondées, il n'est pas possible de confronter ces informations touchant aux provinces à celles recueillies en 2005 tant la méthode de récolte différait sur ce point. En effet, là où dans la présente étude nous avons laissé le soin aux sondé.e.s de montrer spontanément leur motivation à répondre aux questionnaires, Françoise Warrant, avait, elle, décidé d'organiser rigoureusement la diffusion de l'enquête en répartissant uniformément le nombre de questionnaires envoyés par province, à l'exception notable du Brabant Wallon ne représentant alors qu'1% du total des sondé.e.s<sup>63</sup>.

---

<sup>63</sup>WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 15.

## b. Durée d'implantation en milieu rural

Dans le cas précis de cette étude, mesurer la durée d'implantation en milieu rural des participant.e.s revêt un intérêt certain tant cette donnée permet de rendre compte de la capacité ou non des personnes sondées à juger de l'évolution de la mobilité dans ce milieu.

Or, les informations récoltées montrent que les bénévoles ayant pris part à cette enquête étaient majoritairement des ruraux de souche. Deux tiers d'entre eux vivent, en effet, depuis plus de 50 ans à la campagne tandis que 55,4% y habitent depuis leur naissance.

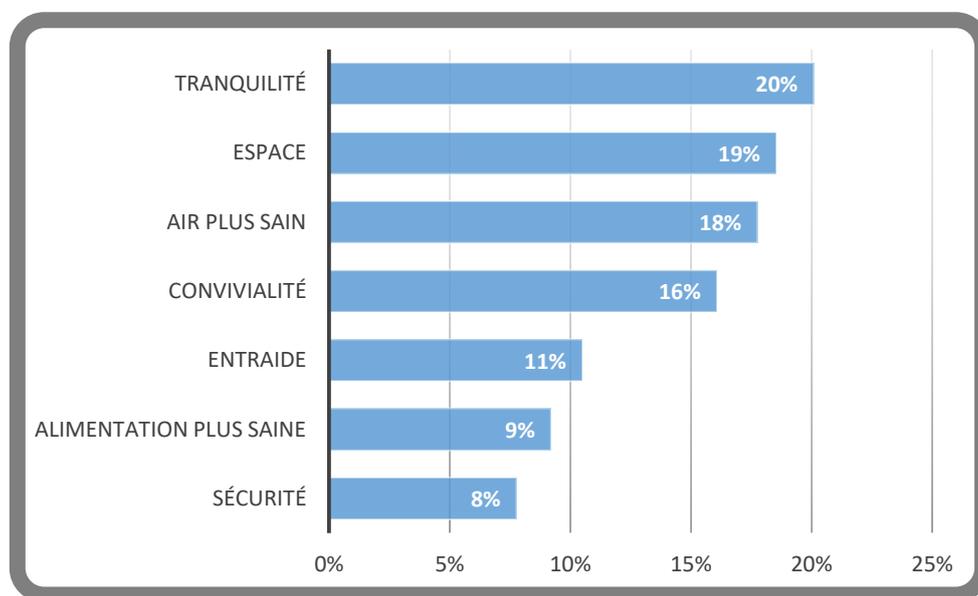
Par contre, si cette donnée est potentiellement capable de différencier les pratiques issues des ruraux de celles des néo-ruraux, la trop faible portion de nouveaux arrivants (12 personnes arrivées depuis moins de 10 ans)<sup>64</sup> ne nous permet pas d'en tirer des tendances satisfaisantes<sup>65</sup>.

## c. Les avantages de la vie à la campagne

Afin de mieux cerner encore le contexte dans lequel s'inscrivent les réponses à cette enquête, nous avons également souhaité sonder les attentes des citoyen.ne.s par rapport à leur cadre de vie.

Une chose saute alors aux yeux : aucun élément ne fonde à lui seul la qualité de vie attendue du milieu rural. Tout comme en 2005<sup>66</sup>, les avantages de ce dernier sont avant tout composés d'un ensemble très homogène de tranquillité (20%), d'espace disponible (19%), de bonne qualité de l'air (18%) et de convivialité (16%).

**Figure 7 : avantages de la vie en milieu rural**



N= 772<sup>67</sup>

<sup>64</sup> Seuls 5% des personnes sondées étaient établies depuis moins de 10 ans en milieu rural

<sup>65</sup> Notons qu'en 2005, le taux de néo-ruraux, ne dépassait pas davantage les 5%. WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 16.

<sup>66</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 17.

<sup>67</sup> Cette question autorisait plusieurs réponses possibles.

Au-delà de cette présentation générale, il est intéressant de constater qu'à l'instar de la mobilité elle-même, les attentes par rapport à l'installation en milieu rural sont également influencées par les déterminants sociologiques de la population sondée.

Il apparaît en effet que les avantages ressentis de la vie dans les campagnes wallonnes varient fondamentalement selon l'âge des habitants. Les aspirations à l'espace disponible et à la tranquillité qu'offrirait la vie en milieu rural sont surtout vérifiées dans les tranches les plus jeunes des répondant.e.s et s'estompent progressivement à mesure du vieillissement. A contrario, les personnes les plus âgées, quant à elles, accordent une attention prioritaire aux facteurs d'entraide et de vie saine (alimentation et qualité de l'air).

Remarquons, en outre, que ces tendances paraissent refléter une certaine constance tant les données récoltées à cet égard se retrouvent à suivre les lignes tracées en 2005<sup>68</sup>.

Ce constat se vérifie d'ailleurs au travers de l'influence d'autres facteurs sociologiques sur les avantages perçus de la vie en milieu rural<sup>69</sup>. Tout comme il y a 13 ans, les réponses d'aujourd'hui montrent que la taille du ménage influence l'importance accordée à l'espace tandis que l'entraide et la sécurité sont prioritairement avancées par les personnes isolées.

Aussi logique que puisse paraître cette dernière observation, notons qu'elle sera encore renforcée par le lien entre l'isolement des personnes et leur âge. De ce fait, alors que les envies d'entraide et de sécurité augmentent avec l'âge, et que, parallèlement, la proportion de personnes isolées elle aussi croît avec l'âge, il n'est pas étonnant que ces deux facteurs apparaissent comme particulièrement liés.

Enfin, à l'instar de ce qui a pu être observé en 2005<sup>70</sup>, nous ne serons pas surpris de voir apparaître un lien entre la province habitée et les avantages liés à l'espace disponible. Alors que les différents avantages sont répartis de manière conforme à la moyenne générale dans l'ensemble des provinces, il apparaît que les habitants des provinces de Luxembourg et de Namur accordent proportionnellement plus d'importance à l'espace disponible.

#### **d. Les inconvénients de la vie à la campagne**

En réponse aux avantages de la vie en milieu rural perçus par les participant.e.s au sondage, nous leur avons également demandé d'en définir les inconvénients, et ce, afin de mieux cerner l'importance des enjeux de mobilité à leur yeux par la façon dont ils les lient à leur milieu de vie.

Si, comme dans le cas des avantages de la vie à la campagne, aucun inconvénient n'est majoritaire et draine à lui seul la plupart des griefs envers le milieu rural, nous constatons que, comme c'était le cas en 2005<sup>71</sup>, un élément se démarque tout de même : la faiblesse de l'offre de transports en commun (23%).

---

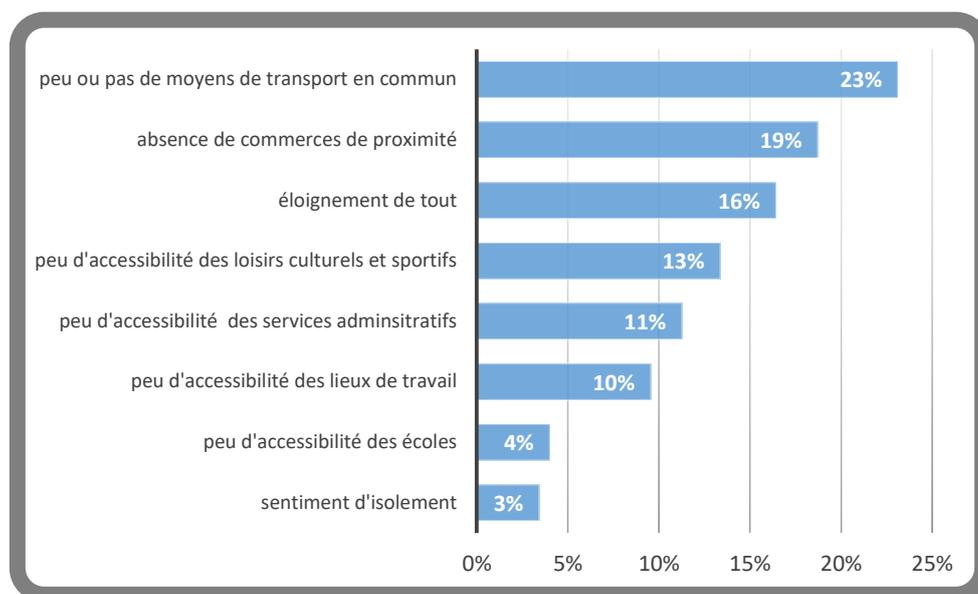
<sup>68</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 17.

<sup>69</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 17.

<sup>70</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 17.

<sup>71</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 17.

**Figure 8 : inconvénients de la vie en milieu rural**



$N=523^{72}$

Par ailleurs, la constatation d'une forte importance de l'absence de commerces de proximité (19%) et d'une sensation d'éloignement de tout (16%) n'est guère surprenante tant ces critères participent à la définition même de ce que signifie traditionnellement la ruralité pour les bénévoles de notre mouvement.

La faible occurrence des griefs concernant les manques d'accessibilité des lieux de travail (10%) et des écoles (4%) doit quant à elle être relativisée et s'analyser à l'aune de l'âge avancé et de la faible activité professionnelle de la population sondée.

De la même façon, le très faible taux de personnes affichant un sentiment d'isolement (4%) ne peut être considéré comme un trait propre au milieu rural en général. Là encore, c'est la spécificité de notre échantillon de population qui paraît plus raisonnablement en être la source. Leur appartenance généralisée à un mouvement associatif est en effet de nature à contribuer activement à déjouer ce sentiment d'isolement.

Tout comme pour les avantages mentionnés de la vie en milieu rural, l'âge des sondé.e.s a une influence indéniable sur les griefs épinglés. Ainsi, de façon attendue, l'importance accordée à la faiblesse de la desserte en transports en commun et de l'accessibilité des lieux de travail décroissent de façon significative à mesure que l'âge augmente. A contrario, on ne sera pas étonné de constater que le sentiment d'isolement, même s'il reste faible, est visiblement plus prégnant à mesure que l'on vieillit.

Tout comme l'âge, le niveau d'étude semble également avoir une influence sur les griefs énoncés à l'encontre du milieu rural. Alors que l'absence de services administratifs et de commerces de proximité pose davantage de problèmes aux personnes diplômées du primaire, celles et ceux qui détiennent un titre du supérieur regrettent davantage la faible accessibilité des centres de loisirs et de sports ainsi que, de façon attendue, des lieux de travail.

<sup>72</sup> Cette question autorisait plusieurs réponses possibles.

Enfin, remarquons que les observations faites ici s'inscrivent globalement dans les tendances définies en 2005 par Françoise Warrant<sup>73</sup> de manière à renforcer encore une fois les similitudes affichées par les deux groupes sondés à 13 ans d'intervalle.

---

<sup>73</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 19.

## 4. Les habitudes de déplacement des répondant.e.s

Nous l'avons vu, les études officielles reconnaissent à la mobilité en milieu rural comme spécificité de compter davantage de distance pour assouvir ses besoins. De ce fait, même si ces besoins sont généralement les mêmes quel que soit son lieu de vie, les moyens de les réaliser peuvent varier que l'on soit à la campagne ou en ville.

De ce fait, cette section se consacrera à tenter de dresser les habitudes de déplacement des personnes sondées en pointant les solutions qu'elles mettent en œuvre pour tenter de répondre à leurs besoins malgré les contraintes de la vie à la campagne, en tête desquelles se situe le déficit de transports en commun.

### a. La possession d'un véhicule personnel

Etant donné les griefs à l'encontre de la desserte de transports en commun en milieu rural par les personnes sondées, on pouvait s'attendre à ce que ces dernières aient mécaniquement, en réponse à ce déficit, investi dans des solutions personnelles. Naturellement donc, ce portrait de la mobilité en milieu rural devait s'amorcer sur cette première question : De quels moyens de transport personnels disposent les répondant.e.s à ce sondage ?

**Figure 9 : véhicules personnels dont disposent les ménages**

Véhicules personnels	0	1	2 et plus
Voiture ou camionnette	20,6%	55,4%	24,0%
Vélo	69,6%	15,4%	15,0%
Véломoteur	98,5%	0,8%	0,8%
Moto	95,5%	3,4%	1,1%

N = 267

Tout d'abord, notons que près de 80% de la population sondée détient au moins une voiture. De facto, 20% des personnes interrogées sont dépendantes des solutions alternatives à l'automobile pour se déplacer. Par ailleurs, il est remarquable que le taux de personnes n'ayant pas de voiture est moins élevé que celles qui en détiennent au moins deux (24%).

Cette forte présence de la voiture se fait inévitablement au détriment des autres modes de transport traditionnels. Ainsi, moins de 3% des participant.e.s détiennent une mobylette (2,5%) et moins de 5% ont une moto. Le vélo, quant à lui, est présent dans seulement 30% des foyers représentés par ce sondage.

Nonobstant le caractère attendu de cette domination de la voiture, ces chiffres ne nous permettent pas d'aller beaucoup plus loin. En effet, étant donné l'importance donnée à la faiblesse des transports en commun, la présence massive de voitures personnelles semble logique. Mais ce lien est-il effectif ? Y a-t-il réellement plus d'automobiles à la campagne qu'en milieu urbain ou péri-urbain ?

Tout d'abord, un regard posé sur les tendances décrites par Françoise Warrant en 2005 révèle que cette large domination de la voiture est une tendance forte qui traverse le temps. Il y a 13 ans, seuls 19,4 % des bénévoles sondés avaient, en effet, répondu ne pas posséder de voiture<sup>74</sup>.

Par ailleurs, si l'on se réfère aux chiffres officiels, même si nous ne disposons pas des données touchant exclusivement au milieu rural, il apparaît que les régions urbaines sont moins dotées en voiture que les autres. Ainsi, en 2010, 35% des habitants de la Région bruxelloise ne possédaient pas de voiture<sup>75</sup>.

Pourtant, même si la possession d'un véhicule renseigne d'un recours potentiel à ce dernier comme socle de la mobilité, prise isolément, elle ne peut suffire à déterminer le mode de déplacement des citoyens.

En effet, la prise en compte de l'âge élevé des personnes sondées et de leur sexe de même que l'effet de ces deux paramètres sur la détention d'un permis de conduire doit nous inciter à la plus grande des prudenances. Une famille peut détenir une voiture sans que l'ensemble de ses membres ne l'utilisent ou ne soient à même de l'utiliser.

## **b. Le permis de conduire**

Hasard ou non, le taux de détention d'un permis de conduire correspond parfaitement au taux de possession d'automobiles renseigné par les personnes sondées, soit 80%. Concrètement, quatre personnes sur cinq sont en mesure d'utiliser leur voiture personnelle pour se mouvoir. Est-ce à dire que les données officielles renseignant un effet de l'âge, du sexe, mais aussi de la formation sur la possession d'un permis de conduire, ne trouve pas d'écho au sein de cet échantillon ?

La confrontation entre l'âge de nos participant.e.s et le taux de possession d'un permis de conduire confirme, au contraire, que la population sondée est soumise aux mêmes tendances que celles données par les chiffres officiels, milieu rural ou non.

Alors que ces derniers<sup>76</sup> indiquaient qu'en 2010, 80% des femmes âgées de 55 à 64 ans détenaient un permis de conduire et que cette proportion tombait sous la barre des 70% pour les 75 ans et plus, l'observation des données renseignées par les bénévoles du mouvement montre une tendance fortement similaire avec un taux de possession de permis de conduire de 87,5% pour les 55-64 ans et de 70% pour les 75-84 ans.

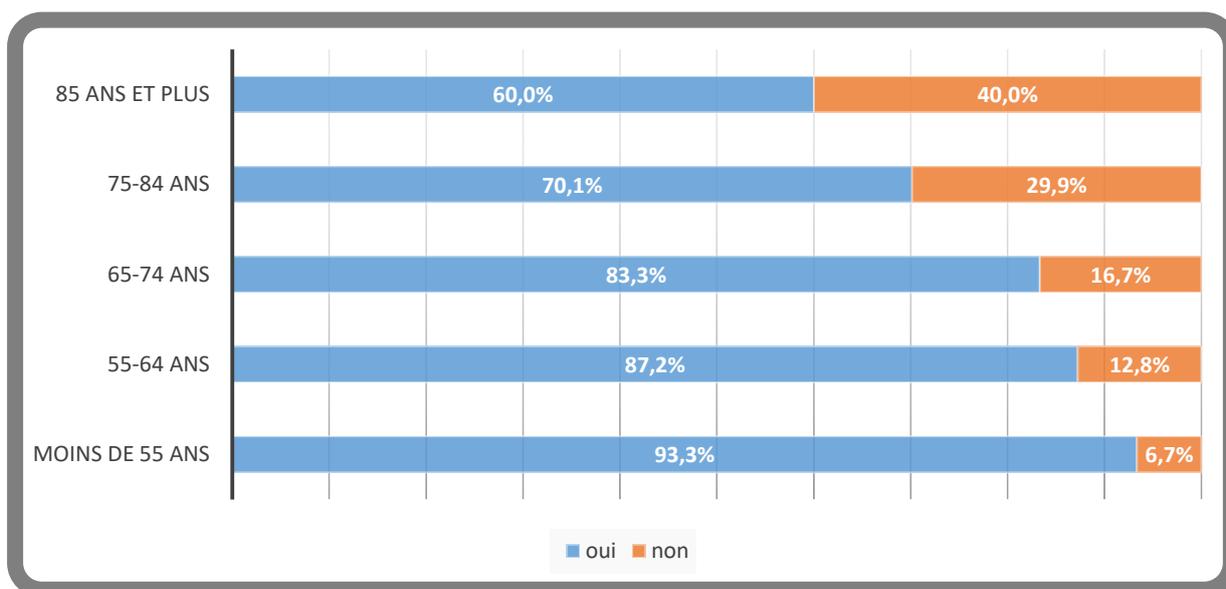
---

<sup>74</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 19.

<sup>75</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 202.

<sup>76</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 74.

**Figure 10 : rapport entre l'âge et la possession d'un permis de conduire**



N=271

Ces différentes tendances viennent ainsi confirmer une prédiction faite en 2005 par Françoise Warrant qui rappelait : « en 2001, si 90 % des hommes de plus de 55 ans ont leur permis, seulement 50% des femmes sont dans cette situation.

À l'avenir, de toute façon, cet écart s'amenuisera puisque dans les jeunes générations, elles sont proportionnellement beaucoup plus nombreuses à détenir un permis. Il faut s'attendre dans les prochaines années à la fois à un vieillissement considérable des conducteurs sur les routes et une relative féminisation de cette population. »<sup>77</sup>

Avant de conclure : « Cette lame de fond viendra assurément modifier les comportements de mobilité en Wallonie et la structuration de la demande en transports. »<sup>78</sup>

Si cette « lame de fond » qu'est la féminisation des parts les plus âgées des conducteurs sur les routes wallonnes s'est sans conteste confirmée depuis l'étude de Françoise Warrant, il reste à savoir si ses autres conclusions trouveront, elles aussi, un écho dans notre sondage.

Par ailleurs, si cette « lame de fond » se confirme et que l'on assiste à une féminisation de la route, cela passera inévitablement par une féminisation des études et de l'emploi tant ces deux critères influent également sur la possession d'un permis de conduire.

Notre sondage montre en effet que seuls 68,6% des sondé.e.s ayant arrêté leurs études au niveau primaire détiennent un permis de conduire pour monter à 75,7% pour le secondaire et, même, 92,2% pour le supérieur.

Par ailleurs, en corrélation avec ces critères de formation, comme le confirment les chiffres officiels, le statut professionnel semble jouer un rôle. Dans le cadre de notre enquête, cette tendance se montre surtout dans le cadre des participant.e.s ayant répondu être « au foyer ». Celles-ci avaient un taux de permis de conduire atteignant 70,4%, soit 10% de moins que la moyenne.

<sup>77</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 20.

<sup>78</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 20.

### c. La conduite d'un véhicule personnel

Troisième indicateur de la place de la voiture comme instrument central de la mobilité pratiquée par les participant.e.s à ce sondage, la mention de la conduite des véhicules familiaux vient compléter les tendances montrées par la possession de véhicules et le permis de conduire sur la place réservée à l'automobile dans le milieu rural.

**Figure 11 : véhicules personnels conduits par les sondé.e.s**

Voiture ou camionnette	71,1%
Vélo	24,5%
Moto	2,6%
Vélocycle	1,8%

N=274

Avant tout, notons une fois de plus que le vélocycle et la moto occupent une part tout à fait négligeable dans les modes de transports personnels utilisés par les personnes sondées. Ce constat est sensiblement le même pour le vélo. Celui-ci, bien en-deçà de la moyenne wallonne féminine (42%)<sup>79</sup>, ne semble pas recueillir les faveurs de nos sondé.e.s. C'est donc, comme annoncé précédemment, la voiture qui recueille les faveurs de notre public avec 71,1% d'utilisation par les participant.e.s

Au-delà de ce simple constat, l'observation de ces chiffres montre avant tout que l'usage d'un véhicule ne répond pas forcément à la possession de celui-ci ni même à la possession d'un permis de conduire, naviguant, tous les deux autour des 80%.

Il est marquant, en effet, que la conduite d'une voiture ne dépend pas uniquement de la disposition de ce moyen. Entrent en jeu d'autres critères fondamentaux tels que, évidemment, le motif du trajet mais aussi la conscientisation aux enjeux écologiques, l'organisation horaire du ménage ou encore la prévalence de la voiture pour le travail de l'homme, etc.

Ce dernier point nécessite à ce titre une attention particulière. Observons ainsi que ce taux d'usage est de 71,1% et celui de possession de permis de conduire était sensiblement identique pour les personnes dotées d'un diplôme de primaire (70%). Or l'on aurait tort de croire à une corrélation entre les deux. Si 71,1% des personnes sondées diplômées du primaire possédaient une voiture, seules 63,2% en conduisaient réellement une !

Un phénomène semblable est observable en ce qui concerne les personnes s'étant renseignées comme « au foyer ». Là encore, alors que le ménage possède une voiture, pour un tiers d'entre elles (29,6%), l'automobile signifie encore rester passagère.

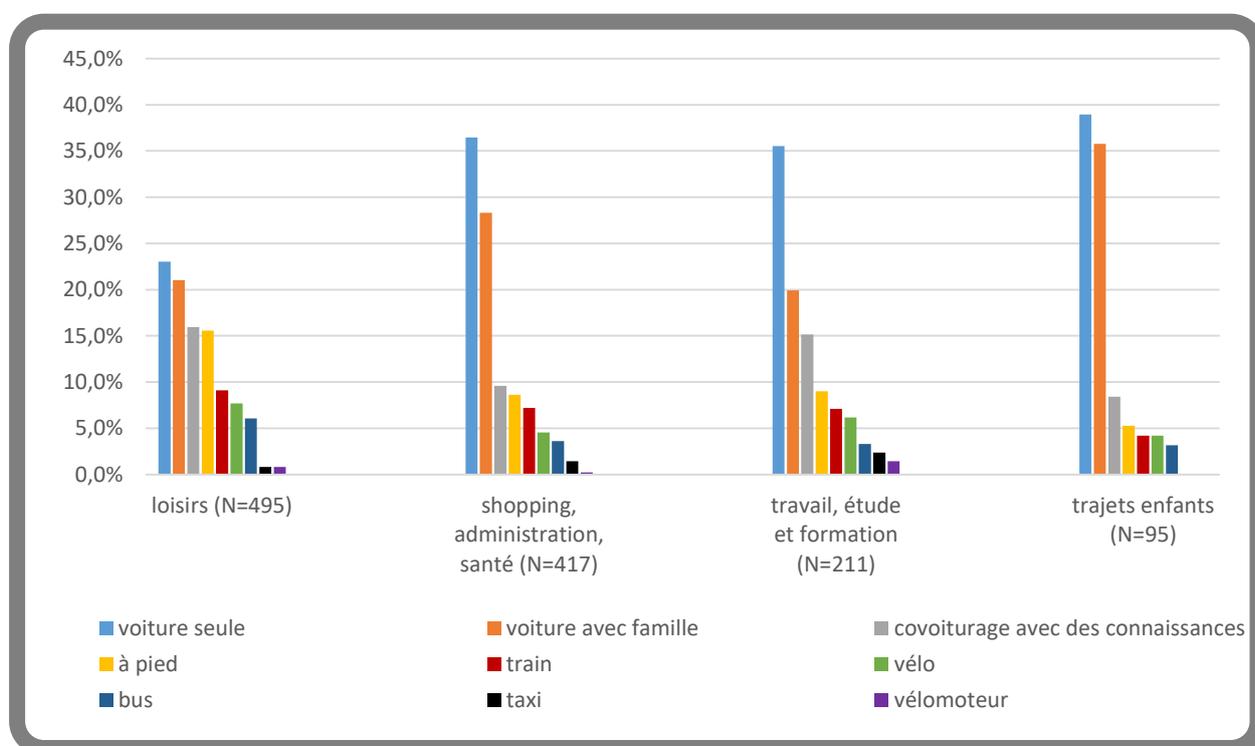
<sup>79</sup>[http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/sondage\\_dedicated\\_aout2013.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/sondage_dedicated_aout2013.pdf), p. 25, site consulté le 24 octobre 2018.

## d. Les motifs de déplacement

Avant de pouvoir juger de l'impact du motif de déplacement dans l'adoption de la voiture par notre public, une fois de plus, il est crucial de prendre en compte les spécificités de ce dernier. L'âge, l'usage du véhicule, le sexe et le niveau de formation sont autant de particularités qui teintent nos résultats d'une coloration toute particulière.

Étant donné l'âge moyen de la population ayant répondu à l'enquête de même que le taux de personnes n'ayant pas ou plus de profession extérieure, les trajets domicile-lieu de travail (17%) ou encore la conduite scolaire et autres trajets liés aux enfants (8%) auront tendance à être minorisés par rapport aux trajets liés à la santé, aux services administratifs ou encore aux courses (34%), ou aux loisirs et activités sportives (41%), qui sont, quant à eux, apparus comme largement surreprésentés.

**Figure 12 : Motifs de déplacement**



Le résultat de la confrontation des motifs de déplacement avec le mode utilisé pour les effectuer est sans appel : en milieu rural, la voiture est partout.

Alors qu'on savait déjà qu'il s'agissait du moyen de transport personnel le plus présent dans les ménages sondés, il apparaît que cette domination sans partage de la voiture est présente quel que soit le motif du trajet effectué. Que l'on se rende à la salle de sport, qu'on aille au marché, chez le médecin, au travail ou encore rechercher ses enfants, à la campagne tout passe par la voiture. Précisons que l'autosolisme est d'ailleurs la tendance majoritaire et plus particulièrement encore lors des trajets liés au travail (35,5%).

Quelle que soit sa forme (voiture seule, avec la famille ou le covoiturage avec des connaissances), l'automobile cumule 60% des trajets pour les loisirs, 74% pour les courses, les rendez-vous chez le médecin, etc., 71% pour le travail et même 83% pour les trajets d'enfants.

De facto, cette domination ne laisse aux autres moyens de transports que peu de possibilités d'exister. Le vélomoteur, déjà très faiblement présent dans les foyers ruraux sondés, est naturellement quasi inexistant dans leur organisation quotidienne. Jamais utilisée pour les trajets liés aux enfants, totalement insignifiante pour les loisirs (0,8%), la mobylette dépasse à peine le pourcent d'utilisation pour les courses et le travail (1,4%). Le constat est d'ailleurs le même pour le taxi qui ne sert que dans des trajets professionnels, et encore, dans des proportions particulièrement infimes (2,4%).

Presque aussi faiblement présent dans la mobilité des personnes sondées que la mobylette, le vélo pose question. En effet, avec un taux de possession de vélomoteur équivalant à 1,6%, on ne faisait pas mystère de l'usage qu'allaient lui réserver les bénévoles du mouvement. Or, la sous-utilisation de la bicyclette, suscite, à l'inverse beaucoup d'étonnement.

Avec 30% de possession, on pouvait s'attendre à un usage bien plus fréquent que ce qu'en ont mentionné les participant.e.s au sondage. Utilisée dans 4,2% des trajets des enfants, 3,6% des courses et autres et 3,3% des trajets professionnels et de formation, il n'y a, à proprement parler, que dans un usage de loisirs que la petite reine est utilisée de manière significative (7,7%).

Or, comme l'indiquent certains commentaires reçus en annexe à notre questionnaire, ce doublement d'usage dans les loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement, n'est pas propre aux trajets de loisirs en tant que tels, mais à la finalité de loisirs elle-même.

Ainsi, le vélo a ceci de particulier qu'il n'est pas usité pour sa fonction de mobilité mais en tant qu'objet spécifique de loisir. Et c'est là un enseignement à tirer de cette enquête. Alors qu'à Bruxelles, mais surtout en Flandre, le vélo est en croissance et assure des fonctions de mobilité de plus en plus significatives<sup>80</sup>, en Wallonie, le vélo se cantonne essentiellement à un usage récréatif<sup>81</sup>.

Toutes proportions gardées, il est notable que les mêmes tendances sont également perceptibles dans la pratique de la marche à pied. Deux fois plus présente que le vélo pour les trajets liés aux enfants (8,4%), liés à l'activité professionnelle (9%) ou les courses et autres (8,6%), la marche à pied est, de la même façon, sensiblement plus présente dans les loisirs (15,6%), trahissant, là aussi, une pratique récréative importante.

Notons par ailleurs, que contrairement à certains clichés, la marche à pied n'est pas une spécificité rurale. Comme le montrent les données officielles<sup>82</sup>, c'est même à la campagne que se trouvent proportionnellement le plus de personnes n'ayant jamais recours à ce mode de déplacement. Au contraire, c'est surtout en agglomération que se pratique beaucoup la marche à pied.

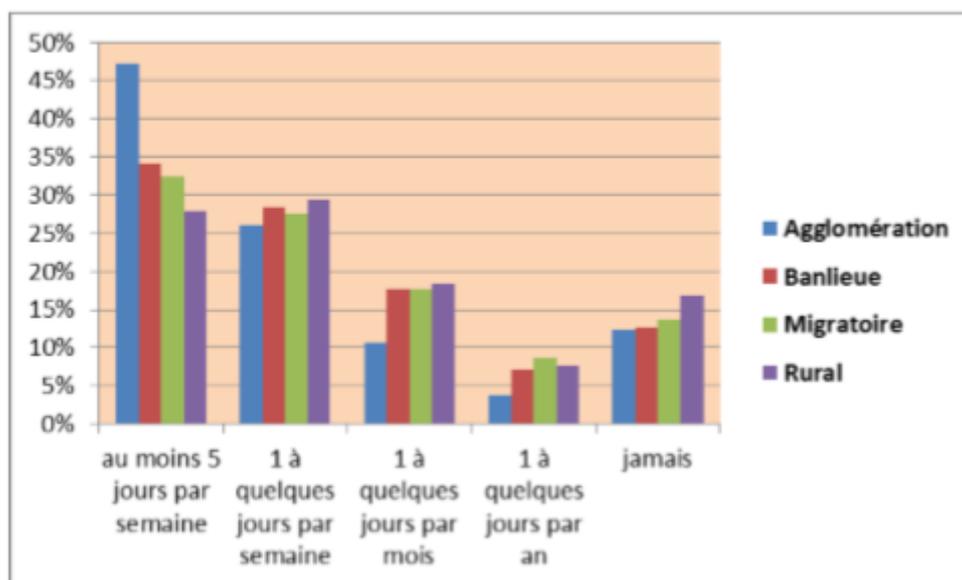
---

<sup>80</sup> <https://gracq.org/actualites-du-velo/deplacements-domicile-travail-velo-la-hausse>, site consulté le 31 octobre 2018.

<sup>81</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 136.

<sup>82</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 45.

**Figure 13 : usage habituel de la marche suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke<sup>83</sup>**



Si le recours à la voiture domine largement les autres moyens de transport individuels, le constat est le même avec les transports en commun. En cumulant la part modale des trajets effectués en bus et en train, ceux-ci ne couvrent que 15% des trajets de loisirs, 12% des courses et autres, 13% de ceux liés au travail et à la formation et 8% de ceux liés aux enfants.

Pour autant qu'il n'y ait aucune comparaison possible entre l'usage de l'automobile et des transports en commun, notre public n'a pourtant pas à rougir de ses habitudes en la matière. Paradoxalement, s'opposant par là-même à un des principaux griefs qu'elles ont formulés à l'égard du milieu rural, les personnes sondées ont bien davantage recours aux transports en commun que la moyenne du milieu rural tournant, elle, autour des 4% seulement !<sup>84</sup>

Ajoutons que cette tendance se vérifie également au niveau de la fréquence d'utilisation. Les personnes sondées sont tout de même 12% à en faire un usage pluri-hebdomadaire et ce taux monte même à 17% pour des recours pluri-mensuels.

Une fois de plus, la relativement bonne position des transports publics dans cette enquête au regard de la moyenne régionale semble pouvoir trouver son explication dans les spécificités de la population sondée. Être une femme, en âge de disposer de réductions substantielles ou de gratuité de titre de transport et relativement moins formée que la moyenne sont autant de critères qui, selon les chiffres officiels<sup>85</sup>, augmentent statistiquement la propension à avoir recours aux transports en commun.

Et force est de constater que cela se vérifie également dans notre échantillon. La confrontation de l'âge avec la fréquence d'usage des transports collectifs montre que 41% des personnes ayant recours à ces modes de transport plusieurs fois par semaine ont 75 ans ou plus.

<sup>83</sup> VAN DER HAEGEN, H., VAN HECKE, E. et JUCHTMANS, G., *Les régions urbaines belges en 1991*, Études Statistiques, 1996, n° 104.

<sup>84</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 135.

<sup>85</sup> CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 52.

De la même façon, ce sont les personnes dotées d'un diplôme de primaire qui en font l'usage le plus intensif avec 30% d'entre elles qui y recourent plusieurs fois par semaine contre 15% des diplômé.e.s du supérieur.

Précisons, par ailleurs, qu'étant donné le déficit d'infrastructures ferroviaires en milieu rural et la désaffectation progressive de ce qui existe encore, l'on ne sera pas étonné de constater que les répondant.e.s recourent davantage au bus qu'au train, à l'exception notable des trajets à destination de loisirs effectués à 9,1% sur le rail pour 6,1% en bus.

Enfin, il est remarquable que ce relativement bon usage des transports en commun voit son prolongement dans la présence notable d'une certaine habitude à la multimodalité. À la question, « combinez-vous souvent au cours d'un même trajet plusieurs moyens de transport ? », près d'un tiers des personnes sondées (29%) ont répondu par l'affirmative.

En somme, le portrait de la mobilité rurale dressé par les bénévoles sondé.e.s est très clairement défini et ne souffre que de peu de nuances : peu importe l'importance relative des transports publics, dans nos campagnes, être mobile rime d'abord et avant tout avec automobile ; et même autosolisme.

Au regard de cette voiture toute puissante, peu d'autres moyens de transports ont voix au chapitre. Le vélo est inexistant si ce n'est à des fins récréatives, la marche à pied, bien que plus présente, revêt son importance surtout en cas de promenade, alors que les mobylettes, motos et autres taxis ne sont pour ainsi dire pas utilisés.

Restent, alors, les transports publics et plus particulièrement les bus, qui, contre toute attente font relativement bonne figure au regard des autres moyens de transport alternatifs à la voiture mais surtout au regard de leur usage général moyen. Une tendance qui est appuyée par les spécificités en termes d'âge, de sexe et de formation de la population sondée.

Enfin, prenant pied dans un terreau identique, il s'avère que l'ensemble des tendances mises au jour ici se retrouvent dans des formes semblables dans l'étude rédigée par Françoise Warrant, en 2005<sup>86</sup>, semblant par là-même montrer des pratiques de mobilités stables dont les fondamentaux n'ont pas évolué en près de 15 ans.

---

<sup>86</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 20 à 23.

## e. Les solutions de non-mobilité

La tendance forte au tout-à-la-voiture de même que sa perpétuation dans le temps nous amène à nous poser la question de la place laissée aux alternatives. Alors que les autres véhicules personnels sont plus ou moins absents des habitudes des personnes sondées et que les transports publics, bien que proportionnellement plus usités que par la moyenne des Wallons, ne semblent pas accroître leur influence avec le temps, l'alternative réelle et moderne à cet usage de la voiture ne résiderait-il pas davantage dans un appel croissant à des services à domicile ?

Alors qu'en 15 ans, internet s'est développé de manière exponentielle et occupe une part toujours plus importante dans l'organisation de nos vies et de la société, et que parallèlement, dans un même temps, l'encouragement au maintien des personnes âgées à domicile s'est fait toujours plus prégnant, assisterait-on à un transfert d'une partie de la mobilité vers des services à domicile ?

**Figure 14 : Appel à des services à domicile**

	<i>jamais</i>	<i>occasionnellement</i>	<i>régulièrement</i>
<i>Aide à domicile</i>	63,6%	10,0%	26,4%
<i>Transport de porte à porte</i>	91,1%	7,7%	1,2%
<i>Livraison à domicile</i>	78,2%	14,5%	7,3%

N=261

De manière générale, les répondant.e.s à ce sondage ont montré que les services à domicile font bel et bien partie de leur vie, même si leur importance varie selon le service proposé. Ainsi, si le transport de porte à porte concerne moins d'une personne sur dix (8,9%), les livraisons à domicile sont plébiscitées par plus d'une personne sur cinq (21,8%) alors que plus d'un tiers des sondé.e.s recourt aux services d'une aide à domicile (36,4%).

Ces dernières prestations sont d'ailleurs les seules dont le recours régulier est plus important que l'occasionnel. Il apparaît donc que l'aide à domicile est bien ancrée dans les modes de vie des participant.e.s à cette enquête. Un regard sur les données récoltées par Françoise Warrant en 2005<sup>87</sup> montre d'ailleurs que cette habitude a augmenté au cours des dernières années. Alors que les répondantes d'il y a treize ans semblaient recourir avec la même intensité qu'aujourd'hui aux livraisons à domicile et aux services de porte à porte, elles étaient 10% en moins à solliciter le service d'aides à domicile.

<sup>87</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 26.

De plus, alors que son usage s'intensifie avec l'âge -46% des répondant.e.s qui y font appel ont plus de 75 ans-, ces données semblent confirmer la prédiction de Françoise Warrant : « Compte tenu de la pyramide des âges en Belgique, les prestations d'aide à domicile devraient de toute évidence s'accroître sensiblement au cours des prochaines années. »<sup>88</sup>

Par ailleurs, cette observation paraît d'autant plus valide que l'âge moyen des participant.e.s à ce sondage est sensiblement plus élevé que celui des sondé.e.s d'il y a treize ans. Cela pourrait d'ailleurs partiellement expliquer l'apparente stagnation des services de livraison à domicile à travers le temps, habituellement plus populaire chez les plus jeunes<sup>89</sup>.

Enfin, en termes de mobilité stricte, le transport de porte à porte semble également être soumis à cette condition d'âge étant donné que près de quatre participant.e.s sur dix utilisant ce service ont plus de 75 ans.

Néanmoins, contrairement à ce que l'on pourrait croire initialement, cette influence de l'âge n'est pas expliquée par la diminution progressive du taux de personnes conduisant avec l'âge. En effet, selon les données recueillies dans ce sondage, l'importance de ce service était globalement la même (10%) tant parmi les personnes ayant leurs permis que celles qui ne l'avaient pas ou plus. Par ailleurs, on peut observer exactement le même phénomène parmi ceux qui conduisent effectivement leur voiture.

Par conséquent, le transport de porte à porte ne semble pas être utilisé comme un remplacement de la voiture personnelle. L'usage des deux modes de transport peut apparemment être concomitant. Et cela dépasse même le cas de la voiture personnelle. Ainsi, le transport de porte à porte atteint la même importance parmi ceux qui utilisent les transports en commun que ceux qui ne s'en servent pas.

Par conséquent, l'usage du transport de porte à porte ne semble pas être considéré comme un acteur de mobilité à part entière qui remplacerait totalement par exemple la voiture lorsque celle-ci ne pourrait pas ou plus être conduite. Comme le montre plus certainement l'extrême faiblesse d'un recours régulier (1%), il s'agirait plus certainement-là d'une solution de mobilité d'appoint en lien avec la qualité du service et surtout avec sa fonction première : le transport à destination médicale.

---

<sup>88</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.26.

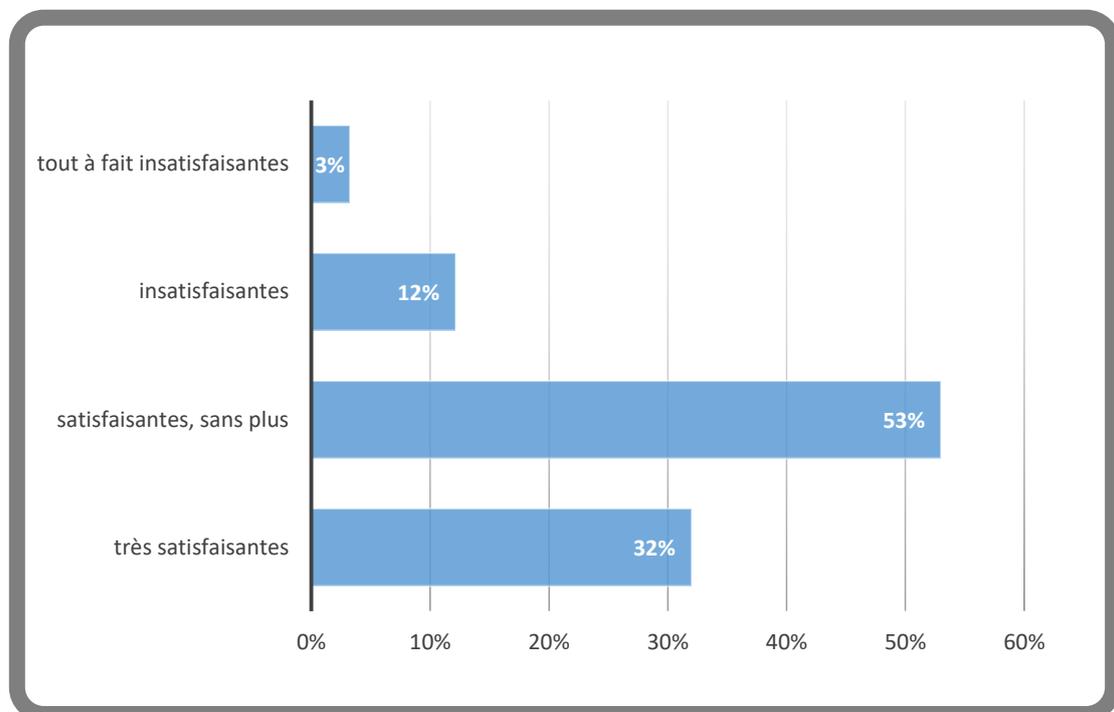
<sup>89</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.26.

## 5. Les difficultés de transport des répondant.e.s

L'existence de ces services à domicile et leur usage par les répondant.e.s à cette enquête pose inévitablement la question des limites de leur mobilité et des difficultés que représente la nécessité de se mouvoir dans le milieu rural.

Le premier grief en matière de vie à la campagne étant lié à la mobilité, il s'avère donc pertinent de jauger à quel point les habitudes de déplacements décrites jusqu'ici répondent aux attentes des personnes sondées.

**Figure 15 : Appréciation des conditions de déplacement**



N=247

Avec 85% de personnes satisfaites de leurs conditions de déplacement, les bénévoles sondé.e.s se situent dans la droite ligne de l'ensemble de la population wallonne<sup>90</sup> tout comme, d'ailleurs, c'est le cas en ce qui concerne le taux de grande insatisfaction.

Néanmoins notre échantillon diffère de l'ensemble de la population wallonne par la forte présence de personnes hautement satisfaites de leur mobilité (32%, contre 18% pour la région dans son ensemble). Dès lors, cette mobilité rurale serait-elle, contre toute attente, plus satisfaisante qu'ailleurs ?

<sup>90</sup>[http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/sondage\\_dedicated\\_aout2013.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/sondage_dedicated_aout2013.pdf), p. 25, site consulté le 31 octobre 2018.

Les données d'implantation de notre questionnaire donnent, à ce propos, quelques orientations intéressantes. Avant tout, comme l'avait souligné Françoise Warrant il y treize ans, le taux d'insatisfaction décroît à mesure que la durée d'implantation, elle, augmente<sup>91</sup>. L'insatisfaction la plus forte (20%) est en effet mentionnée par les personnes résidant depuis moins de 10 ans en milieu rural tandis qu'elle atteint son niveau plus bas chez les personnes ayant toujours résidé à la campagne (10%).

Dès lors, n'est-il pas paradoxal de constater que ce sont les personnes les plus âgées (75 ans et plus) qui ont le taux d'insatisfaction le plus élevé (22%) ? Comment expliquer que la durée d'implantation et l'âge des participant.e.s indiquent des dynamiques opposées ?

En réalité, cela montre avant tout l'insuffisance de ces seuls paramètres. Cette opposition entre la durée d'implantation et l'âge des répondant.e.s pousse à envisager les difficultés de la mobilité en milieu rural sous un autre angle, celui du manque de mobilité ou, plus précisément, d'autonomie dans cette mobilité.

Tout d'abord, notons qu'une personne sur cinq se dit en manque d'autonomie dans ses déplacements. Cela a de quoi alerter. D'autant plus qu'une confrontation avec l'âge des participant.e.s montre que ce taux élevé ne reflète pas stricto sensu un défaut lié aux capacités physiques des habitant.e.s en milieu rural sondé.e.s.

Alors que 20% des moins de 55 ans ont déclaré avoir un manque d'autonomie, il s'avère que ce taux ne croît pas réellement à mesure de l'âge des personnes sondées, avec « seulement » 23% pour les participant.e.s de 75 ans et plus.

En réalité, pour elles, l'autonomie semble moins s'envisager comme résultante d'un état de bonne santé physique que comme un reflet de leur capacité à répondre à cette injonction sociétale du tout-à-la-voiture. C'est, en effet, parmi celles n'ayant pas le permis de conduire que l'on trouve la plus grande proportion de personnes (1/3) se disant en manque d'autonomie.

Cette vision de l'autonomie centrée sur la voiture est confirmée par l'absence totale de lien entre la proximité d'une gare ou d'un arrêt de bus et ce sentiment d'autonomie. Ainsi, il n'y a pas de différence majeure de ce sentiment d'autonomie entre les répondant.e.s qui habitent à moins d'un kilomètre d'un point d'arrêt et les autres, qui en sont éloignés d'au moins cinq kilomètres.

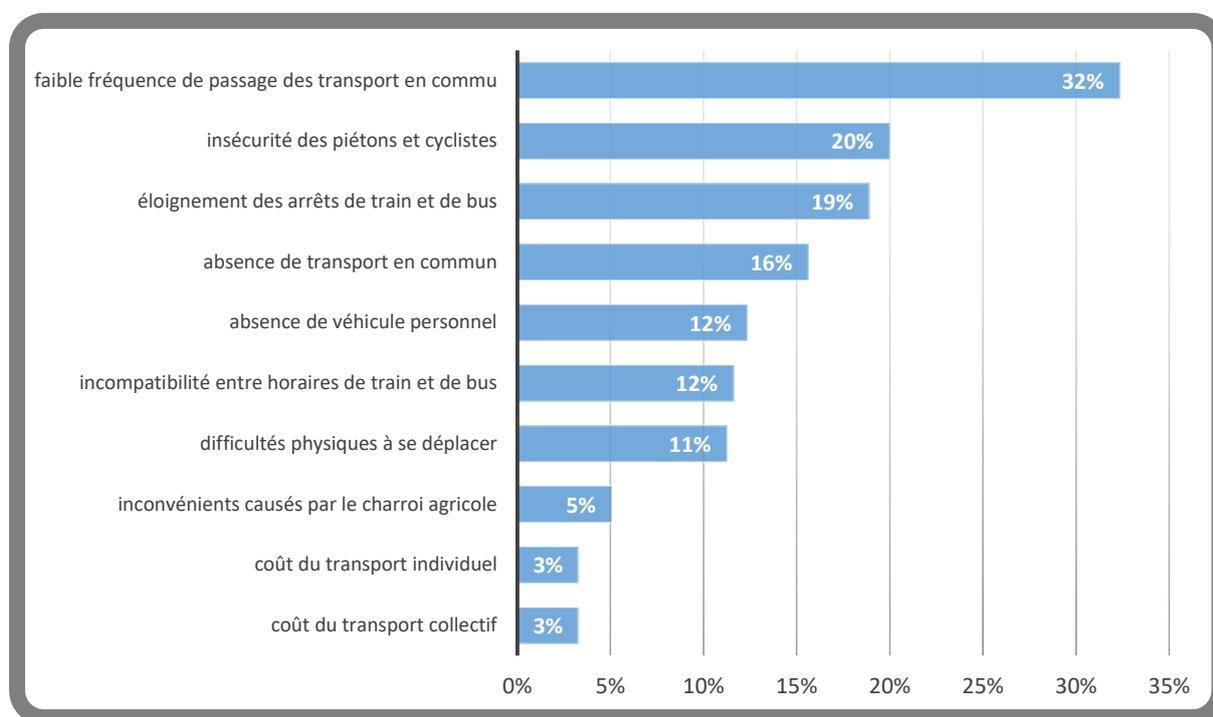
De la même façon, il n'y a aucune tendance claire entre l'usage de transports collectifs et ce sentiment de manque d'autonomie. Concrètement, recourir régulièrement à des solutions de mobilité publique n'influe en rien sur cette sensation de manque d'autonomie, renforçant par là même la vision selon laquelle l'autonomie des personnes en milieu rural passe inexorablement par la voiture.

Cette tendance est d'ailleurs confirmée par ce que les personnes sondées ont mentionné comme sources de difficulté pour leur déplacement.

---

<sup>91</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.27.

**Figure 16 : Causes des difficultés de déplacement**



N=275

Lorsque difficultés de déplacement il y a, ce sont les transports en commun qui sont avant tout visés. Que ce soit la faiblesse de la fréquence de leur passage relevée par un tiers (32%) des répondant.e.s, l'éloignement des arrêts pointé du doigt par un cinquième d'entre eux (19%) ou encore leur absence pure et simple regrettée par une personne sur six (16%), l'organisation de solutions de mobilité publiques pose problème à une large part des habitant.e.s du milieu rural sondé.e.s.

Plus précisément, c'est donc l'existence-même de la desserte ainsi que son accessibilité qui posent problème et non son prix (2%) ou encore sa cohérence en matière d'intermodalité entre le train et le bus par exemple (12%).

Si cela correspond parfaitement à ce que l'on peut entendre traditionnellement à l'encontre de la mobilité rurale, et ce au moins depuis 15 ans<sup>92</sup>, ce flot de critiques à l'encontre des transports en commun en milieu rural semble disproportionné au regard de leur usage réel et de la domination sans partage de la voiture comme mode de transport.

En effet, si de manière assez inattendue, l'absence de voiture personnelle n'est mentionnée comme un problème que par seulement une personne sur huit environ (12%), l'explication de cet apparent paradoxe qu'en donne une répondante à l'enquête ne fait que confirmer la place centrale de la voiture dans ce raisonnement sur les griefs de la mobilité en milieu rural.

<sup>92</sup> « Les difficultés de déplacement sont tout d'abord attribuées à la faible fréquence des transports en commun (37,8%), cause devantant d'assez loin l'éloignement des arrêts de bus ou de train (22,9%), ce qui corrobore les résultats fournis à la précédente question. » WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.29.

« À la campagne, les problèmes commencent lorsque l'on n'a pas de voiture ou que l'on ne peut plus en conduire. » Or cette perception des enjeux de mobilité en milieu rural est renforcée par cette autre déclaration : « Je n'ai pas vraiment de difficultés car je peux encore prendre ma voiture. Mais si je devais me débrouiller avec les transports en commun, ce serait autre chose. »<sup>93</sup>

Ces témoignages sont le reflet d'une vision largement présente au sein de la population sondée. Selon nos données, le problème de mobilité premier des personnes n'ayant pas de permis est avant tout l'absence de voiture personnelle (50%). En somme, la voiture étant avant tout source de solutions et non de problèmes, c'est tout naturellement que les griefs se cristallisent autour des transports en commun.

Enfin, au niveau de la pratique de la marche ou du vélo, notons qu'une personne sur 10 éprouve des difficultés physiques à se mouvoir mais davantage encore qu'une sur cinq se sent en insécurité lorsqu'elle est à pied ou sur sa bicyclette.

De façon attendue, ces facteurs semblent être influencés par l'âge. Par exemple, 45% des personnes ayant des problèmes physiques pour se déplacer ont 75 ans et plus. Si l'influence de l'âge peut être visible dans le cas du sentiment d'insécurité<sup>94</sup>, l'on remarque que cette question inquiète les personnes sondées dès leurs 55 ans et plus (25%).

L'importance de cette difficulté n'est donc pas à négliger et devrait inciter nos pouvoirs publics à agir sur cette question en investissant davantage dans des infrastructures (trottoirs larges, pistes cyclables, Ravel, etc.) dignes de ce nom afin de donner une chance à la mobilité douce dans nos campagnes.

---

<sup>93</sup> Déclarations de répondantes à cette enquête ayant pris l'initiative de commenter leur perception de la mobilité en milieu rural aujourd'hui.

<sup>94</sup> Parmi les personnes sondées ayant pointé cette difficulté, il y en avait deux fois plus qui étaient âgées de 75 ans et plus que de moins de 55 ans.

## 6. Les attentes des répondant.e.s

Tout comme en 2005, globalement satisfaites de leur mobilité tant qu'elles disposent d'une voiture, les bénévoles du mouvement ont pointé les déficiences des transports en commun et de leur accessibilité comme principales difficultés de la mobilité en milieu rural. Ce constat établi, quelles sont leurs attentes pour y remédier ? Peut-on y déceler une évolution dans leur perception de la mobilité ? Les solutions préconisées pour répondre à ces problèmes sont-elles les mêmes qu'il y a treize ans ?

**Figure 17 : mesures jugées prioritaires en matière de mobilité en milieu rural en 2018**

	Tout à fait prioritaire	Prioritaire	Pas prioritaire	Pas du tout prioritaire	Sans opinion
Multiplier la fréquence des bus	31,4%	26,3%	3,3%	0,0%	39,1%
Rouvrir gares et points d'arrêt de train dans les zones rurales et/ou rouvrir des lignes fermées	14,7%	15,4%	7,7%	1,1%	61,2%
Créer des centrales de covoiturage	16,4%	25,9%	6,6%	1,1%	50,0%
Organiser les lignes de bus à la demande	14,7%	12,1%	7,7%	3,7%	61,9%
Développer des taxis collectifs	16,1%	20,8%	5,5%	0,7%	56,9%
Multiplier les arrêts de bus	13,9%	18,2%	7,3%	3,3%	57,3%

N=274

Avant de rentrer dans l'analyse des solutions en tant que telles, une première observation globale s'impose à nous. De toute évidence, les mesures plébiscitées en 2005 ne suscitent plus grand intérêt auprès des habitant.e.s du milieu rural treize ans plus tard.

Alors que Françoise Warrant exposait un taux d'absence d'opinion moyen de 23,0%<sup>95</sup>, en 2018, ce dernier est monté à 54,4% ! Cela tend à montrer qu'une personne sur deux aujourd'hui ne se sent pas particulièrement concernée par les solutions proposées en 2005 pour contrer leurs problèmes de mobilité.

<sup>95</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.30.

Cette absence d'intérêt pour les solutions du passé nous incite donc à inviter les pouvoirs politiques à pousser plus loin leur réflexion et à dépasser ces mesures traditionnelles et visiblement peu stimulantes pour les personnes du milieu rural dont nous nous faisons l'écho.

Nonobstant ce faible enthousiasme à l'égard de ces mesures, certaines observations précises peuvent en préciser l'enjeu. Tout d'abord, comme en 2005, l'augmentation de la fréquence des bus s'affiche comme la solution première à préconiser pour 57,7% des personnes sondées. Il s'agit là, d'ailleurs, de la seule solution remportant plus de la moitié des suffrages.

Les autres, selon leur ordre d'importance sont : créer des centrales de covoiturage (42,3% d'intérêt), développer de taxis collectifs (36,9%), multiplier les arrêts de bus (32,1%), rouvrir des gares et points d'arrêts et/ou rouvrir des lignes fermées (30,1%) et enfin, organiser les lignes de bus à la demande (26,8%).

L'analyse de ces solutions montre une certaine cohérence entre les griefs formulés par les personnes sondées et les réponses qu'elles souhaitent y apporter. Alors que la faiblesse de la fréquence des bus était le principal problème à être pointé, c'est l'augmentation de ces fréquences qui remporte le plus d'adhésion. Par ailleurs, la bonne position de la création de centrale de covoiturage et le développement de taxis collectifs tend à confirmer la perception selon laquelle la voiture (ou la camionnette), en tant que véhicule, est la plus adaptée aux spécificités du milieu rural.

Enfin, le faible intérêt pour les bus à la demande, tout comme en 2005<sup>96</sup>, d'ailleurs, suscite l'interrogation tant les solutions existantes en la matière semblent remporter un vif succès. Nous y reviendrons.

---

<sup>96</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.30.

## 7. Mobilité rurale, mobilité immuable ?

Le faible intérêt pour les solutions de mobilité proposées en 2005 afin de résoudre les difficultés de déplacement en milieu rural en 2018 amène légitimement à penser qu'il y a une inadéquation entre ces solutions du passé et la situation vécue aujourd'hui.

Pourtant, les données récoltées dépeignent une situation ayant très peu évolué entre ces deux époques. Le portrait que les personnes sondées ont fait de leur mobilité cette année ressemble traits pour traits à celui croqué il y a treize ans par Françoise Warrant.

Issues de groupes aux profils sociologiques sensiblement identiques constitués d'une très grande majorité de femmes en âge d'être pensionnées ayant une formation relativement faible et très souvent originaires du milieu rural, les situations de mobilité vécues par les populations sondées en 2005 et 2018 sont traversées par les mêmes tendances au premier titre desquelles, surtout, l'autosolisme.

Dans nos campagnes wallonnes, la voiture est partout. Des courses, aux trajets domicile-lieu de travail en passant par les loisirs et les trajets pour les enfants, l'automobile était et reste encore un vecteur de mobilité absolument prioritaire.

À côté de cette sacro-sainte voiture, rien ne semble exister vraiment, à l'exception, peut-être, des transports en commun dont le recours est sensiblement plus prégnant dans cette enquête que dans la moyenne de la population. Certainement peu liée à une sensibilité plus forte à l'urgence de la situation climatique, cette tendance est davantage, en 2005 comme en 2018, la résultante d'un effet des spécificités sociologiques des personnes sondées (âge, genre, formation, etc.).

En outre, comme ont pu en témoigner certaines bénévoles, « à la campagne, tant que la conduite va, tout va. Mais lorsque l'on ne peut plus conduire, bonjour la cata »<sup>97</sup>. Car, comme ces dernières en témoignent depuis treize ans, à leur sens, l'offre de transport en commun est bien trop lacunaire et bien trop peu accessible pour pouvoir suppléer réellement la voiture en cas de besoin.

Mais alors quelles solutions préconisent-elles ? En 2005 comme en 2018, l'avenir de la mobilité en milieu rural serait : encore plus de voitures ; soit sous forme individuelle, soit selon une affectation différente telle que les taxis sociaux, le covoiturage, etc. En réalité, le seul élément marquant une différence entre les deux époques vient du manque criant d'enthousiasme en 2018 autour de ces solutions proposées en 2005.

Par conséquent, alors que cette enquête a montré une grande constance des pratiques de mobilité en milieu rural à travers le temps, ce désintérêt pour les solutions émises il y a treize ans et l'absence de nouvelles propositions alternatives ne viennent non pas d'une incompatibilité entre les deux époques mais paraît bien davantage pouvoir être issu d'un désintérêt pour ces questions de mobilité elles-mêmes.

Aussi, le faible degré d'informations quant à ces questions de mobilité semble, en partie au moins, éclairer cette hypothèse.

---

<sup>97</sup> Déclarations de répondantes à cette enquête ayant pris l'initiative de commenter leur perception de la mobilité en milieu rural aujourd'hui.

À la question de savoir si leurs pouvoirs locaux avaient organisé un événement pour la semaine de la mobilité, 74% des personnes sondées ont avoué l'ignorer. À celle de savoir si leur commune détenait effectivement un plan de mobilité, elles étaient 63% à ne pas en avoir connaissance. Même constat lorsqu'il s'agissait de savoir si les pouvoirs locaux avaient nommé un conseiller mobilité, avec 69% de personnes ayant coché la case « je l'ignore ». Enfin, un peu plus de la moitié (53%) ne pouvaient dire si oui ou non leur collègue communal comptait un échevin de la mobilité dans ses rangs.

De cette manière, si, de façon certaine, l'absence d'information quant à l'organisation de la mobilité par les pouvoirs locaux a de quoi interpeller nos politiques et les encourager à revoir leur communication, elles n'en soulèvent pas moins la question de la sensibilité des citoyens à ces questions.

Ainsi, l'orientation des réponses à notre sondage pousse à se demander si les personnes sondées se sentent réellement concernées et impliquées par ces enjeux de mobilité. Cette question est d'autant plus pertinente lorsque l'on remarque que le taux de participation active dans un plan de mobilité communal ou d'entreprise se limite, respectivement, à 4% et 3%.

Par là-même, la faible implication de nos bénévoles dans une solution globale de mobilité visant à sortir du paradigme de l'autosolisme tout puissant a de quoi interroger notre mission d'éducation permanente elle-même ainsi que l'impact de notre action dans les groupes locaux constituant notre mouvement. Car si cette enquête révèle une grande constance, voire une inertie du milieu rural sur ces questions de mobilité entre 2005 et 2018, elle montre aussi et surtout notre incapacité à faire évoluer les mentalités et les pratiques pour se construire un avenir alternatif à l'omniprésence de la voiture.

# B.N'y en a-t-il vraiment que pour la voiture en milieu rural ?

## 1. Introduction

Les conclusions de notre enquête et de l'analyse diachronique qui l'accompagne définissent incontestablement la mobilité de nos régions comme invariablement centrée autour de la voiture. À travers le temps, cette mobilité rurale semble dessiner encore et toujours le même panorama, une image immuable définie par son niveau d'accessibilité à l'automobile. En dehors de cela, si d'autres modes de déplacement ont pu se développer, c'est à la marge ; lorsqu'un recours à la voiture n'est pas ou plus possible.

Entre 2005 et aujourd'hui, la seule évolution notoire perçue chez les personnes interrogées est leur désintérêt pour les solutions plébiscitées il y a une quinzaine d'années. Comme si, après avoir été testées en long et en large, celles-ci se sont finalement révélées inadaptées.

Ce désintérêt pour des projets complémentaires à la toute-puissance de la voiture individuelle pose question. Si l'automobile occupe une place centrale dans nos habitudes, rien d'autre ne peut-il réellement se développer à ses côtés ? L'enquête n'a fait que consacrer cette dernière comme moyen de transport fondamental à la mobilité en milieu rural. Pour autant, elle n'a pas conclu à un rejet ferme et définitif des autres modes de déplacement.

En somme, les modes de déplacement complémentaires à la voiture ne sont, en soi, pas proscrits et peuvent même répondre à une certaine demande. Toutefois, l'enquête a montré qu'ils ne peuvent pas être considérés comme une alternative ou des remplaçants de la voiture. Aujourd'hui encore, ils semblent condamnés à émerger et à se développer dans l'ombre de l'autosolisme-roi.

In fine, en tant que mouvement d'éducation permanente en milieu rural, nous encourageons fortement les porteurs de projets à se rendre progressivement incontournables de façon à ôter à la voiture son caractère sacré. Oui, il y a une mobilité à penser en dehors de l'autosolisme, même en milieu rural, nous en sommes convaincus. Nos membres n'ont d'ailleurs pas dit le contraire en réaffirmant simplement ce qui se disait déjà il y a près de quinze ans : « à la campagne, la voiture, c'est l'évidence-même. »<sup>98</sup>

Cela signifie-t-il que ces autres modes de déplacement n'ont pas progressé en l'espace de quinze années ? En 2005 déjà, Françoise Warrant avait relevé et évalué un large éventail de projets de mobilité destinés à proposer une alternative à l'autosolisme dans nos campagnes.

Mais si les personnes sondées aujourd'hui revendiquent encore autant leur dépendance à la voiture individuelle et qu'elles ont marqué leur faible intérêt pour les solutions proposées en 2005, cela induirait-il que ces projets n'ont pas ou mal fonctionné ? Sont-ils seulement adaptés aux besoins des personnes sondées ? Ont-ils réellement su se faire une place dans leur quotidien ? Ont-ils réellement su mettre au point une offre capable d'apporter un plus que ce soit au niveau des finances, de l'autonomie, du confort de vie, de l'environnement ou encore de la sociabilité des usagers ruraux ?

---

<sup>98</sup> Déclarations de répondantes à cette enquête ayant pris l'initiative de commenter leur perception de la mobilité en milieu rural aujourd'hui.

Lorsque Françoise Warrant, en 2005, proposait d'analyser ses autres modes de mobilité, son objectif était de : « coller au plus près des pratiques de déplacement observées via l'enquête, et de voir comment faire évoluer ces comportements de mobilité vers des modes partagés ou vers des modes doux. »<sup>99</sup> Finalement, cet espoir propre à l'éducation permanente s'est-il vu suivi d'effet ?

Les conclusions de l'enquête menée cette année semblent indiquer le contraire. Toutefois, de la même façon que nous avons pu mener une confrontation diachronique des habitudes de déplacement du milieu rural, le flot d'interrogations que génère cette problématique d'une mobilité « en dehors » de l'automobile, encourage à saisir avec davantage de précision leur évolution à travers le temps. Car seule cette étude chronologique pourrait apporter la nuance nécessaire à ce constat interpellant.

Alors qu'en 2005, l'heure était à l'enthousiasme et à l'effervescence, quinze années plus tard, à en croire notre sondage, le soufflé semble être retombé. Cependant une enquête jetant un regard rétrospectif sur ces initiatives serait mieux à même d'en cerner directement les réussites et les avatars.

En réalité, les conclusions de l'enquête doivent non pas être considérées comme la sanction définitive d'un rejet de tout ce qui se trouve en dehors de l'automobile mais, bien au contraire, un appel à investiguer les autres pratiques de mobilité rurale.

Dès lors, cette étude diachronique de la mobilité en milieu rural nécessitait d'être complétée par un second volet dans lequel il ne s'agissait plus de percevoir l'évolution de la demande de mobilité mais bien l'offre proposée dans nos campagnes wallonnes.

Aussi, bien que la demande d'autres modes de déplacement que la voiture n'est pas clairement exprimée, l'offre, elle, tendrait à se multiplier. Le relevé non exhaustif dressé par Françoise Warrant en montre à la fois la vivacité mais aussi la diversité.

Toutefois, cette effervescence de 2005 prédestinait-elle l'avenir de la mobilité rurale ? A-t-elle fait des émules ? A-t-elle su générer une nouvelle demande, entraînant, à son tour, de nouvelles offres capables de transformer nos comportements ?

Cette section propose donc un aperçu de ces initiatives<sup>100</sup> catalysant les espoirs de renouveau formulés par Françoise Warrant afin de percevoir dans quelle mesure ils ont été à même de répondre aux attentes des citoyens du milieu rural depuis 2005.

L'évaluation diachronique de ces initiatives s'est donc opérée au départ des conclusions dressées par Françoise Warrant il y a treize ans au travers d'un tableau d'analyses reproduit ci-dessous en annexe<sup>101</sup>. L'objectif, ici, n'est donc en rien de juger du bienfondé de ces dernières mais bel et bien d'en évaluer l'adéquation avec les souhaits et attentes émis par les personnes sondées.

En effet, en tant que mouvement d'éducation permanente nous tenons, ici, à rappeler notre conviction en la nécessité d'une offre alternative à la voiture individuelle. Qu'elles soient relativement confidentielles ou en vogue, nous nous faisons l'appui de toutes ces initiatives qui jaillissent çà et là pour enrayer notre dépendance à l'automobile.

---

<sup>99</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.36.

<sup>100</sup> Il est à noter que nous nous sommes, ici, concentré en priorité sur ce que l'on appelle les services de transports d'intérêt général (STIG) en laissant de côté des exemples tels que les taxis ou ligne de bus traditionnels ou expresse qui, à notre sens, ne constituent pas une alternative originale et n'ont que peu de place dans la définition d'un nouveau modèle de déplacement en milieu rural.

<sup>101</sup> Voir Annexe 2 : Évaluation des alternatives à l'autosolisme et à l'immobilité en 2005.

Depuis 2005, et même bien avant, le mouvement assure son soutien total aux porteurs de projets visant une mobilité plus douce en milieu rural.

Néanmoins, ce positionnement en faveur d'une réforme de nos modes de déplacement ne doit pas faire oublier la réalité quotidienne de nos bénévoles. C'est d'ailleurs cela que l'enquête a sanctionné et non l'utopie d'un monde rural débarrassé des dangers de cet autosolisme-roi.

Par conséquent, la section suivante veillera à fournir une analyse argumentée et fondamentalement ancrée des initiatives relevées par Françoise Warrant en 2005 capable d'en montrer les réussites mais également leur adéquation avec les comportements et souhaits des citoyen.ne.s sondé.e.s de même que leur propension, ou non, à évoluer dans le temps.

## 2. Services de voiturage

La voiture étant considérée comme le moyen de transport le plus adapté à la physionomie de nos déplacements ruraux, les premières initiatives à avoir été épinglées par Françoise Warrant en 2005 basent leur service sur un déplacement automobile.

Parmi ces dernières, une première catégorie se distingue au premier chef : les services de voiturage ou de transports automobiles de porte-à-porte. Précisons à ce propos que lorsque ceux-ci sont offerts par une institution publique (généralement un CPAS), on parlera alors de taxis-sociaux.

Avant d'investiguer l'évolution de ces projets proprement dits, il est essentiel de rappeler que les sondages de 2005<sup>102</sup> et d'aujourd'hui ont tous les deux conclu à un très faible recours régulier à ce genre de service, consacrant, par là même, l'image d'un mode de déplacement occasionnel dédié à un objectif bien précis.

Ainsi, quelle réalité se cache derrière ces sondages ? Ont-ils su donner un reflet réaliste de ces projets ? Quelle nuance apporter à ces réponses forcément généralistes ? Ces projets sont-ils toujours aussi confidentiels ? Quelle en est la clientèle réelle ? À quelle fin cette dernière y fait-elle appel ? Dans la quinzaine d'années qui sépare l'enquête de Françoise Warrant à celle-ci, ces projets ont-ils évolué ? Si oui, comment ? Se présentent-ils désormais comme une alternative à la voiture ou restent-ils un service ponctuel pour personnes ne disposant plus d'automobile ?

Voici quelques-unes des questions laissées en suspens par le sondage et qui nécessitent une enquête de terrain capable de vérifier la valeur des hypothèses dressées à la suite de notre analyse diachronique des sondages de 2005 et 2018 afin de donner à l'alternative à l'autosolisme-roi, la place qu'elle occupe réellement aujourd'hui et le chemin qu'elle a parcouru depuis 2005 pour y arriver.

### a. Les Passagers du pays à Rendez

#### 1) *Origine de l'initiative*<sup>103</sup>

Les Passagers du pays tirent leurs origines d'une enquête menée entre 1991 et 1992 à l'initiative des Équipes rurales. L'objectif était alors de cerner, dans une approche territoriale globale, les besoins sociaux, économiques et touristiques de la localité de Rendez et de ses environs.

Après un an de recherche, les instigateurs de l'enquête ont conclu à un grand besoin de solidarité dans les villages, d'utilité sociale pour les personnes pensionnées, de même que d'une participation citoyenne à la construction de l'avenir de la localité.

---

<sup>102</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.25.

<sup>103</sup> Renseignements recueillis auprès de la coordinatrice du centre d'initiatives rurales l'Aubaine à Rendez en 2004.

Le choix a alors été fait de mettre l'accent, dans un premier temps, sur les besoins sociaux mis en exergue par l'enquête. C'est ainsi qu'en 1995 naissaient les Passagers du pays qui allaient, à l'aide de la participation des bénévoles des Équipes rurales, s'occuper de projets de vêtements de seconde main dans un premier temps pour aboutir à la création d'un service de voiturage à la demande dans un second temps<sup>104</sup>.

## **2) Situation en 2005<sup>105</sup>**

Il y a une quinzaine d'années, le service de voiturage à la demande était géré par le centre d'initiatives rurales, l'Aubaine. Celui-ci, outre un service de vêtements de seconde main, d'école des devoirs et de lavoir-repassage, organisait alors un service de voiturage sur demande grâce à une équipe de onze chauffeurs bénévoles.

Ces derniers mettaient à disposition leur propre véhicule et étaient défrayés à raison de 0,223 euro/km, ce qui, bien évidemment, n'en faisait pas une occupation financièrement rentable.

Outre les chauffeurs, la personne en charge de la réception des appels et du dispatching auprès des voitures était également sous contrat bénévole. Ainsi, l'activité fonctionnait depuis près de dix ans sans aucun apport financier extérieur et reposait uniquement sur les prix des navettes (0,25 euro/km) dont seul 0,027 euro/km allait à la gestion de l'initiative. Notons enfin que le paiement des navettes s'effectuait alors à l'aide de chèques-déplacement de 2, 5 ou 10 km en vente à la maison communale, chez des particuliers ou dans les locaux de l'Aubaine.

Les usagers de ce service étaient principalement des réfugiés des centres de Rendeux et de Melreux ou des séniors ne pouvant plus se déplacer avec leur propre véhicule. Ce service n'était alors jamais sollicité par le public scolaire ou les touristes. Précisons toutefois qu'au vu du nombre de chauffeurs bénévoles et du mode d'organisation et de dispatching des navettes, il était, de toute façon impensable d'augmenter l'offre de service.

Le profil des usagers définissait donc irrémédiablement l'objectif du trajet demandé. C'est, en réalité, les trajets occasionnels vers l'hôpital de Marche-en-Famenne qui drainaient 85% des demandes, ce qui facilitait l'organisation des navettes. Le shopping, quant à lui, était à la source de 10% des trajets tandis que les 5% restant touchaient à des sorties culturelles diverses ou des correspondances vers les gares ferroviaires des alentours, dont celle de Marloie.

## **3) Commentaires en 2005<sup>106</sup>**

De cette expérience âgée d'une dizaine d'années à l'époque, Françoise Warrant, retenait avant tout son origine populaire répondant aux besoins exprimés des citoyen.ne.s de la localité, mais aussi des réfugié.e.s des deux centres de la région.

Par ailleurs, l'analyse de ce service permet d'insister sur le caractère formalisé (assurances, chèques déplacement, association avec le CPAS) de l'initiative malgré sa structure entièrement bénévole. Toutefois, cette formalisation ne signifiait pas professionnalisation ni

---

<sup>104</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.38.

<sup>105</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.38.

<sup>106</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.38.

même rentabilité et Françoise Warrant de conclure : « Les frais de fonctionnement liés à cette initiative associative de services de proximité ne sont pas entièrement couverts par les usagers et nécessiteraient un soutien public stable. »

#### **4) Situation en 2018<sup>107</sup>**

S'inscrivant dans la voie tracée par Françoise Warrant, nous avons pu distinguer deux volets à ce projet de voiturage. D'une part, se trouve le service lui-même et d'autre part, sa gestion administrative et financière.

Treize ans après l'enquête de 2005 et près d'un quart de siècle après son lancement, avant tout, il est à noter que le service existe toujours, semblant, dès lors confirmer la présence d'une demande continue dans la région pour ce genre de service.

Concrètement, c'est entre 60 et 80 trajets qui sont effectués par semaine à l'aide de dix chauffeurs bénévoles. Quant à leur objectif, la grande majorité de ces navettes ont pour destination Hotton ou Marche-en-Famenne et son hôpital lorsqu'il s'agit d'un public âgé. Notons en sus qu'il n'y a aucune limite géographique à ce service. Un trajet vers Bruxelles est, par exemple, effectué hebdomadairement.

Le constat est donc sans appel, que ce soit au niveau de l'ampleur du service ou des objectifs des navettes, le voiturage des Passagers du Pays s'est très fortement stabilisé au cours des quinze dernières années. La personne responsable n'en faisait d'ailleurs pas de mystère : l'objectif premier de la structure est de « maintenir le cap » et de « recruter de nouveaux chauffeurs bénévoles ». Et la gestionnaire d'ajouter « c'est là, la première difficulté de mon travail. »<sup>108</sup> « À cause de ça, on doit même refuser près de cinq courses par semaine. »<sup>109</sup>

Bien que modeste, il semble donc que l'initiative ait une demande suffisante pour en assurer le roulement. Néanmoins, si l'offre répond à une demande équivalente à celle d'il y a treize ans, rien n'est actuellement mis en œuvre pour sonder les besoins en la matière des habitant.e.s de la localité. Or, il s'agissait là, d'un point essentiel mis en avant par Françoise Warrant en 2005. Pourrait-on alors supposer que s'il n'y a pas de nécessité à réévaluer cette demande, c'est que les besoins des campagnes en matière de mobilité n'ont pas évolué depuis 2005 ?

En réalité, cette non réévaluation de la demande est issue de la structure du service elle-même. L'Aubaine, l'ASBL en charge du projet en 2005 a dû fermer ses portes tant le système était trop fragile et la gestion trop peu professionnelle. Depuis, c'est le CPAS qui a repris les rênes en adoptant le système tel qu'il était alors.<sup>110</sup>

De cette manière, alors que Françoise Warrant appelait de tous ses vœux à un soutien financier public stable, nous regrettons que l'ASBL n'ait pu bénéficier d'un appui suffisamment structurant permettant d'offrir une continuité au service rendu à la population locale.

---

<sup>107</sup> Interview réalisée le 27 juin 2018 auprès de la responsable du projet au sein du Centre Public d'Action Sociale de Rendeux.

<sup>108</sup> Interview réalisée le 27 juin 2018 auprès de la responsable du projet au sein du Centre Public d'Action Sociale de Rendeux.

<sup>109</sup> Interview réalisée le 27 juin 2018 auprès de la responsable du projet au sein du Centre Public d'Action Sociale de Rendeux.

<sup>110</sup> Interview réalisée le 27 juin 2018 auprès de la responsable du projet au sein du Centre Public d'Action Sociale de Rendeux.

Par ailleurs et surtout, l'apparente contradiction entre le succès, même modeste, mais non démenti de cette initiative depuis 25 ans et le rejet de cette solution comme alternative à la voiture individuelle dans notre sondage, nous invite à encourager la tenue d'une large enquête de terrain afin d'actualiser la hauteur de la demande en la matière dans la population du territoire.

## **b. Télé-Entraide à Charneux (Herve)**

### **1) Origine de l'initiative<sup>111</sup>**

Tout comme les Passagers du pays de Rendeux, le service de voiturage de Télé-Entraide à Herve ou plus précisément, à Charneux, a été créé à la suite de la mise en évidence par la population, au début du millénaire, de manquements graves en matière de transport collectif. Concrètement, le village n'était alors desservi que par un seul bus, toujours bondé, n'opérant qu'un départ le matin et un retour vers 16h.

C'est alors, en mars 2001, qu'un appel est lancé via le journal communal afin de trouver des chauffeurs bénévoles capables de soutenir le lancement d'un projet de « taxi-service ». Ce fut un véritable succès. L'appel reçut directement suffisamment de réponses positives pour assurer la mise en route de ce service de voiturage à la demande<sup>112</sup>.

### **2) Situation en 2005<sup>113</sup>**

Tout comme les Passagers du Pays, le service de voiturage mis en place à Charneux n'était pas l'activité principale de l'ASBL qui le supportait. À l'instar de l'Aubaine à Rendeux, Télé-Entraide offrait alors de très nombreux services à la population locale. De l'aide-ménagère en passant par le lavoir social, le service « Atout cœur » visant à suppléer les aides familiales ou ménagères lorsque celles-ci n'étaient momentanément pas disponibles, le potager communautaire et le service de voiturage bénévole, l'étendue de l'offre de Télé-Entraide en faisait un véritable pilier de l'aide sociale et communautaire de la localité.<sup>114</sup>

Ainsi reconnue pour la qualité et l'étendue des services qu'elle offrait à la population, l'ASBL a reçu alors une sorte de reconnaissance officielle des autorités en lui permettant de bénéficier de la mise à disposition d'un local (pas de loyer ni de charge à payer) de même que d'un subside de la Région<sup>115</sup>.

Ces aides étaient évidemment bienvenues tant la stabilité financière du service était précaire. Reposant entièrement sur le caractère bénévole des chauffeurs, à l'instar du voiturage de Rendeux, l'organisation de celui de Charneux n'était pas en mesure de générer une stabilité financière à long terme.

En effet, tout comme le voiturage des Passagers du Pays, les tarifs (0,20 euros/km + 2,5 euros de montant fixe) demandés pour ces navettes couvraient à peine le défraiement des chauffeurs, en ce compris l'assurance Omnium prise par Télé-Entraide pour les couvrir<sup>116</sup>.

En pratiquant ces tarifs, l'ASBL ne cherchait évidemment pas le profit mais tentait simplement de combler les lacunes de la couverture de transports publics de la région et notamment en direction des hôpitaux locaux. Car c'est en cela que constituait la grande majorité des demandes auprès de la centrale des appels dont les clients étaient, en grande

---

<sup>111</sup> Renseignements recueillis auprès de bénévoles de Télé-entraide de Herve en 2004.

<sup>112</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.42.

<sup>113</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.42.

<sup>114</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.42.

<sup>115</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.42.

<sup>116</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.43.

partie, des séniors. En dehors de cela, la part de navettes pour du shopping et autres coiffeurs était négligeable.

Si les services de voiturage de Rendeux et de Charneux se ressemblaient donc sensiblement, ce dernier se distinguait par son ampleur. Là où les Passagers du Pays comptaient dix chauffeurs bénévoles, Télé-Entraide en comptait une trentaine. Par ailleurs, la taille de la structure permettait également d'abriter un service complémentaire à ce voiturage standard, celui de transport de personnes à mobilité réduite vers les centres hospitaliers de Verviers, Liège et Eupen.

Calqué sur les tarifs des TEC, ces navettes s'effectuaient à l'aide d'un minibus estampillé aux couleurs de la Société Régionale Wallonne du Transport équipé d'un élévateur à destination des personnes en chaise roulante.

Notons encore, qu'au niveau financier, les recettes de l'ASBL n'étant pas capables de procéder à l'achat d'un tel équipement, c'est l'opération 48 81 00, ancêtre de l'actuel Cap 48 qui s'en était chargé. Le chauffeur de ce minibus quant à lui était, in fine, rémunéré par la Région wallonne<sup>117</sup>.

### **3) Commentaires en 2005<sup>118</sup>**

En 2005, Françoise Warrant mettait avant tout en relation les manquements des transports publics locaux et l'intérêt des services proposés par Télé-Entraide en matière de voiturage « classique » d'une part et de transport réservé prioritairement aux personnes à mobilité réduite d'autre part, tout en précisant pourtant l'objectif essentiellement médical de ces services de navette.

Par ailleurs, l'analyse de ce service a, à l'instar des Passagers du Pays de Rendeux, mis en avant le caractère structurant et professionnalisant du projet en soulignant, notamment, la constitution d'une base de données de la clientèle et des chauffeurs.

Enfin, là où l'analyse de Françoise Warrant pointait le manque de rentrées et donc la mise en danger du projet de Rendeux sans les secours de l'aide publique, elle terminait, au contraire, la revue du service de Charneux par son caractère plus onéreux que les tarifs des TEC en raison de la présence d'un montant fixe de 2,5 euros destiné à la souscription d'une assurance pour les chauffeurs bénévoles.

### **4) Situation en 2018<sup>119</sup>**

Très proche dans son organisation, sa structuration et son public de l'initiative de Rendeux en 2005, le voiturage de Télé-entraide à Charneux a également marqué sa ressemblance par son évolution, ou, plus précisément, par sa stabilisation.

En effet, les bases jetées il y a une quinzaine d'années se retrouvent presque en l'état aujourd'hui. Toujours plus rares à dénicher, les chauffeurs bénévoles sur lesquels reposent

---

<sup>117</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.43.

<sup>118</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.44.

<sup>119</sup> Informations recueillies le 28 juin 2018 auprès de la responsable de projet au sein de l'ASBL Télé-Entraide à Herve.

le développement du service n'ont pas changé. « C'est de plus en plus compliqué. Ce sont d'ailleurs les même depuis 15 ans. »<sup>120</sup>

Ainsi, mécaniquement, si le nombre de chauffeurs n'a pas évolué, celui des navettes est également resté à la même hauteur. « D'une année à l'autre, c'est très proche. Il y a très peu d'évolution dans les transports que nous organisons » a tenu à témoigner la responsable de l'initiative. Cela se traduit en effet par le fait que depuis treize ans Télé-Entraide organise environs quinze transports par semaine de personnes valides.

Et si le nombre de trajets est resté stable, leur destination et leur public l'a également été. Toujours essentiellement dédié au transport vers les hôpitaux et centres de jours de l'arrondissement de Verviers, le recours aux services proposés par Télé-Entraide est principalement effectué par les seniors qui, de temps à autre, commandent également des navettes vers les marchés locaux et les coiffeurs de la région. Là non plus, rien n'a donc véritablement évolué depuis 2005.

Si les transports « ordinaires » se sont stabilisés au cours de ces treize dernières années, le transport réservé aux personnes à mobilité réduite, lui, s'est développé avec l'acquisition d'un deuxième minibus grâce, encore une fois, à Cap 48. Ensemble, ces deux véhicules parcourent près de 90.000 km par an à destination de l'arrondissement de Verviers et la Province de Liège.

Enfin, au-delà de ces deux services, un troisième s'est développé depuis 2005 suite à la réorientation de la composante « Atout cœur » de l'ASBL. Depuis cinq ans maintenant, ce service propose un transport accompagné à l'aide d'un véhicule subsidié par des publicités conduit par un chauffeur engagé sous le régime APE et effectuant plus ou moins 12.000 km par an<sup>121</sup>.

En somme, si la volonté d'offrir un service de haute qualité aux personnes en ayant le plus besoin est réelle et que, selon sa gestionnaire, il y a beaucoup de demandes, force est de constater que la structure doit néanmoins en refuser par manque de disponibilité.

Répondre à l'ensemble de la demande nécessiterait de croître, et donc, préalablement, de stabiliser le financement et passer outre la réforme des subsides APE initiée par le ministre régional de l'économie. « On vit grâce aux APE surtout. La réforme est digérable pour les deux prochaines années, mais après on verra. »<sup>122</sup>

Par conséquent, alors que l'envie de répondre toujours mieux à l'ensemble de la demande est là et que des projets de véhicules propres et de conduite défensive sont dans les cartons, la fragilité économique d'un système orienté vers les plus nécessiteux ne permet pas une vision à long terme de la gestion du projet et impose une certaine dépendance à la volonté politique. « Tout ça dépendra des subsides dont nous pourrions bénéficier. »<sup>123</sup>

---

<sup>120</sup> Informations recueillies le 28 juin 2018 auprès de la responsable de projet au sein de l'ASBL Télé-Entraide à Herve.

<sup>121</sup> Informations recueillies le 28 juin 2018 auprès de la responsable de projet au sein de l'ASBL Télé-Entraide à Herve.

<sup>122</sup> Informations recueillies le 28 juin 2018 auprès de la responsable de projet au sein de l'ASBL Télé-Entraide à Herve.

<sup>123</sup> Informations recueillies le 28 juin 2018 auprès de la responsable de projet au sein de l'ASBL Télé-Entraide à Herve.

## 3. Covoiturage

### a. Taxistop

#### 1) *Origine de l'initiative*<sup>124</sup>

Née en 1975, l'ASBL Taxistop (initialement Centrum voor positieve aanwending) trouve sa raison d'être dans la conviction qu'en matière de mobilité et de service, il est possible de partager davantage ses ressources pour faire plus avec moins.

L'initiative commence alors par la sécurisation des autostoppeurs par un système de communauté « Taxistop » grâce à des panneaux individuels, puis des « arrêts » routiers.<sup>125</sup>

Dès 1979, arrivait ce qui deviendra le cœur de la mission de Taxistop : la promotion du covoiturage qui diffère de l'autostop initial par un contact préalable entre le conducteur et le passager.

Trois ans plus tard, était développé l'outillage informatique nécessaire à la gestion des flottes alors qu'en 1998, avec l'arrivée d'internet, la plateforme *carpool.be* devenait accessible aux usagers. Notons alors que cet accès personnel à *carpool* verra son prolongement naturel dans une application lancée en 2014 puis une seconde application propre au covoiturage en Wallonie, nommée *ComOn*, en 2016<sup>126</sup>.

#### 2) *Situation en 2005*<sup>127</sup>

En 2005, suivant son ambition initiale, le cœur de l'activité de l'ASBL consistait en la promotion active et le développement du covoiturage lors des trajets domicile-lieu de travail auprès des communes et intercommunales mais aussi des entreprises du pays.

En effet, selon le bureau d'étude Trajekt fondé par Taxistop en collaboration avec l'asbl Langzaam Verkeer et la société hollandaise TG&O, la plupart des navetteurs se rendant vers les mêmes centres urbains, le covoiturage pourrait toucher près de 15% d'entre eux. Notons néanmoins, que ce potentiel commençait déjà, en 2005, à être amoindri par la flexibilité toujours accrue des horaires de travail<sup>128</sup>.

Cette action de promotion et de développement du covoiturage se déroulait selon trois pôles d'activités centraux : le démarchage auprès d'entreprises et/ou d'intercommunales, le secrétariat opérationnel pour la semaine de la mobilité et la participation aux plans de déplacements scolaires.

En 2005, le démarchage auprès des entreprises était encore très compliqué. À l'exception notoire de GSK à Rixensart, les demandes de la part des entreprises sont alors très timides. Selon les responsables du projet, il ne semblait pas y avoir alors de véritable intérêt sociétal ou environnemental de la part des entreprises qui voyaient, surtout, un palliatif aux problèmes d'accessibilité de leur site<sup>129</sup>.

<sup>124</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

<sup>125</sup> <https://taxistop.be/fr/a-propos-de-taxistop/histoire/>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>126</sup> <https://taxistop.be/fr/a-propos-de-taxistop/histoire/>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>127</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.44.

<sup>128</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.45.

<sup>129</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.45.

Au même moment, le démarchage auprès des intercommunales semblait, lui, mieux se porter. C'était le cas surtout en province de Brabant wallon et en province de Luxembourg où existait un projet transfrontalier impliquant des partenaires belges, mais aussi grand-ducaux et français<sup>130</sup>.

Le secrétariat opérationnel pour la semaine de la mobilité quant à lui s'occupait de la promotion du covoiturage lors de la campagne médiatique touchant à la semaine de la mobilité<sup>131</sup>.

Enfin, Taxistop intervenait dans le développement de covoiturage scolaire au sein de certaines écoles. Contrairement aux entreprises, il n'y avait, là, aucun démarchage actif de la part de l'ASBL mais bien une participation automatique dans les plans de déplacements scolaires repris par le Ministère wallon des transports, le Cabinet wallon des transports et le Secrétariat des commissions de transport scolaire<sup>132</sup>.

### **3) Commentaires en 2005<sup>133</sup>**

Avant tout, en 2005, deux éléments fondamentaux méritaient l'attention de ceux qui s'intéressaient au covoiturage dans notre pays. Tout d'abord, il est remarquable que Taxistop tablait alors sur une croissance du covoiturage domicile-lieu de travail dans les années à venir grâce à l'informatisation de la mise en relation des usagers.

D'un autre côté, Taxistop percevait alors son avenir dans une concrétisation et une multiplication des services en dehors de la promotion pure et simple du covoiturage. En 2005, l'ASBL accueillait en effet déjà, outre la plateforme de covoiturage *carpool.be*, *schoolpool* (partage de trajets scolaire), *eventpool* (couverture de grands événements bruxellois et flamands), *La centrale des Moins Mobiles* (voiturage bénévole géré localement des personnes à mobilité réduite), *Homelink* (échange de maison au niveau international) et *Holidaysitting* (gardiennage bénévole des maisons durant les vacances) mais aussi Cambio (carsharing)<sup>134</sup>.

Par ailleurs, Françoise Warrant insistait sur le fait que ce développement à venir était inévitablement lié à l'indispensable rôle de promotion active du covoiturage auprès des entreprises, communes et intercommunales tant la rigidité des comportements en matière de mobilité et le besoin d'alternatives crédibles à l'autosolisme étaient déjà criants<sup>135</sup>.

### **4) Situation en 2018<sup>136</sup>**

De manière générale, le succès du covoiturage via *carpool.be* et son application wallonne, *ComOn*<sup>137</sup>, ne se dément pas depuis 2005. Alors que le réseau comptait déjà 50.000 inscrits en 2009, il a plus que doublé en neuf ans pour passer à 130.000. En outre, alors que le taux

---

<sup>130</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.45.

<sup>131</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.45.

<sup>132</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.45.

<sup>133</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.44.

<sup>134</sup> <https://taxistop.be/fr/a-propos-de-taxistop/histoire/>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>135</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.46.

<sup>136</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

<sup>137</sup> <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-voiture/services-et-solutions/covoiturage/le-reseau-comon.html>, site consulté le 30 octobre 2018.

de fréquentation durant les mois de vacances est plus faible, l'activité du réseau reprend de plus belle dès le mois de septembre mais aussi dès que les automobilistes doivent constater une forte hausse à la pompe<sup>138</sup> pour atteindre, désormais, les 3.500 annonces quotidiennes en moyenne.<sup>139</sup>

Mais plus encore, intensifiant une dynamique déjà présente en 2005, Taxistop est aujourd'hui bien plus qu'une plateforme de promotion du covoiturage. L'ASBL héberge actuellement pas moins de dix services destinés à revoir nos modes de déplacement.

Aux côtés de *Carpool.be*, *Eventpool*, *Schoolpool*, la Centrale des Moins Mobiles, *Homelink*, *Holidaysitting* et *Cambio* déjà présents en 2005, Taxistop a, depuis lors, développé *Eurostop*<sup>140</sup> consacré au covoiturage de longue distance, *Cozycar*<sup>141</sup>, destiné à faciliter le partage de véhicules entre voisins et son annexe *Avira*<sup>142</sup>, spécialisé dans le partage des véhicules pour personnes à mobilité réduite, ainsi que le tout nouveau projet de *Points Mob* ou *Mobipunt* encore en phase de test à Bruxelles et en Wallonie, visant à favoriser l'intermodalité en réunissant en un lieu facile d'accès et sécurisé, du carsharing, un parking vélo et des transports en commun<sup>143</sup>.

Le développement récent de *Cozycar* mérite que l'on s'y arrête un instant. Alors que le car-sharing proposé par *Cambio* demande une certaine densité de population et/ou un arrêt ferroviaire très fréquenté, *Cozycar*, lui, a été défini pour les zones moins densément peuplées et plus particulièrement pour le milieu rural<sup>144</sup>.

En effet, conscients du caractère incontournable de la voiture à la campagne et fort d'un beau succès en Flandre depuis 2012, les initiateurs du projet estiment qu'il reste une belle marge de progression pour le partage de voiture entre voisins. Pratiquement, ceux-ci constituent un groupe autour d'une voiture mise à disposition par l'un d'entre eux et s'autogèrent en toute liberté. *Cozycar* n'est là qu'en guise de facilitateur et fournit l'accès à la seule assurance spécifique à ce type d'usage ainsi que les papiers administratifs nécessaires, les prévisions des frais et un conseil de tarification tournant autour des 0,25/0,35 euro/km<sup>145</sup>.

Enfin au-delà de la volonté de désengorger l'espace public et de diminuer la dépendance à la voiture personnelle, derrière *Cozycar* se cache également le souhait de redynamiser les quartiers grâce à la constitution de communautés autour d'une même voiture. Ce sont d'ailleurs ces avantages écologiques mais aussi économiques et sociétaux qui ont décidé tout dernièrement la localité de Court-Saint-Etienne, et plus particulièrement le groupe de transition, Transition-en-Court à vouloir tester le système<sup>146</sup>.

---

<sup>138</sup> <http://dhnet.be/actu/societe/taxistop-ca-roule-51b7aa72e4b0de6db98692e5>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>139</sup> [http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site\\_colloques/MobiliteAlternative/assets/documents/S\\_Vokaer\\_-\\_Mobipunt\\_&\\_station\\_cambio.pdf](http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_colloques/MobiliteAlternative/assets/documents/S_Vokaer_-_Mobipunt_&_station_cambio.pdf), site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>140</sup> <https://taxistop.be/fr/service/eurostop/>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>141</sup> <https://taxistop.be/fr/service/cozycar/>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>142</sup> <https://cozycar.be/allerplusloin/avira>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>143</sup> <https://taxistop.be/fr/a-propos-de-taxistop/histoire/>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>144</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

<sup>145</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

<sup>146</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

## 4. Car-sharing

### a. Cambio

#### 1) Origine de l'initiative<sup>147</sup>

Désireuse d'offrir un service de voitures partagées (car-sharing) en Belgique, l'ASBL Taxistop crée, en 2000, la SA Optimobil en partenariat avec la société allemande Cambio Mobilitätsservice gmbh. Renommée par la suite Optimobil Belgium, la société propose dès 2002, à Namur, ses premières voitures partagées sous le nom commercial de Cambio<sup>148</sup>. Pionnier et sans aucune garantie de réussite, ce projet « était alors considéré comme fou. »<sup>149</sup>

#### 2) Situation en 2005<sup>150</sup>

En 2005, Cambio venait de connaître le seul échec de son existence avec l'arrêt de la station de Dinant pour des raisons de manque de demande. Non desservie par une gare de forte affluence et comptant une densité de population assez faible, la ville de Dinant ne réunissait en effet pas les conditions nécessaires de réussite<sup>151</sup>, et ce, en dépit d'un subside d'installation reçu pour une station à visée touristique.

Au-delà de cet échec, la dynamique d'implantation ailleurs en Wallonie est alors un succès. Trois ans après sa première implantation à Namur, Cambio avait réussi à stabiliser sa percée et comptait, en 2005, 10 stations, 21 véhicules et 379 usagers wallons réguliers.

#### 3) Commentaires en 2005<sup>152</sup>

Bien que réservée prioritairement aux centres urbains, l'étude de 2005 insistait sur l'effet positif d'une telle initiative sur la population rurale et notamment ses étudiants. Ceux-ci peuvent en effet trouver en Cambio un mode de déplacement commode et accessible permettant, en outre, de désengorger les villes et campus universitaires d'un nombre toujours trop important de véhicules restant en stationnement toute la semaine durant<sup>153</sup>.

Par ailleurs, Françoise Warrant précisait alors que la population belge dans son ensemble bénéficierait de la contraction du parc automobile potentiel que générerait une utilisation plus massive du car-sharing tant en matière de consommation d'énergies fossiles que d'émissions de polluants atmosphériques<sup>154</sup>.

---

<sup>147</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

<sup>148</sup> <https://taxistop.be/fr/a-propos-de-taxistop/histoire/>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>149</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

<sup>150</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.44.

<sup>151</sup> L'installation dans une ville nécessite toujours à la fois une étude de faisabilité considérant particulièrement la densité de population et l'intensité de la desserte ferroviaire mais aussi une négociation avec les localités désireuses de voir s'installer ces modules de partage de voitures. Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

<sup>152</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.49.

<sup>153</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.49.

<sup>154</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.49.

#### 4) Situation en 2018<sup>155</sup>

Depuis 2005, Cambio-Wallonie n'a cessé de croître. Selon son responsable, hormis Dinant où ils ne désirent pas retenter l'expérience dans un avenir proche, « dans toutes les villes, le succès de Cambio est au rendez-vous. »<sup>156</sup>

Détenant un parc de 110 voitures réparties à Namur, Liège, Charleroi, Ottignies, Louvain-la-Neuve, Ciney, Arlon, Mons, Verviers, Wavre, Gembloux, Tournai et même peut-être Huy dans un avenir proche, le système Cambio est désormais implanté solidement dans le paysage wallon.

Comptant 379 usagers réguliers il y a treize ans, le système de voitures partagées est aujourd'hui sollicité par 2270 citoyens aux profils très différents. En outre, pour l'avenir, l'optimisme est au rendez-vous vu que cette croissance n'est pas régulière mais s'accélère nettement ces dernières années pour arriver à 10% en 2017.

Nonobstant ce beau succès d'estime, toutes les villes ne sont pas logées à la même enseigne<sup>157</sup>. Si Charleroi, Mons, Liège ou encore Namur bénéficient à la fois d'une densité de population suffisamment forte et d'un arrêt ferroviaire de première importance, d'autres villes, comme Ciney ou Arlon, ne peuvent prétendre à la même réserve de demandes potentielles.

Dans ces cas précis, les localités ne répondant pas aux critères de rentabilité potentielle, ce n'est pas Cambio mais bien les villes elles-mêmes qui ont été initiatrices du projet. Dans ce cadre, la plateforme endosse alors le rôle de prestataire de service. Concrètement, les pouvoirs locaux subsidient directement le système en octroyant un subside de 700 euros par mois pour chaque voiture en circulation, soit deux pour Ciney pour 35 clients et deux autres pour Arlon pour 60 clients<sup>158</sup>.

Il semble important de préciser que si ces chiffres peuvent a priori paraître minimes et donc refléter une certaine faiblesse de l'engouement pour ce mode de transport dans les localités les plus rurales, l'intérêt de la dynamique se mesure plus certainement à l'aide du taux d'occupation des véhicules mis en partage que du nombre de véhicules en circulation.

En effet, là où nos voitures individuelles restent en moyenne trois quart du temps à l'arrêt, les véhicules Cambio à Ciney et Arlon sont, eux, occupés 12 heures sur 24. De cette façon, de même que les 2270 usagers wallons réguliers du système ne représentent qu'une goutte d'eau dans l'océan de comportements de mobilité à parvenir à modifier pour sortir de l'autosolisme, ce n'est, en réalité, pas l'ampleur de la dynamique qui compte mais l'exemple qu'elle fournit. Et de cela, les autorités de Ciney et d'Arlon peuvent, selon nous, s'enorgueillir d'avoir su montrer à une centaine de citoyens wallons et leur famille qu'il y a une autre voie, tout aussi pratique, agréable, pas plus onéreuse et plus écologique que celle du tout-à-la-voiture individuelle<sup>159</sup>.

---

<sup>155</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

<sup>156</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

<sup>157</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.49.

<sup>158</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

<sup>159</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de Cambio Wallonie.

## 5. Bus local de ligne

### a. Durbuy

#### 1) *Origine de l'initiative*<sup>160</sup>

Enclavée dans une vallée à l'intersection de trois provinces (Luxembourg, Liège et Namur), la ville de Durbuy se trouve particulièrement mal desservie par les lignes de transports publics. À l'exception des bus établissant des navettes vers les établissements scolaires de Barvaux-sur-Ourthe le matin et le soir, aucune ligne TEC ne dessert correctement la localité.

Consciente de cette déficience, la ville chercha dès 1990 à établir un partenariat avec les TEC Namur/Luxembourg afin de mettre en place un bus public local de ligne capable de mieux desservir la localité. Cet accord prévoyait alors que la commune prenne en charge le salaire des chauffeurs tandis que les TEC, eux, mettent à disposition le matériel roulant, en assurent l'état de fonctionnement et, en retour, en perçoivent les recettes.

#### 2) *Situation en 2005*<sup>161</sup>

En 2005, la volonté de palier aux déficiences des transports en commun dans la localité a conduit les autorités à aller au-delà du seul bus local de ligne et de doter Durbuy également d'une navette vers la vieille ville, de services spéciaux réguliers ou occasionnels ainsi qu'un forum citoyen pour la mobilité. Cet arsenal devait alors être complété par une centrale communale de mobilité et un bus pour les associations de la ville.

Dans le détail, le bus local assurait, en 2005, deux types de circuits. Le premier, régulier, était organisé trois fois par semaine et passait systématiquement par la gare de Barvaux. Cette desserte était démultipliée lors des vacances afin de faire face à la croissance de la demande des touristes. Au-delà de ce circuit régulier, la ville prévoyait également un circuit à la demande. Enfin, notons que la mise en circulation d'un deuxième bus chargé d'un second circuit régulier était à l'étude.

Par ailleurs, à Durbuy, comme dans les autres localités où ont été pointées de pareilles initiatives de transports alternatifs, ce sont les habitants âgés qui sont les premiers usagers de ces navettes dont la motivation première est le shopping.

Notons que les touristes, nombreux en période estivale, ont davantage recours aux navettes gratuites reliant la vieille ville dont le coût pour la commune est compensé par les frais de parking de la localité.

Enfin, l'offre de transport complémentaire était complétée par l'organisation de services de bus spéciaux pouvant être loués avec ou sans chauffeur pour des occasions spéciales telles que des sorties scolaires, des activités de groupes, etc. Il est à noter, à ce propos, que le forum de la Mobilité détenait un minibus avec élévateur pour les personnes en chaise roulante qui était mis à la disposition du public à mobilité réduite des arrondissements de Marche-Bastogne.

---

<sup>160</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.58.

<sup>161</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.59.

### **3) Commentaires en 2005<sup>162</sup>**

Il y a treize ans, l'intérêt des initiatives de mobilité mises en place à Durbuy tenait dans sa démonstration que des autorités proactives dans le domaine de la mobilité pouvaient arriver à désenclaver des villes et villages pour le moins oubliés par les lignes régulières des TEC.

Toutefois, l'exemple de Durbuy montrait surtout à quel point une politique volontariste de mobilité ne passe pas que par l'organisation de nouvelles lignes de bus mais par un ensemble de solutions répondant aux besoins spécifiques des plus âgés, des touristes, des PMR, des groupes, etc.

### **4) Situation en 2018<sup>163</sup>**

À l'état de projet en 2005, la Centrale de Mobilité a été concrétisée et est prise en charge par le Forum de Mobilité devenu la plaque centrale de cette politique de transports complémentaires mise en place par les pouvoirs locaux.

Actuellement, cette dernière gère trois *Proxibus* qui effectuent des circuits dans les villages à destination, surtout, de la gare de Barvaux ainsi que des tours spéciaux pour le marché de Noël etc. En outre, le forum détient à titre propre un car lui permettant notamment de faire du transport scolaire vers les piscines ou les salles de sport.

Par ailleurs, le contrat avec les TEC pour le transport spécial de personnes à mobilité réduite déjà en cours en 2005 a été poursuivi et s'est même intensifié pour aboutir à plus de 30.000 km parcourus en 2017.

En outre, ces dernières années, en complément aux *Proxibus* et au car du Forum de Mobilité, un service FlexiTEC à la demande a été mis en place suite à une convention entre les autorités communales et les TEC, permettant de rallier les arrêts de bus notamment et surtout aux hôpitaux régionaux de même qu'aux gares ferroviaires des environs.

Nonobstant la multiplicité de cette offre, les initiatives mises en place à Durbuy ne suffisent pourtant pas à assouvir les besoins de mobilité des usagers réguliers déjà en surnombre. Concrètement, il n'est pas possible actuellement de contenter tout le monde malgré l'envie de répondre à l'ensemble des demandes et la volonté de rester toujours accessible en gardant un call center actif et ne misant pas tout sur l'offre numérique<sup>164</sup>.

---

<sup>162</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 61.

<sup>163</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de la responsable du Forum de Mobilité de Durbuy.

<sup>164</sup> Informations recueillies le 31 juillet 2018 auprès de la responsable du Forum de Mobilité de Durbuy.

## **b. Philippeville : MOBILESEM<sup>165</sup>**

### **1) Origine de l'initiative<sup>166</sup>**

À Philippeville comme à Rendeux, Durbuy, Charneux, etc., la mise sur pied d'une solution de mobilité complémentaire fait suite au constat d'un manque criant de moyens de transport en commun dans la région. Faisant suite à cette prise de conscience, dès 1996 -1997, la réalisation d'un plan de développement rural permettra de confirmer les graves problèmes de déplacements des habitants de cette zone très rurale. C'est alors que les autorités de Philippeville décideront de lancer leur propre plan de mobilité afin de remédier le plus pertinemment possible à ces manquements.

Les conclusions du diagnostic précis établi par la commune sont sans appel : il faut plus d'offres de transport en commun, stimuler la demande, aménager des espaces cyclables mais également une plus grande communication sur la mobilité.

Or, la tâche n'est pas évidente. La population de l'entité est particulièrement faible (à peine 40 habitants au km<sup>2</sup>) et disséminée dans une série de villages et autres parcs résidentiels isolés les uns des autres. En outre, cette population se présente comme relativement âgée, ce qui rend les solutions de mobilité à mettre en place encore plus complexes<sup>167</sup>.

Fort de ces constats, le plan communal suggère de créer une centrale de mobilité destinée à assurer le suivi du plan, initier des projets en matière de mobilité durable et assurer la promotion de la mobilité douce. Ce projet se concrétisera en septembre 2002 grâce à un fonds FEDER européen permettant l'engagement de trois postes à mi-temps pendant cinq années.

Deux années plus tard, parmi l'ensemble des services rendus par la centrale de mobilité, sera mis sur pied le service de bus local de ligne dénommé Philibus permettant le samedi matin de rallier Philippeville pour profiter du marché et des instances administratives de la maison communale.

### **2) Situation en 2005<sup>168</sup>**

En 2005, le Philibus, géré par les pouvoirs locaux en partenariat avec le TEC Namur-Luxembourg, parcourt trois circuits dont le nombre d'arrêts a été augmenté par rapport aux lignes TEC classiques.

Si ce service est généralement utilisé par des personnes plus âgées ou précarisées, durant les congés scolaires, le bus, propriété de la commune, sert également aux mouvements de jeunesse en camp dans les environs. Mais cette volonté de toucher les jeunes ne s'arrête pas là. À cette époque, les gestionnaires aspiraient en effet à organiser, en outre, des tournées le mercredi après-midi afin de permettre aux jeunes de l'entité de se rendre dans les installations sportives locales.

---

<sup>165</sup> <http://mobilesem.be/>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>166</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 62.

<sup>167</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 62.

<sup>168</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 63.

Toutefois, le rôle de la centrale de mobilité ne se limite alors pas à la seule promotion du Philibus. Un numéro vert a été activé afin de renseigner l'ensemble des citoyens qui le désirent sur les horaires de bus et de trains, les correspondances, les tarifs ainsi que les autres possibilités de transport dont les offres et demandes de covoiturage gérées grâce à une adhésion à Taxistop depuis 2002.

En outre, en 2005, Philippeville ne détenait pas de système de taxi social via le CPAS, comme cela se faisait dans d'autres communes. Pour combler ce manque, la centrale de mobilité a pris en charge l'organisation d'un dispatching vers les ASBLs proposant déjà ce genre de service sur le territoire.

Enfin les vélos étant également une priorité du Plan de mobilité de la commune, la centrale était aussi chargée de veiller à appuyer l'aménagement de piste cyclable là où les besoins s'en faisaient sentir.

### **3) Commentaires en 2005<sup>169</sup>**

En 2005, il ressort avant tout de la mise sur pied de cette centrale de mobilité une impression de cohérence et de développement stratégique d'une meilleure mobilité, plus durable et plus accessible à l'échelle communale.

Par ailleurs, l'image positive que renvoie cette initiative est renforcée par la variété de l'offre allant de la promotion du covoiturage à la coordination de services de voiturage bénévole et la complémentarité des formules proposées les unes par rapport aux autres mais aussi par rapport au réseau existant de transports en commun.

### **4) Situation en 2018**

Treize ans plus tard, si le Philibus existe toujours<sup>170</sup>, que les trois circuits ralliant le centre de Philippeville et son marché sont encore en activité malgré leur faible fréquentation<sup>171</sup>, tout ce qui l'entoure a subi une profonde mutation.

S'appuyant sur l'expérience de la centrale de mobilité décrite précédemment, une nouvelle ASBL, MOBILESEM, voit le jour en 2011 dans les locaux de la gare de Philippeville. Son objectif est de reprendre l'ensemble des fonctions de l'ancienne centrale et d'en développer davantage tout en élargissant considérablement son champ d'action.

S'appuyant sur un partenariat avec onze communes rurales de l'entre Sambre et Meuse (Beaumont, Chimay, Couvin, Doische, Florennes, Froidchappelle, Gerpennes, Momignies, Philippeville, Viroinval et Walcourt), MOBILESEM est tout simplement devenue la plus grande ASBL du genre en Wallonie.

Afin d'assurer le suivi d'un si vaste territoire, MOBILESEM s'est dotée d'une équipe conséquente de onze employés capables de fournir aux habitants de cette région très rurale

---

<sup>169</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 65.

<sup>170</sup> <https://infotec.be/fr-be/medeplacer/horaires/ligne.aspx?ligne=N2741&titre=74%2f1%20Philibus%20du%20Houblon>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>171</sup> Informations recueillies le 13 septembre 2018 auprès des responsables de MOBILESEM.

une gamme complète de services de mobilité proposant une solution adéquate aux principaux problèmes de déplacement qu'ils rencontrent dans leur région<sup>172</sup>.

De cette manière, aujourd'hui, MOBILESEM est bien davantage qu'un call center. Par son volet « MOBILESEM Permis », l'ASBL propose des cours de conduite théoriques et pratiques aux demandeurs d'emploi, aux personnes qui émargent au CPAS de même que ceux en réinsertion socio-professionnelle.

Cette vision sociale se retrouve d'ailleurs dans sa centrale de mobilité qui prend en charge les personnes dont le revenu ne dépasse pas le revenu d'intégration sociale pour les aiguiller, selon le déplacement souhaité, vers les TEC, la SNCB, du covoiturage mais aussi une trentaine d'opérateurs locaux (taxis-sociaux, bus à la demande, etc.) ou encore un pool d'une trentaine de chauffeurs bénévoles<sup>173</sup>. Enfin, cette visée sociale se ressent également au sein du troisième service principal de l'ASBL, la vente et la location pour les personnes défavorisées de vélos classiques, électriques et autres scooters<sup>174</sup>.

À terme, l'objectif de MOBILESEM est de devenir un véritable opérateur de mobilité complémentaire pour l'ensemble de cette région très rurale de l'entre Sambre et Meuse<sup>175</sup>.

---

<sup>172</sup> <http://mobilesem.be/accueil/qui-sommes-nous/>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>173</sup> Informations recueillies le 13 septembre 2018 auprès des responsables de MOBILESEM.

<sup>174</sup> <http://mobilesem.be/>, site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>175</sup> [https://youtube.com/watch?v=3H5\\_qTaYqk8](https://youtube.com/watch?v=3H5_qTaYqk8), site consulté le 30 octobre 2018.

## **c. Froidchapelle<sup>176</sup>**

### **1) Origine de l'initiative<sup>177</sup>**

Très rurale, faiblement habitée et laissée pour compte des lignes de TEC classiques, la région de Froidchapelle et des quatre autres villages prenant part à ce projet (Fourbechies, Vernies, Erpion et Boussu-lez-Walcourt) arbore des caractéristiques similaires à l'ensemble des initiatives relevées jusqu'ici.

En effet, alors que la densité de population tourne autour de 42 habitants au km<sup>2</sup> et que seules Froidchapelle et Fourbechies sont desservies par un circuit de transports en commun (aux horaires scolaires uniquement), la prise de conscience d'un déficit manifeste de solutions de mobilité pour les citoyens de la région se fait dès 1984 à l'occasion d'une enquête publique menée par la Fondation Rurale de Wallonie.

Fort de ce constat, les autorités communales décident alors de la mise en circulation d'un premier bus dès 1987 dans l'espoir de relier ces villages entre eux. Notons que ce premier bus expérimental sera remplacé deux ans plus tard par un vrai city-bus de 19 places des TEC.

### **2) Situation en 2005<sup>178</sup>**

Ainsi, comme ailleurs, cette solution de mobilité est rendue possible par un partenariat négocié entre les autorités communales et les TEC. À l'instar de ce qui se fait ailleurs, si la société de transports régionaux fournit le matériel roulant, la commune, elle, prend en charge les coûts de fonctionnement de même que la rémunération des chauffeurs. Le parcours et les arrêts, quant à eux, sont le fruit d'une négociation entre les deux parties prenantes.

De ce point de vue, les pouvoirs locaux ont voulu privilégier les liaisons avec Chimay et Walcourt et sa gare afin de satisfaire les navetteurs, les étudiants et les personnes désireuses de se rendre à leurs marchés respectifs, mais aussi avec Beaumont dont les commerces sont également un pôle d'attraction pour les citoyens de cette région.

Organisée de cette façon, cette tournée locale touchait alors 120 personnes en dehors des périodes scolaires et 200 lors des jours d'école. Or, bien que l'objectif de relier entre eux ces villages, d'en développer l'attractivité et de désenclaver la région fut bel et bien atteint selon le bourgmestre en poste à cette époque, la faible fréquentation de ce bus constitue en 2005 une vraie déception pour le chef de l'exécutif communal, notamment au niveau du coût que cela entraîne pour ses administrés (16 euros par an)<sup>179</sup>.

---

<sup>176</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 66.

<sup>177</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 66.

<sup>178</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 66.

<sup>179</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 66.

### **3) Commentaires en 2005<sup>180</sup>**

En 2005, Françoise Warrant se fait le relais des problèmes de fréquentation et de coûts évoqués par le bourgmestre de l'époque en s'interrogeant sur le caractère équitable de cette mesure par rapport à l'ensemble des citoyens locaux.

Cela dit, là comme ailleurs, c'est avant tout la proactivité des pouvoirs locaux qui est mise en avant de même que l'intensité de leur engagement à désenclaver leur localité et à rendre un réel service public aux citoyens. À ce propos, il serait dès lors souhaitable de les former, via l'union des villes et communes, à négocier plus fermement avec les TEC de manière à dégager des partenariats moins onéreux pour les citoyens.

### **4) Situation en 2018<sup>181</sup>**

L'objectif initial de désenclaver la région en permettant aux navetteurs et aux étudiants de rallier la gare de Walcourt pour se diriger, notamment, vers Charleroi est et reste à ce jour la principale raison d'être de ce service de bus.

De cette manière, si le matériel roulant a été renouvelé une dernière fois en 2014, le cœur de l'initiative, lui, n'a pas subi de modification ces quinze dernières années. L'équilibre du partenariat avec les TEC n'a pas été revu et en perpétue donc le caractère onéreux pour le budget de la commune alors que la fréquentation n'a pas réellement évolué. « Il faudrait 20 à 30 personnes par trajet pour être rentable, mais on n'a jamais ça. » témoignait à ce propos la gestionnaire du projet pour le compte du pouvoir communal<sup>182</sup>.

Par conséquent, à Froidchapelle comme ailleurs, le coût que représente cette solution de mobilité pour les caisses de la commune rend tout élargissement de l'offre tout simplement impensable. Les autorités n'ont d'ailleurs aucune intention de faire croître le système et n'ont donc procédé à aucune réévaluation de la demande en la matière auprès des citoyens.

---

<sup>180</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 68.

<sup>181</sup> Informations recueillies le 20 juillet 2018 auprès de la directrice générale des services communaux de Froidchapelle.

<sup>182</sup> Informations recueillies le 20 juillet 2018 auprès de la directrice générale des services communaux de Froidchapelle.

## 6. Bus à la demande

### a. La Centrale de Mobilité de Basse-Meuse

#### 1) *Origine de l'initiative*<sup>183</sup>

À l'instar des services de Rendeux, de Charneux, de Froidchapelle et d'ailleurs, l'initiative portée par la centrale de mobilité de Basse-Meuse est née du constat des déficits de l'organisation des transports publics dans la région et des manques en matière de services administratifs, culturels et sportifs que cela occasionne.

Exposée dans un plan intercommunal de mobilité regroupant les communes de Oupeye, Visé et Bassenge, la solution aux lacunes de la desserte locale viendrait avant tout de la création de liaisons entre les deux couloirs de transports organisés par les TEC alors imperméables l'un à l'autre.

C'est ainsi que dès 2001, l'agence de développement local de Visé, qui se chargeait du plan intercommunal de mobilité, réussit à obtenir une aide de 100.000 euros de la part de la Région wallonne afin d'installer au sein des trois communes une centrale de mobilité visant à organiser le transport des personnes via un minibus à la demande, le transport des personnes à mobilité réduite, la diffusion d'une information concernant la mobilité ainsi que l'organisation d'un covoiturage structuré.

Ces fonds apportèrent dès 2002 une professionnalisation de la structure à laquelle les initiatives entièrement bénévoles telles que Les Passagers du Pays ne pouvaient prétendre. Les subsides régionaux permirent de s'octroyer les services de trois chauffeurs à mi-temps de même que d'une téléphoniste à mi-temps affectée également à la confection des feuilles de route et des horaires des chauffeurs<sup>184</sup>.

#### 2) *Situation en 2005*<sup>185</sup>

Si la promotion du covoiturage scolaire est un échec en 2005 en raison du manque d'engouement des parents et que la demande de renseignements concernant les horaires TEC, leurs tarifs ou les cartes d'itinéraires pédestres et cyclables reste pour le moins confidentielle, le bus à la demande, lui, remporte un beau succès.

En moyenne, la centrale reçoit alors de 700 à 800 demandes par mois provenant, pour l'essentiel, de femmes âgées de plus de 65 ans sans permis de conduire ou n'ayant plus les moyens d'avoir une voiture.

Comme ailleurs, le profil des usagers définit l'usage des navettes qui sont consacrées essentiellement au shopping (notamment au marché), aux visites médicales et, plus rarement, aux loisirs et autres services administratifs<sup>186</sup>.

---

<sup>183</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 69.

<sup>184</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 69.

<sup>185</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 69.

<sup>186</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 69.

Au vu de l'importance des navettes médicales et du profil des usagers, le projet a fondé une convention depuis 2003 avec le CPAS d'Oupeye afin de permettre aux habitants à mobilité réduite des trois communes de bénéficier d'un service de transport à la demande. Notons que malgré le bienfondé de l'initiative, son succès reste alors assez mitigé.

### **3) Commentaires en 2005<sup>187</sup>**

Rencontrant une demande jusqu'alors ignorée, l'organisation de ce minibus est un plus indéniable pour les personnes âgées de la région. Elle constitue par là même un formidable outil d'insertion sociale et de désenclavement de la Basse-Meuse.

Par ailleurs, en 2005, l'intérêt premier de cette initiative par rapport à d'autres précédemment citées tient dans son mode de fonctionnement basé sur des navettes de bus et mettant donc sur le même pied des besoins liés à la santé, à l'accès à la culture, aux sports, etc. Par ailleurs, il est à noter que ce bus étant accessible à des groupes qui en font la demande, il apparaît comme un médium de dynamisation de la vie associative en zone peu peuplée.

### **4) Situation en 2018<sup>188</sup>**

D'emblée lorsque l'on observe l'évolution de la Centrale de Mobilité de Basse-Meuse, il saute aux yeux, à l'instar d'initiatives à la demande telles que les centrales de voiturage de Rendeux ou Charneux, que le nombre d'usagers n'a pas cru au cours des treize dernières années.

Navigant autour des 800 courses par mois depuis 2005, les responsables s'avouent pourtant satisfaits, soulignant le succès non démenti du service en autant d'années d'existence, de même que la capacité de la structure à garder la même cadence en dépit de sa petite dimension, soit un mi-temps rémunéré pour assurer l'ensemble des tâches administratives et le dispatching.

Notons que si le nombre de courses n'a pas réellement progressé en une petite quinzaine d'années, leur objet de même que le profil des usagers n'ont, eux non plus, pas évolué. Depuis sa création, le service proposé par la Centrale de Mobilité de Basse-Meuse s'est adressé de manière privilégiée à des femmes âgées désirant aller faire leurs courses au marché de Visé ou se rendre à des rendez-vous médicaux. Quant aux personnes à mobilité réduite, il est notable que l'accord avec le CPAS d'Oupeye se chargeant de véhiculer les personnes en chaise roulante grâce à un véhicule adapté est toujours d'actualité.

Malgré l'impression de stagnation que laisse l'évaluation diachronique de cette initiative, il est essentiel de rappeler, comme ailleurs, que c'est la dimension de la structure et les ressources qui lui sont allouées qui imposent cette situation. En effet, selon les responsables, la demande est là et tout est fait pour améliorer constamment le service tout en essayant d'en stabiliser le fonctionnement. C'est ainsi que la Centrale de Mobilité de Basse-Meuse a rallié un projet de centrale wallonne globale<sup>189</sup> tout en tentant de fédérer toutes les petites initiatives du même acabit des environs afin de créer une centrale régionale mieux à même de répondre aux demandes des citoyens locaux.

---

<sup>187</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 69.

<sup>188</sup> Informations recueillies le 21 juillet 2018 auprès de la responsable de la Centrale de Mobilité Basse-Meuse.

<sup>189</sup> <http://mobilitite.wallonie.be/files/eDocsMobilitite/Conseiller%20en%20mobilité/formation%20continué/20170425%20mobilité%20rurale/1.Général-XGeorges.pdf>, site consulté le 1 novembre 2018.

## 7. Conclusion

Pour rappel, ce parcours des différentes solutions de mobilité en milieu rural existantes depuis 2005 faisait suite au constat dressé par deux enquêtes successives de l'attachement indéfectible des citoyens en milieu rural à leur voiture, rendant la demande de solutions alternatives particulièrement faible.

Or, paradoxalement, s'il y a bien une chose qui réunit l'ensemble des solutions de mobilité analysées, c'est la présence d'une demande continue depuis treize ans. En effet, aucun de ces services n'a dû cesser son activité par manque de demande et tous ont souligné l'intérêt des citoyens pour ces modes de déplacement.

En outre, ce paradoxe est d'autant plus fort que les personnes sondées, à savoir, principalement, des femmes en âge d'être à la pension et relativement peu formées, apparaissent comme le public cible de l'ensemble de ces moyens de transports alternatifs, si ce n'est le covoiturage spécialisé dans les trajets domicile-lieu de travail.

Par ailleurs, comme le souligne la grille d'analyse effectuée il y a treize ans par Françoise Warrant et qui est tout à fait transposable à la situation en 2018, ces mesures sont pour la plupart tout à fait adaptées au milieu rural. Mais alors pourquoi, semble-t-il y avoir une incompatibilité entre les attentes des personnes sondées et les solutions proposées en milieu rural ?

Si les gestionnaires de ces alternatives de mobilité ont, globalement, toutes et tous souligné l'intérêt du grand public pour ces services, l'analyse précise de l'évolution de ces derniers fait apparaître deux éléments fondamentaux, susceptibles de mieux cerner la place réelle qu'occupent ces solutions auprès des personnes sondées : l'objet du recours à ceux-ci et le mode de financement et le soutien du gouvernement régional aux structures qui les portent.

Le premier élément est inhérent à la raison d'être de ces solutions de transport d'intérêt public en milieu rural et en définit à la fois la gestion mais davantage encore le public visé. Ainsi, dans la plupart des cas étudiés, le recours à ces services est majoritairement destiné à un transport à destination d'hôpitaux, de centres de jour ou de médecins.

Avant tout, notons que l'importance fondamentale de ce type de déplacements rend ces services de transport essentiels pour les communautés rurales. Cependant, de par leur nature même, ces déplacements médicaux sont occasionnels.

Dès lors, il n'est pas étonnant que les personnes ayant répondu à cette enquête n'y aient pas vu une solution alternative à la voiture individuelle. Les services de transports mis en évidence en 2005 par Françoise Warrant et repris ici incarnent assurément une solution de mobilité subsidiaire à la voiture mais n'ont pas été définis pour la remplacer.

Ainsi, une plateforme aussi développée que MOBILESEM se voit à l'avenir comme un opérateur complémentaire de mobilité<sup>190</sup>, donc non concurrentiel avec ce qui existe déjà.

Dès lors, si pour les fournisseurs de ces services, il n'est pas question de revoir nos modes de déplacement, mais davantage de palier l'offre classique existante, quoi de plus normal que les citoyens sondés ne se tournent vers ces solutions qu'au cas où ils ne peuvent pas ou plus utiliser de voiture personnelle.

---

<sup>190</sup> [https://youtube.com/watch?v=3H5\\_qTaYqk8](https://youtube.com/watch?v=3H5_qTaYqk8), site consulté le 17 septembre 2018.

Par conséquent, nous ne pourrions conclure ce volet avec le même élan, le même enthousiasme que Françoise Warrant en 2005 lorsqu'elle voyait en ces solutions de mobilité des moyens pluriels, qui, combinés ensemble, peuvent offrir une réelle alternative aux citoyens à l'autosolisme<sup>191</sup>.

Si ce n'est le cas plus spécifique du covoiturage ou du car-sharing destiné à réduire le flux de voiture sur notre territoire, l'ADN des initiatives analysées ci-dessus, leur mode de fonctionnement ou encore leur financement, ne peut en aucun cas, actuellement, prétendre à un effet de réduction du parc automobile sur le territoire rural wallon et une modification en profondeur de nos modes de déplacement.

Par contre, nous rejoignons les conclusions de 2005 dans l'absolue nécessité d'un soutien massif de l'ensemble des couches politiques à ces initiatives et à cette problématique en général<sup>192</sup>. Car, au vu des interviews menées cette année, peu importe qu'il y ait ou non volonté à se proposer comme un acteur de cette nécessaire transformation des modes de déplacement, l'absence de soutiens financiers publics paraît être le premier frein au développement de ces solutions de mobilité.

Au-delà de ce soutien financier, c'est donc d'une nécessaire prise de conscience dont notre région et nos campagnes ont besoin. Et l'urgence est là. En treize années, qu'a-t-il été effectué pour modifier en profondeur nos habitudes de mobilité ? L'image que laisse cette enquête est la stagnation, le statu quo, une désagréable sensation de perte de temps alors que la pression écologique et sociétale se fait de plus en plus forte.

Dans ce contexte, il est de notre devoir d'éducation permanente de sensibiliser à l'effet potentiel de chacune des politiques menées sur les matières de mobilité. De ce point de vue, nous ne citerons que la future réforme des APE du ministre régional de l'économie qui pourrait amener certaines structures à une cessation des activités et donc à un arrêt brutal de l'offre de mobilité dans les régions rurales du pays. Mais est-il réellement imaginable que nos ministres aient à ce point peu de vision qu'ils ne mettent en danger d'une main ce qu'au niveau local, ils construisent ou aident à construire d'une autre ?

Par conséquent, si nous devons faire l'amer constat de devoir, une quinzaine d'années plus tard à nouveau inviter nos autorités à investir plus densément et de manière plus coordonnée dans le partage de véhicules, les modes de déplacement doux et l'innovation technologique, nous les invitons surtout à ce que ces efforts s'inscrivent dans une vision ambitieuse à long terme afin que les solutions complémentaires et occasionnelles qui existent çà et là deviennent le germe d'une nouvelle façon de penser la mobilité en milieu rural.

---

<sup>191</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 91.

<sup>192</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p. 92.

## C. 2005-2018, Bis Repetita. Et demain ?

Sommes-nous condamnés à refaire d'année en année les mêmes constats ? N'est-il pas triste, voire désespérant, de voir encore et encore la même inertie définir nos modes de déplacement ? Cette sclérose, nous menant toujours plus vers un immobilisme généralisé à mesure que les conditions sociales, économiques et surtout environnementales se dégradent, est-elle réellement inéluctable ?

Entre 2005 et 2018, c'est l'immobilisme qui a régné dans la mobilité en milieu rural. Les conclusions de cette dernière enquête sont évidentes, les tendances présentes il y a treize ans d'ici<sup>193</sup> sont encore à l'œuvre aujourd'hui. Entre autosolisme-roi et stagnation des solutions complémentaires, rien ne semble avoir réellement évolué dans cette mobilité rurale depuis le début du millénaire.

Les solutions avancées il y a treize ans, les recommandations faites en 2005 par Françoise Warrant<sup>194</sup> n'ont pas vu éclore de nouveaux systèmes. Et force est de constater que la nouvelle dynamique de mobilité en milieu rural alors espérée n'a montré que quelques frémissements çà et là. Manque de moyens, manque de vision à long terme, manque de cohérence, manque de communication, manque de remise en question du modèle dominant, ... comment comprendre qu'un sujet aussi déterminant pour la société et son environnement ait à souffrir d'une telle absence de prise en conscience ?

On l'a vu, les citoyen.ne.s sondé.e.s, mais au-delà, la société rurale dans sa globalité, ne compte pas se départir de leur dépendance à la voiture. En cela, c'est notre action, d'éducation permanente que l'on doit interroger afin de parvenir à une prise de conscience globale de l'urgence climatique, mais aussi, comme l'a montré Jean-François Pontégnie, de la nécessité sociétale et humaine d'entamer une refonte de notre vision de la mobilité.

Or, s'il y a nécessité d'une prise de conscience globale, le politique doit, lui aussi, montrer l'exemple et veiller à initier les changements en amont afin qu'en aval, chacun d'entre nous soit convaincu du bienfondé de l'usage d'autres solutions que celle de la voiture individuelle. C'est d'ailleurs ce qu'on a pu voir, à l'échelon local, lorsque certains pouvoirs locaux ont soutenu des initiatives et ont souvent même été à l'origine de celles-ci.

Pourtant, force est de constater que ces développements ont été avant tout réalisés afin de combler les lacunes des dessertes locales existantes. Ainsi, en une quinzaine d'années, elles n'ont pas pu ou su évoluer de manière à initier un changement en accord avec les nécessités de leur temps. Il a semblé manquer pour cela, d'une vision globale et stratégique capable de maintenir et accentuer l'investissement nécessaire au-delà des législatures et des successions de ministres.

Toutefois, on ne pourrait conclure sur cette réflexion sans se montrer outrageusement poujadiste. Clôturer cette enquête diachronique et, en quelque sorte, donner une fin au récit proposé par Françoise Warrant il y a une quinzaine d'années demande de lui adjoindre une vision d'avenir, une note d'espoir pour plus tard. Notre mission d'éducation permanente nous demande, en effet, d'offrir au citoyen davantage qu'un simple constat critique mais une évocation circonstanciée de ce que nous avons en mains pour aborder des lendemains plus éveillés et optimistes.

---

<sup>193</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005.

<sup>194</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005.

Aussi, terminer de manière satisfaisante ce regard sur l'évolution de la mobilité entre 2005 et aujourd'hui nous impose de considérer que 2018 n'est en aucun cas le terminus du parcours de cette mobilité en milieu rural. La stagnation actuelle, on n'en doute pas, est la préface d'une transformation nécessaire à venir. Notre enquête statique ne peut donc pas apparaître comme une fin mais un intermède qui ouvrira, on l'espère, sur une prise de conscience de l'absence de solutions et de satisfaction que présente le modèle de de mobilité actuel. C'est vrai à un niveau macro comme l'a montré Jean-François Pontégnie<sup>195</sup>, mais également à l'échelon local ou régional.

Or, pour saisir vers où semble vouloir nous porter la vision politique de demain, il nous reste à confronter les données de cette enquête diachronique avec les « plans » et autres « visions » produites ces dernières années par nos élus. C'est en cela que nous pourrions avoir une idée de ce qui sera fait des volontés des citoyens à l'avenir.

## 1. L'avenir de la mobilité selon le pouvoir fédéral

Avant tout, notons que cette mobilité rurale ne doit pas attendre beaucoup du pouvoir fédéral. D'une part parce que la plupart des compétences nécessaires ont été transférées aux régions et d'autre part, parce qu'empêtré dans les problèmes de survol de Bruxelles, du RER et du service minimum sur le rail, le gouvernement Michel 1<sup>er</sup> tarde à sortir son plan pour la mobilité. À ce jour, seules les voies fluviales et le code de la route ont reçu les réformes promises en début de mandature<sup>196</sup>.

Toutefois, empressons-nous de préciser que le 16, rue de la Loi n'est pas le seul qui doit être incriminé dans ce retard. Le plan en question est, en réalité, une « vision interfédérale de la mobilité » qui implique donc la participation active et constructive de l'ensemble des partenaires du pouvoir fédéral, en ce compris les régions. Or, en fonction des jeux d'influence et des colorations différentes des majorités en place, force est de constater que notre lasagne institutionnelle est source de blocage, d'immobilisme.

Un comble, lorsque l'on sait à quel point cette mobilité est déterminée ou plutôt minée par le flux toujours plus important de navetteurs se rendant d'une région à l'autre. Alors que Wallons et Flamands viennent chaque jour s'embouchonner sur le ring ou s'entasser dans des trains surbondés à destination de la capitale<sup>197</sup>, la collaboration constructive des régions entre elles et avec le fédéral devrait être une évidence pour tous.

C'est en tout cas, ce à quoi, en tant que mouvement citoyen, nous appelons de tous nos vœux, nous faisant, par là même, le relais des associations actives dans le secteur (ACTP, Inter Environnement Wallonie, Navetteurs.be, TreinTramBus et Test Achats)<sup>198</sup> plaidant avant tout pour une réelle coordination entre les transports en commun régionaux et la SNCB de même que de la FEB qui, de son côté, souligne avec raison l'urgence d'une action

---

<sup>195</sup> PONTÉGNIE, J.-F., *La Mobilité : Valeur refuge du capitalisme ? Ranger l'exploitation sous « un paradigme » ?*, ACRF, 2018.

<sup>196</sup> <http://plus.lesoir.be/178791/article/2018-09-17/un-plan-federal-de-mobilite-qui-se-fait-attendre>, site consulté le 31 octobre 2018.

<sup>197</sup> Ainsi selon le ministre bruxellois de la mobilité, Pascal Smet, « les embouteillages sont les résultats des choix que les Wallons et les Flamands font » « Si on avait 10 % de voitures en moins, par exemple en faisant du partage de voitures, on aurait 40 % d'embouteillages en moins ». <http://lesoir.be/178800/article/2018-09-17/les-embouteillages-bruxelles-sont-les-resultats-des-choix-que-les-wallons-et>, site consulté le 31 octobre 2018.

<sup>198</sup> <http://plus.lesoir.be/178791/article/2018-09-17/un-plan-federal-de-mobilite-qui-se-fait-attendre>, site consulté le 31 octobre 2018.

concertée pour un nouvel investissement dans les infrastructures, l'augmentation de l'offre des transports publics et la promotion des horaires flexibles et du télétravail<sup>199</sup>.

## a. Le plan d'investissement national

Si le plan interfédéral piétine, l'on peut approcher la vision du gouvernement Michel 1<sup>er</sup> en matière de mobilité grâce à l'analyse du plan d'investissement concocté par ses soins, ciblant les secteurs-clefs sur lesquels devraient prioritairement se porter les investissements des autorités publiques et privées d'ici 2030<sup>200</sup>.

Cette vision se décline en trois axes : un accès facilité aux villes, une mobilité plus intelligente et la reconversion des sites industriels.

Tout d'abord, selon la volonté du gouvernement et des patrons d'industrie à l'origine de ce plan, la priorité est de rendre l'accès aux villes plus aisé pour les navetteurs, dont les ruraux font bien évidemment partie. Concrètement, il est prévu d'accélérer le développement de réseaux ferroviaires suburbains tels que le RER, d'inciter à la création de plateformes intermodales efficaces tels que les parkings « Park and Ride » ou encore de pourvoir à l'aménagement de 600 km d'« autoroutes cyclables » de haute qualité entre les centres villes et leur périphérie<sup>201</sup>.

Dans un deuxième temps, l'accent sera mis sur le développement d'une gestion plus intelligente, comprenez plus connectée, de la mobilité. Ainsi, l'objectif est la création d'une plateforme unique, compilant l'ensemble des données de mobilité des différents opérateurs et gestionnaires d'infrastructure, de créer une application globale de mobilité qui dirigera le citoyen vers l'ensemble des services de mobilité, de même que des systèmes de transports intelligents généralement regroupés sous le nom de smart-city, comprenant des instruments de détection de la circulation, des infrastructures de télécommunication, des panneaux d'affichage dynamique, etc. de manière à développer un ensemble globalement connecté qui communiquera en temps réel avec les véhicules, dont les prochaines voitures autonomes<sup>202</sup>.

Enfin, le troisième volet de cette vision nationale des investissements à effectuer dans la mobilité à l'horizon 2030 est l'installation prioritaire des prochaines zones d'activités économiques dans d'anciens terrains industriels déjà bien connectés aux réseaux de transports existants<sup>203</sup>.

Cette « vision », ce plan d'investissement de plusieurs milliards d'euros, aussi intéressant soit-il, arrive, en réalité bien tard. Viser 2030 avec des formules telles que l'aboutissement du RER, le développement de smart-cities facilitant l'installation des véhicules autonomes et la réaffectation des zonings industriels déjà bien connectés aux transports est, en soi, une course vers un retard assuré.

---

<sup>199</sup> <http://feb.be/domaines-daction/energie-mobilite--environnement/mobilite/la-feb-demande-une-vision-globale-de-la-politique-de-la-mobilite-lors-de-la-formation-du-gouvernement-en-2019/>, site consulté le 31 octobre 2018.

<sup>200</sup> <http://lalibre.be/economie/conjoncture/voici-le-contenu-du-pacte-national-d-investissements-5b97e615cd7076ce3b1ee3dc>, site consulté le 31 octobre 2018.

<sup>201</sup> <http://lalibre.be/economie/conjoncture/voici-le-contenu-du-pacte-national-d-investissements-5b97e615cd7076ce3b1ee3dc>, site consulté le 31 octobre 2018.

<sup>202</sup> <http://lalibre.be/economie/conjoncture/voici-le-contenu-du-pacte-national-d-investissements-5b97e615cd7076ce3b1ee3dc>, site consulté le 31 octobre 2018.

<sup>203</sup> <http://lalibre.be/economie/conjoncture/voici-le-contenu-du-pacte-national-d-investissements-5b97e615cd7076ce3b1ee3dc>, site consulté le 31 octobre 2018.

Car, même si ces solutions ne disconviennent pas à la situation actuelle, elles ne font, en réalité, que tenter de rattraper ce qui aurait déjà dû être fait bien avant 2030. Le RER en est le symbole le plus fort. Lui qui aurait déjà dû voir le jour depuis 2012 ne pourrait donc être finalisé qu'en 2030, voire plus tard encore en fonction de l'entente entre les agendas politiques régionaux et fédéraux.<sup>204</sup>

Mais la tardivité des résolutions du plan d'investissement se mesure aussi au niveau de la réaffectation des zonings industriels déjà connectés aux réseaux de transports. S'il y a un vrai bon sens derrière cette mesure, il est effrayant de constater que ce principe ne soit pas encore d'application aujourd'hui et qu'il faudra attendre 2030 pour le voir se généraliser.

Notons surtout que cela faisait partie des propositions à l'échelon local de Françoise Warrant en 2005, soit 25 ans avant la date butoir de cet investissement prévu par le pouvoir fédéral et les entreprises du pays !<sup>205</sup>

Quant à la conception de plateformes intermodales efficaces, il est singulier que cette piste d'investissement est formulée pour 2030, alors qu'elle est en application depuis cette année par l'ASBL Taxistop et ses « points mob » installés avec le concours des autorités locales.

Enfin, le projet d'intensification des ITS (Intelligent Traffic Systems), outils fondateurs de la « smart city » de demain est une telle évidence qu'il est interpellant qu'elle en soit, aujourd'hui, seulement à l'état de projet. Alors que les pouvoirs régionaux et fédéraux ont fait du numérique un pôle de développement stratégique pour notre pays, rien n'est encore en place pour accueillir et gérer les voitures autonomes et autres voitures intelligentes dont les premiers modèles arriveront demain.

Or, cela demande d'une part des travaux d'infrastructures colossaux et, au premier chef, un réseau de télécommunication de premier ordre couvrant l'ensemble du territoire car si l'on parle de smart-cities, certains<sup>206</sup> plaident également pour une smart rurality, la gestion des flux vers la ville devant se faire sur l'ensemble du territoire et non seulement aux portes des centres urbains. D'autre part, cela demande un investissement urgent dans l'encadrement légal de toutes ces nouvelles technologies dites autonomes ou intelligentes.

Quid, en effet, de la responsabilité des machines en cas d'accident grave ? La mobilité de demain dépasse largement la simple notion de transport et touche ainsi à la justice et l'éthique. Or, dans ces matières bien davantage qu'en matière de mobilité pure, le travail n'est encore nulle part.

## **b. Le plan de transport 2017 de la SNCB**

Prenant le relais du Plan de transport 2014 délimitant les lignes directrices de l'offre ferroviaire du pays pour les trois années suivantes, le plan 2017 permet de saisir la manière qu'ont les autorités de concevoir la place du train dans les habitudes de mobilité des Belges jusqu'en 2020<sup>207</sup>.

---

<sup>204</sup> [https://rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail\\_rer-a-bruxelles-quel-etait-le-projet-qu-en-est-il-maintenant?id=9202743](https://rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_rer-a-bruxelles-quel-etait-le-projet-qu-en-est-il-maintenant?id=9202743), site consulté le 30 octobre 2018.

<sup>205</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.111.

<sup>206</sup> <http://province.luxembourg.be/fr/le-livre-blanc-de-la-mobilite.html?IDC=4626#.W9r8ovZFz4g>, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>207</sup> <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/plan%20de%20transport%202017/RAPPORT-Plan-de-Transport-2017.pdf>, p. 110, site consulté le 1 novembre 2018.

Notons par ailleurs, qu'en matière de mobilité, ce plan est d'autant plus important qu'il établit la base sur laquelle prendra pied la libéralisation du rail trois ans plus tard. Les investissements consentis et l'offre proposée dans ce plan définiront en effet la logique générale du mouvement de privatisation progressive du rail dans les décennies à venir. Ainsi, si l'investissement suffisant n'est pas octroyé dans les points d'arrêts ruraux pour les rendre attractifs et y développer une offre et une demande adéquates, ce n'est pas, une fois privatisés, que cela changera. Le risque est donc grand de voir apparaître une « bussification » généralisée de ces lignes rurales peu rentables financièrement<sup>208</sup>.

Or, à ce titre, le plan 2017 n'est pas de nature à rassurer ses usagers ruraux tant l'avenir des lignes à faible fréquentation est incertain. Si les objectifs généraux que sont : augmenter les fréquences des dessertes en fonction de la demande ; améliorer la vitesse commerciale ; améliorer les correspondances et développer les nœuds ; améliorer la robustesse (ponctualité) paraissent a priori louables pour l'offre ferroviaire du pays de manière globale, en tant que mouvement rural, nous nous devons de souligner le peu de cas que fait ce plan de la problématique des déplacements à la campagne, notamment selon l'objectif premier qui est d'adapter l'offre à la demande.

Si ce principe est une trivialité économique elle ne peut soutenir la réalité de la mobilité rurale offrant, par essence, une densité de population trop faible. Nous nous faisons, à ce propos, le relais des propos du comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires lorsqu'il juge que « la suppression des points d'arrêt à faible fréquentation entraîne (généralement) une réduction plus importante du nombre de voyageurs puisque ceux-ci ont principalement pour destination une grande gare et que le trajet de retour n'est plus possible. C'est la raison principale pour laquelle le plan IC/IR 1984 de la SNCB, qui a notamment entraîné la suppression d'un grand nombre de gares et points d'arrêt, n'a pas induit l'augmentation annoncée du nombre de voyageurs. Dans ces domaines, la prudence s'impose ! »<sup>209</sup>

Au-delà de cette mise en garde par rapport aux fermetures des gares les moins fréquentées sous un prétexte de rentabilité, par ailleurs déjà présente dans l'étude de Françoise Warrant en 2005<sup>210</sup>, l'ACRF-Femmes en milieu rural soutient surtout l'intensification de la desserte des plus petites lignes.

De cette manière, alors que le plan 2017 intègre une desserte bi-horaire pour les gares les plus faiblement fréquentées et les week-ends, à l'instar du comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires, nous soutenons activement l'idée d'une desserte d'un train par heure et par sens comme offre minimale sur l'ensemble des gares et points d'arrêts, quelle qu'en soit la fréquentation.

Rappelons, à ce propos, qu'en cas d'offre insuffisante de trains, les navetteurs se tourneront plus naturellement vers la voiture et étendront cet usage à l'ensemble de leur déplacement par facilité. Cette desserte horaire doit donc, sous ce principe, s'étendre à l'ensemble des périodes et non seulement aux heures de départ et de retour du travail.

Sur ce point, il est tout à fait notable que l'avis du gouvernement wallon se range du côté des usagers et s'oppose, par là même, au plan fédéral. Consulté lors de la mise en application de ce plan 2017, la Wallonie a même signifié aux autorités fédérales, qu'en raison de la non

---

<sup>208</sup> <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/plan%20de%20transport%202017/RAPPORT-Plan-de-Transport-2017.pdf>, p. 110, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>209</sup> [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/avis\\_16-01\\_-\\_ccvf\\_-\\_plan\\_de\\_transport\\_2017\\_sncb\\_2.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/avis_16-01_-_ccvf_-_plan_de_transport_2017_sncb_2.pdf), p. 5, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>210</sup> WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005, p.108.

prise en compte de ses revendications par rapport à cette offre de desserte minimale, notamment, elle décidait de ne pas l'approuver<sup>211</sup>.

Le gouvernement wallon a, en effet, fait les comptes et, à ce jour, 42 gares et points d'arrêts ne bénéficient pas de ce minimum d'un train par heure et par sens<sup>212</sup>. Par ailleurs, une fois les travaux du plan 2017 réalisés, il restera 22 gares wallonnes qui ne jouiront pas de ce ratio.

Or, cela est proprement inacceptable pour les décideurs du sud du pays pour qui, « le non renforcement de certaines lignes à faible densité de population conduira inexorablement à leur perte vu la baisse de fréquentation observée (dans certains cas, suite à la diminution de l'offre dans le plan de transport de décembre 2014) et donc à une spirale négative de diminution de l'offre et de la demande. »<sup>213</sup>

Ainsi, même s'il va moins loin que les personnes sondées par nos soins dont un tiers souhaiterait la réouverture de certains points d'arrêt et certaines lignes, le gouvernement wallon a fait sien le principe selon lequel si « toute réouverture de ligne ou de gare est un luxe et non-sens au vu de l'état de notre réseau ferroviaire et du manque de moyens financiers, la priorité est au renforcement et à la sauvegarde de l'existant, ce qui n'est déjà pas chose aisée. »<sup>214</sup>

Toutefois, ce renforcement de l'existant ne doit pas se limiter, selon nous, aux seules questions de dessertes. Pour notre mouvement, il est nécessaire de reprendre conscience de l'importance des infrastructures d'accueil des navetteurs, et plus particulièrement des personnes à mobilité réduite. La qualité du service public se mesure à notre sens dès le lieu d'embarquement. Il est totalement incompréhensible qu'en Belgique, en 2018, seules 22 gares soient totalement adaptées aux PMR<sup>215</sup> et que l'on en soit encore au stade des études et des expériences-pilotes<sup>216</sup>.

Notons d'ailleurs que la Wallonie va, là aussi, plus loin que le pouvoir fédéral en réclamant du matériel roulant adapté aux personnes à mobilité réduite, le rehaussement de l'ensemble des quais à 76 cm de même que la continuité des engagements passés pris sur la question<sup>217</sup>.

---

<sup>211</sup><http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/plan%20de%20transport%202017/RAPPORT-Plan-de-Transport-2017.pdf>, p. 8, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>212</sup><http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/plan%20de%20transport%202017/RAPPORT-Plan-de-Transport-2017.pdf>, p. 142, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>213</sup><http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/plan%20de%20transport%202017/RAPPORT-Plan-de-Transport-2017.pdf>, p. 141, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>214</sup><http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/plan%20de%20transport%202017/RAPPORT-Plan-de-Transport-2017.pdf>, p. 142, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>215</sup><http://dhnet.be/actu/belgique/seulement-une-gare-sur-cinq-est-accessible-aux-personnes-a-mobilite-reduite-5b0c4d995532858b9262b658>, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>216</sup><http://lalibre.be/regions/brabant/aucune-gare-accessible-aux-personnes-a-mobilite-reduite-dans-le-brabant-590cb482cd70022542a486fd>, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>217</sup><http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/plan%20de%20transport%202017/RAPPORT-Plan-de-Transport-2017.pdf>, p. 140, site consulté le 1 novembre 2018.

## 2. L'avenir de la mobilité selon la Wallonie

La Wallonie s'étant montrée plus soucieuse que le pouvoir fédéral de l'accessibilité au rail des populations vivant dans les régions plus rurales, il convient de s'interroger si cette position est le signe d'une vision plus avancée en matière de mobilité rurale ou simplement le fruit d'une remise en question facilitée par l'absence d'efforts financiers à assumer en matière ferroviaire.

Car, s'il est aisé d'exiger davantage d'efforts, notamment financiers, de la part des autres afin qu'ils intègrent vos exigences à leurs projets, il l'est moins de se les appliquer à soi-même. Alors confortablement assis dans son siège d'opposition, il était en effet facile de demander au fédéral de faire plus pour les régions moins peuplées. Mais nos décideurs régionaux ont-ils eu le même souci de la mobilité rurale, intrinsèquement plus onéreuse, dans le cadre de leurs propres compétences ?

Comme le pouvoir fédéral, la région a, elle aussi, développé une « vision » propre de ce que devra être la mobilité chez nous en 2030. Baptisée FAST ( Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal)<sup>218</sup>, le plan wallon se veut réellement ambitieux et souhaite aboutir à un rééquilibrage complet des habitudes de mobilité des Wallonnes et Wallons.

Jugez plutôt. « En 2030, les personnes et les marchandises devront circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant au mieux chaque mode en regard de sa pertinence économique et écologique. [...] Les objectifs poursuivis pour 2030 sont de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport. <sup>219</sup> »

Ainsi, l'objectif central de cette vision réside dans cette volonté de « transfert modal » ou, plus concrètement, dans sa détermination à diminuer l'usage de la voiture pour faire progresser la marche à pied, le vélo, le bus et le train ainsi que d'augmenter le taux de remplissage des voitures individuelles grâce, notamment, au covoiturage institutionnalisé<sup>220</sup>.

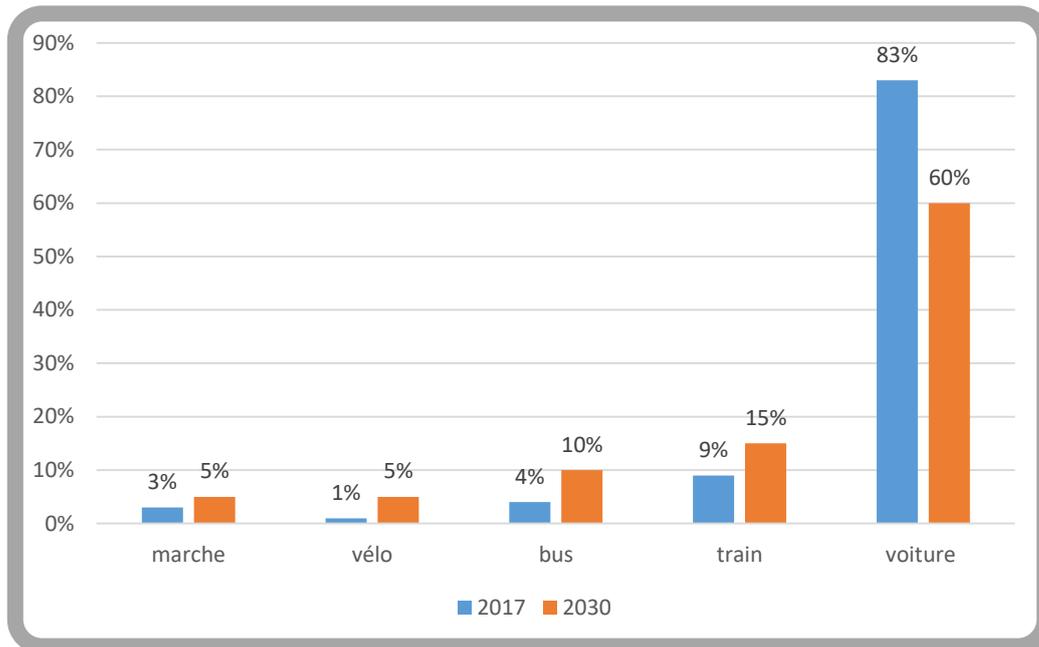
---

<sup>218</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 1, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>219</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 2, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>220</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 3, site consulté le 1 novembre 2018.

**Figure 18 : Évolution de la distribution de la part modale de la mobilité en Wallonie<sup>221</sup>**



Pour aboutir à ces objectifs réellement ambitieux, nos autorités régionales prévoient notamment de promouvoir le covoiturage grâce à des parkings dédiés, des bandes de circulation réservées ou encore une fiscalité incitative<sup>222</sup>.

L'augmentation de la part du rail dans nos déplacements sera permise surtout par le développement d'une offre de transports publics « bus et train » intégrée, de même que la mise sur pied de Réseaux Express Régionaux destinés à augmenter l'offre et optimiser leur taux d'occupation<sup>223</sup>.

Selon cette vision, le bus sera enfin appelé à devenir une alternative crédible à la voiture grâce à un travail de fond sur l'adéquation entre l'offre et les attentes des citoyens en terme de vitesse et de fiabilité, à un soutien aux travaux d'infrastructures ou encore en « levant progressivement les freins internes limitant la capacité de transformation de l'offre »<sup>224</sup>.

Le vélo, et notamment le vélo électrique, devrait être promu dans une vision d'intermodalité dans laquelle la petite reine serait destinée à effectuer les premiers et derniers kilomètres. Le RAVel se verra offrir le statut d'ossature générale de la politique cycliste de la région alors que des infrastructures de sécurisation, de liaison et d'accessibilité seront réalisées.<sup>225</sup>

<sup>221</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 3, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>222</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 3, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>223</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 3, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>224</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 4, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>225</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 4, site consulté le 1 novembre 2018.

La marche à pied sera, quant à elle, largement promue dans une volonté sanitaire de prise de conscience des bienfaits de l'exercice physique pour le corps<sup>226</sup>.

Enfin, au travers de cette vision 2030, s'inscrit la volonté d'agir directement sur les habitudes, notamment de façon à « favoriser l'émergence des comportements innovants et éthiques en matière de mobilité »<sup>227</sup> comme, par exemple, promouvoir le télétravail ou veiller à « permettre à chacun d'éviter de devoir se déplacer lorsqu'il n'y a aucune valeur ajoutée. »<sup>228</sup>

En somme, cette vision 2030, par ses objectifs, place notre région dans une volonté ambitieuse et volontariste de réforme de sa mobilité dans la mesure des compétences qui sont les siennes.

Néanmoins, si l'on replace ce plan dans le contexte de cette étude et les conclusions de son enquête, pour ambitieuse qu'elle paraisse, elle n'en souffre pas moins de maux similaires à ce qu'on a pu constater par ailleurs.

Tout d'abord et avant tout parce qu'il ne s'agit, là encore, que d'une « vision », de mesures peut-être cohérentes mais encore à l'état de vagues projets. Or, 2030, en termes climatiques, environnementaux, mais plus encore sociétaux, c'est demain.

Et c'est en cela que les enseignements de cette étude nous poussent à tirer la sonnette d'alarme par rapport au projet régional. La mobilité belge, et plus particulièrement rurale, s'est jusqu'ici montrée sous ses atours les plus conservateurs, les plus inertes. En treize ans, depuis 2005, rien ne semble avoir réellement évolué dans les habitudes profondes de mobilité des citoyens.

Or, les projets régionaux, en l'espace d'une période exactement similaire, se fendent de pouvoir révolutionner en profondeur ces comportements tellement ancrés et statiques. Le doute est donc permis. D'autant plus lorsque l'on remarque la peine qu'ont nos dirigeants à s'entendre pour dépoussiérer et adapter la fiscalité automobile aux nouvelles données écologiques et techniques.

Ainsi, par exemple, à l'instar de la déclaration fédérale, comment croire que les douze années qui nous séparent de 2030 seront suffisantes pour faire « évoluer le cadre (notamment législatif) permettant l'émergence des solutions de mobilité autonome » ?<sup>229</sup> Le risque de retard est d'autant plus prégnant qu'outre l'extrême complexité de démêler éthiquement ces questions de responsabilité des machines et autres robots, s'ajoute la question de l'obligation de s'entendre sur ce point avec les autorités fédérales qui devront également œuvrer sur la question. Il est en effet inenvisageable d'avoir un régime différent de la responsabilité juridique des voitures autonomes, de leur concepteurs et « conducteurs », selon que l'on roule en Wallonie, à Bruxelles ou en Flandre.

De même, comment juger réaliste la création de RER à Liège ou à Charleroi en l'espace de si peu de temps ? Peut-on rappeler les difficultés éprouvées par l'exemple Bruxellois mais plus encore, oserions-nous demander combien d'années de retard a le projet du tram liégeois sur le planning initial ?

---

<sup>226</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 4, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>227</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 7, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>228</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 4, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>229</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 7, site consulté le 1 novembre 2018.

La réforme des TEC, quant à elle, n'en est également qu'à ses balbutiements. Il aura fallu une législature pour mettre au point la réforme des structures par leur fusion. Or, cette fusion n'est pour l'instant en rien un gage de refonte de l'offre et de rendre au bus un statut d'alternative crédible à la voiture. En effet, dans la pratique, les cinq « nouveaux » bassins de mobilité, engendrés par la fusion et censés faciliter l'adaptation de l'offre à la réalité du terrain, se calquent aujourd'hui sur les 5 zones TEC d'hier. Ainsi, Gembloux et Virton se retrouvent encore dans la même structure. Pour la révolution de la mobilité, on repassera.

De la même façon, l'investissement prévu dans le vélo via le réseau RAVel est proprement insuffisant et déconnecté des centres économiques de la région. Ainsi, réussir à faire de la bicyclette un acteur majeur de la mobilité et notamment de l'activité économique de la région demanderait d'investir plus certainement sur les routes régionales et de les équiper en infrastructures de sécurité et d'accessibilité suffisantes.<sup>230</sup>

Notons d'ailleurs que c'est là une demande expresse des personnes sondées, tant au niveau cycliste que piéton. Or, répondre positivement à cette demande suggérerait d'investir plus intensément et rapidement dans ce nouveau réseau cyclable.

Et c'est là une deuxième source majeure d'inquiétudes à l'encontre de cette vision wallonne. Au-delà de porter un sérieux risque de ne pas être prête à temps pour assumer ses ambitions, le doute est également permis en matière de financement.

En effet, à l'instar du principe directif du plan d'investissement concocté par les pouvoirs fédéraux, le régional compte largement sur le secteur privé pour financer la réalisation de sa vision. « Les investissements privés seront encouragés en priorité. »<sup>231</sup>

Or, en agissant de la sorte, ils soumettent mécaniquement le calendrier de cette réforme au bon-vouloir du secteur privé, ce qui ne coïncidera pas forcément avec la nécessité sociétale et environnementale de progresser sur ces dossiers.

Par ailleurs, cette soumission aux investissements privés engendre un risque certain de ne voir éclore que les projets économiquement « rentables », et par conséquent, condamner le milieu rural à être mis au ban de cette réforme de la mobilité. Or, les campagnes wallonnes, intrinsèquement moins peuplées, ont, au contraire, besoin d'investissements publics structurants, capables de s'opposer à la logique économique de l'offre et la demande.

Notre mouvement en est convaincu. C'est d'une politique volontariste du bien commun qu'a besoin le monde rural. Le futur de la mobilité y passera par une démarche active de soutien public aux initiatives locales, notamment associatives, et non d'une soumission organisée et institutionnalisée aux logiques économiques privées.

Cette conviction que le déploiement d'une mobilité digne de ce nom en milieu rural demande de dépasser les logiques économiques en soutenant, notamment, les initiatives des ASBLs locales, s'illustre à notre sens parfaitement dans la saga de la centrale de mobilité globale régionale que veut mettre en place le ministre wallon de la mobilité.

Dans sa vision d'avenir, ce dernier, à l'instar de l'application nationale de mobilité dessinée par le plan d'investissement fédéral, imagine la création d'une centrale régionale censée diriger chaque citoyen sur l'ensemble des solutions qui s'offrent à lui en fonction du trajet

---

<sup>230</sup> <https://gracq.org/actualites-du-gracq/quel-role-climatique-pour-le-velo>, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>231</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 6, site consulté le 1 novembre 2018.

désiré. Bien entendu, selon le projet actuel, la création de cette centrale régionale se ferait au détriment des subventions pour les centrales autonomes de mobilité locale<sup>232</sup>.

Or, nous nous opposons fermement à cette vision et invitons à davantage prendre en compte l'expertise des centrales locales. Si l'idée d'une unité régionale n'est pas à jeter, selon nous, elle doit arborer les contours d'une coupole qui intégrerait les initiatives locales existantes. Les expériences de la centrale de Basse-Meuse ou de MOBILESEM sont en effet des exemples indéniables de la réussite du monde associatif lorsqu'il est soutenu correctement par les pouvoirs politiques<sup>233</sup>.

Ainsi, alors qu'un revirement de position semble se dessiner dans le chef du ministre, nous l'invitons à s'engager davantage encore sur une voie inclusive faisant des initiatives existantes des collaboratrices de cette antenne publique tout en veillant donc à les pérenniser financièrement<sup>234</sup>.

Au-delà de ce seul exemple de la centrale de mobilité globale régionale, la question de l'investissement public dans la mobilité est centrale car elle définit la façon dont nos dirigeants évaluent leur degré de responsabilité par rapport aux capacités de transport de leurs citoyens.

Quelle est la place des pouvoirs publics dans notre mobilité ? Comme le rappelle Jean-François Pontégnie dans *La Mobilité : Valeur refuge du capitalisme ?*<sup>235</sup>, cette dernière, définie comme un modèle à suivre, comme le symbole d'une réussite sociale établie, entraîne avec elle une conception libérale et capitaliste de sa fonction.

Il n'est pas anodin que les fameux « self-made men », hommes d'affaires admirés de tous, cristallisant l'ensemble des valeurs capitalistes, peuvent s'enorgueillir de ce statut lorsqu'ils atteignent une carrière dite internationale faisant de leur quotidien une succession de « sauts » entre New-York, Hong-Kong et Singapour à l'aide de leur jet privé.

De l'autre côté du spectre des désirs d'accomplissement que nous impose notre société se trouvent les chômeurs, sorte de masse inerte freinant l'avancée de la collectivité ; à la fois incapables de se « réaliser » sans l'assistantat de ceux qui ont « réussi » et restant cloîtrés, immobiles chez eux devant leurs écrans.

Or, ces clichés sont malheureusement de plus en plus présents dans nos esprits et prégnants dans la classe politique qui d'une part, mène la chasse aux si désirables investisseurs et capitaux internationaux et d'autre part, à ces chômeurs, grevant leur budget et donc leur force de progrès.

Dans nos sociétés, la mobilité brassant avec elle les canevas de la culture capitaliste ne peut donc, par essence, supporter que très modérément l'argent public. « Ma voiture, ma liberté » et ajouterions-nous, « ma réussite » ! L'automobile, symbole libéral, ne pourrait donc se permettre un adossement à l'intervention publique.

---

<sup>232</sup> PARLEMENT WALLON, Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics, lundi 27 novembre 2017.

<sup>233</sup> <http://mobilité.wallonie.be/files/eDocs/Mobilité/Conseiller%20en%20mobilité/formation%20continuee/20170425%20mobilité%20rurale/1.Général-XGeorges.pdf>, site consulté le 30 octobre 2017.

<sup>234</sup> Informations recueillies le 13 septembre 2018 auprès des responsables de MOBILESEM.

<sup>235</sup> PONTÉGNIE, J.-F., *La Mobilité : Valeur refuge du capitalisme ? Ranger l'exploitation sous « un paradigme » ?*, ACRF, 2018.

De l'autre côté, le fait de prendre le bus ou le train, n'est en rien vu comme un symbole de réussite sociale. Quant à l'avion ou le bateau, le « must » réside dans les yachts ou le jet privé et non les ferries ou Brussels Airlines.

Cette mobilité, incarnation de la réussite personnelle, ne peut donc entamer de véritable révolution sans égratigner nos systèmes de valeurs et notre positionnement sociétal. Et c'est là, une tâche autrement plus ardue que de mettre au point une centrale de mobilité régionale ou revoir la taxation sur le diesel. Comment alors croire que les gouvernements fédéraux et régionaux pourront y arriver ou avoir l'envie d'y arriver en l'espace de douze ans ?

En effet, les ambitions des gouvernements de diminuer la part modale de la voiture au profit des transports collectifs, du vélo et de la marche à pied, sans travail sur les mentalités, se heurtera inévitablement à l'inertie conservatrice de la hiérarchisation sociale de notre société capitaliste.

La preuve la plus flagrante et concrète de cet état de fait est l'échec retentissant de la politique dite du « cash for car ». Etant donné que la voiture en tant que capital social est autrement plus symbolique que l'argent lui-même, il n'est pas étonnant de voir que seule une vingtaine de travailleurs ont opté pour cette proposition de nos autorités fédérales. Mais plus édifiant et révélateur encore de la place qu'occupe la voiture dans nos vies, il s'avère que parmi les personnes à avoir opté pour de l'argent liquide en lieu et place de la voiture de société, certaines ont utilisé une partie de cet argent liquide pour acheter...UNE VOITURE !<sup>236</sup>

On le voit, dans les structures actuelles, nous en sommes résolument convaincus, rien en matière de mobilité rurale ne peut réellement changer. Les plans à venir n'arriveront pas à leurs fins s'ils ne prennent pas davantage en compte l'aspect sociétal que représente la mobilité.

Car, en tant que mouvement d'éducation permanente, nous insistons sur le fait que la mobilité ne doit pas se réfléchir seulement en terme de moyens de transport ! Cela va bien au-delà. De l'environnement, à l'urbanisme en passant par l'emploi, l'insertion sociale ou encore, on l'a vu, nos valeurs sociétales, la mobilité touche l'ensemble des portefeuilles ministériels de nos gouvernements.

Transformer profondément nos habitudes de déplacement pour les rendre plus en phase avec les défis de notre société de demain nécessite donc de dépasser les quelques mesures de transports prévues dans les plans diffusés actuellement.

Notre enquête a révélé qu'au-delà du manque de moyens techniques de déplacement, ce sont les habitudes qui définissent prioritairement notre mobilité rurale. Et aussi performants soient-ils, les moyens prévus jusqu'ici se cantonnent à des solutions techniques de déplacements.

Or, pour affronter les réalités de 2030, puisque tel est l'horizon que se sont donnés nos gouvernements, notre mobilité doit entamer une mue complète. Et ce qu'a montré le passage en revue des solutions existantes depuis 2005, soit exactement le même laps de temps qu'il reste d'ici 2030, c'est que l'ajout de nouvelles solutions de transports ne suffit pas à transformer les habitudes. Il faut aller bien plus loin et initier une révolution vitale<sup>237</sup>.

---

<sup>236</sup> [https://rtbf.be/info/regions/detail\\_cash-for-car-une-mesure-federale-qui-fait-flop-certains-ont-deja-repris-une-voiture?id=10015130](https://rtbf.be/info/regions/detail_cash-for-car-une-mesure-federale-qui-fait-flop-certains-ont-deja-repris-une-voiture?id=10015130), site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>237</sup> PONTÉGNIE, J.-F., *La Mobilité : Valeur refuge du capitalisme ? Ranger l'exploitation sous « un paradigme » ?*, ACRF, 2018, p. 22.

Pour cela, nous ne pensons absolument pas que le cadre de financement « public-privé » des plans à venir soit pertinent. En cherchant ainsi la limitation des dépenses publiques vers la mobilité, nous pensons que ces plans se fourvoient.

La mobilité d'aujourd'hui, et encore plus celle de demain, sont définies par un tel foisonnement d'interconnexions avec d'autres mesures et d'autres compétences qu'il est trompeur de vouloir les restreindre à une définition strictement budgétaire.

De ce point de vue, les politiques publiques et leur fonds doivent servir la créativité, l'imagination et l'esprit d'initiative. Cette étude l'a montré, les structures actuelles menant à la stagnation, la transmutation de notre mobilité doit se construire sur de nouvelles bases, de nouvelles envies.

Il convient donc, avant tout, de cesser cette mobilité imbécile décrite par Jean-François Pontégnie. À cet égard, l'erreur serait donc d'œuvrer à rendre accessibles à toutes et tous les structures de mobilité surannées actuelles. L'argent public ne doit pas, selon nous, servir à étendre cette mobilité de classe visant à reproduire, dans nos capacités de déplacement, la hiérarchisation de notre société.

Par exemple, malgré que la voiture de société soit enviée par beaucoup comme symbole d'une réussite sociale, nous invitons, au contraire, à en restreindre l'accès et l'intérêt afin de lutter, non contre la voiture elle-même en tant que véhicule, mais contre les excès qu'elle engendre et l'apothéose de cette mobilité imbécile qu'elle symbolise. En effet, si j'ai une voiture qui ne me coûte rien, je ne vais pas évaluer la nécessité et le bienfondé de ce déplacement.

Notons à ce propos que même si cela est fort utile, même vital pour certains, la gratuité des transports en commun n'est pas la panacée. On l'a vu, en effet, bien que la mesure permette à un public précarisé de conserver un minimum de sociabilité, elle n'est pas suffisante, en elle-même, pour s'opposer à l'autosolisme-roi de nos campagnes. Reconduire, même de manière sociale, les structures actuelles serait donc inefficace.

Bien davantage, les ressources publiques doivent servir à initier un nouveau cadre de mobilité au sein duquel l'on veillera à éviter la reproduction d'une hiérarchisation sociétale. Cette mobilité de demain, si elle veut réussir, doit donc casser cet attachement sociétal à la voiture et, pour cela, offrir mieux et offrir différemment dans un contexte où l'autosolisme n'aurait plus d'intérêt.

Pour cela, nous considérons que l'axe le plus intéressant de la vision FAST wallonne est celui consistant à modifier la structure de la demande tant en quantité qu'en qualité<sup>238</sup> suivant le principe selon lequel « permettre à chacun de se déplacer est important sur l'ensemble du territoire (zones urbaines et rurales) mais il faut aussi permettre à chacun d'éviter de devoir se déplacer lorsqu'il n'y a aucune valeur ajoutée ».<sup>239</sup>

Qu'il soit regrettable que cet axe soit le plus vaporeux de cette vision et qu'il ne contienne aucun élément permettant d'imaginer la façon dont cet objectif serait réalisé d'ici treize ans, soulignons néanmoins l'intérêt premier d'avoir dépassé le stade des seules solutions techniques de transport et d'avoir proposé des idées potentiellement bouleversantes telles que : développer une urbanisation économe en ressources, favoriser l'émergence des comportements innovants et « éthiques », rechercher des synergies entre les politiques de

---

<sup>238</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 7, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>239</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 7, site consulté le 1 novembre 2018.

santé et de mobilité, générer un « ensemble d'actions qui permettent de mieux synchroniser les temps d'un territoire en agissant sur les lieux et les horaires des activités quotidiennes (afin par exemple, en vue d'atténuer les impacts des déplacements en heure de pointe...) » ou encore sensibiliser de manière continue et cohérente<sup>240</sup>.

Notre mobilité définissant actuellement tant notre organisation temporelle que notre situation professionnelle et notre réseau social, c'est en travaillant sur ces derniers que nous réussirons à remettre ce paradigme de la mobilité à sa place, c'est-à-dire, comme outil d'accomplissement de notre vie humaine et non comme une source d'accomplissement et une valeur sociale en soi.

Ainsi, à la veille de ces élections communales, il est heureux d'apprendre que les quatre grands partis<sup>241</sup> souhaitent tous les mêmes solutions pour la mobilité rurale telles que la promotion de la réalisation de plans communaux de mobilité mais aussi des bus à la demande, des taxis-sociaux, des voies lentes sécurisées pour établir des maillages « doux » entre les villages et aux abords des écoles, des réseaux de covoiturage, des modalités de partage de voitures, des centrales de mobilité, des coordinations plus abouties entre bus et train, une gestion de l'urbanisme définie par ses liens à la mobilité, une gestion « intelligente » des flux avec l'avènement des « smart-cities » et, pour ce qui nous occupe, d'une « smart rurality », le tout, excusez du peu, avec un soucis accru pour les aînés et les personnes à mobilité réduite.

Toutefois, ces mesures unanimement partagées et donc facilement implémentables, si elles vont assurément dans le bon sens ne seront pas de nature à aboutir à la fin de l'outrageante domination de la voiture. Autrement dit, si tous les partis traditionnels optent pour un renforcement des mesures pointées par Françoise Warrant en 2005 déjà, leur évolution ces treize dernières années a montré qu'elles restent désespérément complémentaires à l'autosolisme.

En somme, les résultats de cette enquête poussent à inviter nos futurs élus à dépasser ces mesures, ces solutions techniques intéressantes mais insuffisamment décisives pour générer ce renversement de notre mobilité rurale pensée autour de l'automobile. Si tous ces partis, à l'exception du MR, pointent du doigt l'excès de place laissée à la voiture et leur ferme volonté de développer une nouvelle donne de la mobilité, nous les invitons dès à présent à développer une vision beaucoup plus globale de l'organisation de la vie des citoyens en ne voulant pas agir sur les moyens de mieux assouvir les besoins de mobilité actuels mais de les modifier en n'oubliant pas que la mobilité n'est pas une fin mais un moyen.

Ainsi, terminons par un exemple encourageant lu dans le programme des élections régionales, fédérales et européennes 2019 du parti ECOLO reflétant, à notre sens, à quoi devrait ressembler cette réflexion globale sur la mobilité : « Les femmes se déplacent moins loin, moins souvent, davantage en transport en commun, davantage pour l'approvisionnement et l'accompagnement de personnes.

---

<sup>240</sup> <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.pdf>, p. 7, site consulté le 1 novembre 2018.

<sup>241</sup> <http://mr.be/wp-content/uploads/2018/03/Programme-général-MR-2018.pdf>; <https://ecolo.be/wp-content/uploads/2018/08/programme-élections-communalesV0.1.pdf>; <https://ps.be/Content/Uploads/3d8596b9-918f-411d-871d-de16c8051de2/Pages/0008104/BlockFile/02.pdf>; <http://lecdh.be/content/elections-communales-et-provinciales-2018>, sites consultés le 1 novembre 2018.

C'est le constat des études de mobilité en Belgique et en Europe. Il faut bien sûr travailler à une meilleure répartition des tâches et des rôles sociaux, mais en attendant cette égalité, il faut tenir compte des socialisations différenciées selon le sexe tant dans les infrastructures que dans les services de transports en commun. »<sup>242</sup>

---

<sup>242</sup> <https://ecolo.be/nos-idees/sante-et-environnement/pour-la-multi-modalite-partagee/>, site consulté le 30 septembre 2018.

# Annexe 1 : questionnaire d'enquête sur la mobilité en milieu rural

**VOUS**

Votre âge : .....

Votre situation familiale :

- Isolée
- Ménage de deux personnes
- Ménage de 3 personnes
- Ménage de 4 personnes et plus

Votre niveau d'études :

- Primaire
- Secondaire inférieur
- Secondaire supérieur
- Supérieur de type court
- Supérieur de type long ou universitaire

Votre statut socioprofessionnel (cochez la case correspondant à votre statut actuel) :

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Agricultrice         | <input type="checkbox"/> (Pré)pensionnée           |
| <input type="checkbox"/> Au foyer             | <input type="checkbox"/> Fonctionnaire             |
| <input type="checkbox"/> Cadre                | <input type="checkbox"/> Indépendante, commerçante |
| <input type="checkbox"/> Demandeuse d'emploi  | <input type="checkbox"/> Invalide                  |
| <input type="checkbox"/> Employée             | <input type="checkbox"/> Ouvrière                  |
| <input type="checkbox"/> Enseignante          | <input type="checkbox"/> Profession libérale       |
| <input type="checkbox"/> Étudiante, apprentie | <input type="checkbox"/> Autre (précisez : .....   |

## VOTRE LIEU DE VIE

Votre localité : .....

Etes-vous domiciliée

- Au centre d'un village ?
- Dans un endroit isolé ?
- Autre ? (précisez : .....

Depuis combien d'années vivez-vous en milieu rural ?.....

Quels sont pour vous les principaux avantages à vivre en milieu rural ? (cochez deux cases maximum)

- Plus de tranquillité
- Plus de sécurité
- Plus d'espace
- Un air plus sain
- Plus de convivialité
- Une alimentation plus saine
- Plus d'entraide
- Autre (précisez :.....)

Quels sont pour vous les principaux inconvénients à vivre en milieu rural ? (cochez deux cases maximum)

- Eloignement de tout
- Peu ou pas de moyens de transport en commun
- Absence de commerces de proximité
- Peu d'accessibilité des services administratifs
- Peu d'accessibilité des lieux de travail
- Peu d'accessibilité des écoles
- Peu d'accessibilité des loisirs culturels et sportifs
- Sentiment d'isolement
- Autre (précisez : .....

## Vos habitudes de déplacement

Votre ménage dispose-t-il de :

	0	1	2 ou plus
Voiture, camionnette	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélocycle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Avez-vous un permis de conduire ?

Oui     Non

Quel véhicule conduisez-vous vous-même ?

Voiture, camionnette  
 Vélo  
 Vélocycle  
 Moto

Selon le but du déplacement que vous effectuez - ex. : vous rendre au travail -, quel est votre principal moyen de transport ? (une seule réponse par colonne)

But Moyen de transport	Travail, étude & formation	Trajets enfants	Shopping, administration & santé	Loisirs
A pied	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A vélocycle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En voiture seule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En voiture avec un membre de la famille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En covoiturage avec des connaissances	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En train	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre (précisez)	.....	.....	.....	.....

Combinez-vous souvent au cours d'un même trajet plusieurs moyens de transport ?

- Oui (précisez lesquels : .....)
- Non

Combinez-vous souvent au cours d'un même trajet plusieurs buts (ex : travail + shopping) ?

- Oui (précisez lesquels :.....)
- Non

Utilisez-vous un mode de transport individuel ?

- Quotidiennement
- Quelques fois par semaine
- Quelques fois par mois
- Pratiquement jamais

Utilisez-vous un mode de transport collectif ?

- Quotidiennement
- Quelques fois par semaine
- Quelques fois par mois
- Pratiquement jamais

Avez-vous des réductions sur les transports en commun ?

- Scolaire
- Famille nombreuse
- Senior
- Vipo (veuve, invalide, pensionnée, orpheline)
- Fonctionnaire
- Aucune réduction
- Autre réduction

Faites-vous appel à des services à domicile ?

Type de service	Jamais	Occasionnellement	Régulièrement
Aide à domicile (soins, ménage, repassage)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Livraison	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## VOS DIFFICULTÉS EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Estimez-vous manquer d'autonomie pour vous déplacer ?  Oui  Non

Comment jugez-vous globalement vos conditions de déplacement ? (cochez une seule case)

- Très satisfaisantes
- Satisfaisantes, sans plus
- Insatisfaisantes
- Tout à fait insatisfaisantes et faisant obstacle à ma mobilité

Vos conditions de déplacement sont-elles aggravées en certaines circonstances ?

	Sans effet	Légère aggravation	Forte aggravation
En début de journée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En pleine journée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En soirée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le week-end	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durant les congés scolaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En période touristique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Habitez-vous loin d'une gare ou d'un point d'arrêt d'un train ?

- Moins de 500 m
- Moins de 1 km
- 1 à 2 km
- 2 à 5 km
- Au-delà de 5 km

Habitez-vous loin d'un arrêt de bus ?

- Moins de 500 m
- Moins de 1 km
- 1 à 2 km
- 2 à 5 km
- Au-delà de 5 km

Vos difficultés de déplacement sont liées à (plusieurs réponses possibles) :

- Insécurité des piétons et cyclistes
- Absence de véhicule personnel
- Coût du transport individuel
- Absence de transport en commun
- Coût du transport collectif
- Éloignement des arrêts de train ou de bus
- Faible fréquence de passage des transports en commun
- Incompatibilité entre horaires de train et de bus
- Difficultés physiques à se déplacer
- Inconvénients causés par le charroi agricole

**A contrario, quels sont les points positifs de l'offre de mobilité dans votre localité ?**

### VOS ATTENTES CONCERNANT LA MOBILITÉ

Quelles sont les mesures à adopter pour assurer la mobilité des personnes en milieu rural ?

	Tout à fait prioritaire	Prioritaire	Pas prioritaire	Pas du tout prioritaire	Sans opinion
Multiplier les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>				
Multiplier la fréquence des bus	<input type="checkbox"/>				
Organiser les lignes de bus à la demande	<input type="checkbox"/>				
Rouvrir gares et points d'arrêt de train dans les zones rurales et/ou rouvrir des lignes fermées	<input type="checkbox"/>				
Créer des centrales de covoiturage	<input type="checkbox"/>				
Développer des taxis collectifs	<input type="checkbox"/>				

Autres mesures :

Connaissez-vous des modes de mobilité plus utilisés par les plus jeunes de votre entourage ?

Si oui, lesquelles ?

### LE SAVEZ-VOUS?

Y a-t-il eu dans votre localité une initiative liée à la « semaine de la mobilité » en 2017?

Oui     Non     Je l'ignore

Existe-t-il un plan communal de mobilité concernant votre localité ?

Oui     Non     Je l'ignore

Avez-vous éventuellement pris part à l'élaboration de ce plan communal de mobilité ?

Oui     Non

Etes-vous ou avez-vous été concernée par un plan de transport d'entreprise ?

Oui     Non

Y a-t-il dans votre commune un échevin ayant la mobilité dans ses attributions ?

Oui       Non       Je l'ignore

Y a-t-il dans votre commune un conseiller en mobilité ?

Oui       Non       Je l'ignore

## Annexe 2 : Évaluation des alternatives à l'autosolisme et à l'immobilité en 2005

	Public cible	Commodité pour l'utilisateur	Coût pour l'utilisateur	Coût pour l'opérateur	Impact environnemental	Adaptation au milieu rural
<b>Service de voiturage</b>	Personnes non motorisées Personnes ayant besoin d'un service porte-à-porte	Grande flexibilité Réservation nécessaire	Variable Plus coûteux que le TC dont le tarif est plafonné, et gratuit pour les plus de 65 ans	Frais de coordination et d'animation d'un réseau de bénévoles	Positif : on évite une augmentation du parc automobile	En raison de sa souplesse, instrument très adapté au milieu rural.  Instrument soit communal (on parle alors de taxi social), soit de type associatif
<b>Service de covoiturage</b>	Personnes soucieuses de rationaliser les déplacements	Réservation nécessaire Besoin d'un intermédiaire et d'un outil informatique	Bénéfice pour le conducteur et le passager en cas de covoiturage car les frais de trajet sont ainsi répartis	Software	Positif : on évite une augmentation du parc automobile	Convient surtout pour des déplacements professionnels et des déplacements scolaires, autrement dit pour des trajets récurrents
<b>Car-sharing</b>	Personnes souhaitant une utilisation occasionnelle de la voiture	Commodité si proximité d'une station de car-sharing et parc de véhicules à louer bien calibré	Assez élevé	Rentabilité uniquement dans de grosses localités	Positif : on évite une augmentation du parc automobile	Convient plutôt pour des urbains, mais adapté aussi pour des ruraux résidant la semaine en zone urbaine
<b>Partage de</b>	Jeunes n'ayant pas	Alternative à	Prix abordable	Achat d'un parc de	Moins avantageux que le	Pourrait convenir

	<b>Public cible</b>	<b>Commodité pour l'utilisateur</b>	<b>Coût pour l'utilisateur</b>	<b>Coût pour l'opérateur</b>	<b>Impact environnemental</b>	<b>Adaptation au milieu rural</b>
<b>mobylettes</b>	les moyens de s'acheter une mobylette	l'immobilité	à la location et au leasing	mobylettes	vélo, plus avantageux qu'une voiture.	pour les jeunes habitants de petites localités, mal desservies par les TC
<b>Aide au permis de conduire</b>	Personnes en recherche d'emploi, intérimaires, stagiaires	Sérieux problème des demandeurs d'emploi qui ont besoin d'une aide spécifique à la mobilité pour leur réinsertion socio-professionnelle	Formule très intéressante pour le demandeur d'emploi	Besoin d'un partenariat	Positif si l'on apprend aux bénéficiaires une conduite moins polluante	Formule pertinente pour les demandeurs d'emploi en zone rurale, éloignés des lieux de formation, de stage.
<b>Aménagements cyclables</b>	Tous publics et pas seulement dans le cadre d'activités touristiques	Commodité si et seulement si il s'agit d'itinéraires continus et sécurisés.  Attention aux abords d'école !	Un vélo en ordre de marche, quelques rustines et une bonne condition physique	Coût d'aménagement et d'équipement des pistes, surtout s'il s'agit de sites propres	Très positif	Très intéressant pour le milieu rural, à condition de réactualiser l'Atlas des chemins vicinaux et de sécuriser les chemins de remembrement.
<b>Taxi individuel</b>	Personnes souhaitant un transport porte-à-porte	Permettant d'atteindre des zones mal ou non desservies par les TC, à condition de trouver un taxi dans des petites localités	Coût très élevé	Rentabilité difficile en zone moins dense	Identique à celui d'une voiture particulière	En dépit du coût fort élevé pour de longues distances, instrument intéressant car circulant partout.

	<b>Public cible</b>	<b>Commodité pour l'utilisateur</b>	<b>Coût pour l'utilisateur</b>	<b>Coût pour l'opérateur</b>	<b>Impact environnemental</b>	<b>Adaptation au milieu rural</b>
<b>Taxi collectif</b>	Personnes souhaitant un transport porte-à-porte	Le service porte-à-porte à un coût partagé avec d'autres clients	Coût réparti sur plusieurs clients. Il pourrait y avoir intervention financière d'un tiers (ex. employeur)	Il faut un encadrement juridique (contrat et mention dans la législation wallonne)	Identique à celui d'une voiture particulière, mais intérêt parce que, dans ce cas, il s'agit d'une voiture partagée	En dépit de son coût, instrument intéressant car circulant partout.
<b>Bus réguliers de ligne</b>	Tous (on retient tout de même que 80% des usagers du TEC sont des usagers)	En fonction de la proximité des arrêts mais surtout de la fréquence de passage	Tarifs intéressants surtout pour des longues distances.  Gratuité pour les - de six ans et les + de 65 ans	Elevé si le bus circule à vide ou presque	Impact positif, surtout si les nouveaux investissements privilégient les choix de véhicule moins énergivores et moins polluants	Adapté à condition de circuler dans des plages horaires suffisamment larges et pas seulement en semaine.  Moyen le plus sûr d'assurer l'égalité de tous devant le droit à la mobilité
<b>Bus local de ligne</b>	Tous	Commodité puisque instrument de proximité.  Service plus complet que sur lignes régulières (aide au chargement, aide à l'embarquement)	Tarifs intéressants surtout pour des longues distances.  Gratuité pour les - de six ans et les + de 65 ans	Modéré si la taille du bus est bien adaptée	Impact positif	Très adapté au milieu rural, cet instrument demande de la part des communes de pouvoir négocier avec les TEC.
<b>Bus express</b>	Tous	Rapidité	Tarifs très intéressants	Bonne rentabilité si le taux de remplissage est	Sur de longs trajets, il est préférable de privilégier	Gain de temps par rapport aux bus

	<b>Public cible</b>	<b>Commodité pour l'utilisateur</b>	<b>Coût pour l'utilisateur</b>	<b>Coût pour l'opérateur</b>	<b>Impact environnemental</b>	<b>Adaptation au milieu rural</b>
			pour des longues distances.	important (la clientèle de ce type de service est essentiellement une clientèle payant son trajet)	le train comme moyen de transport.	réguliers de ligne.
<b>Bus local à la demande</b>	Tous, sur réservation	Permet pratiquement un service porte-à-porte	Tarifs normaux du TEC	Modéré si la taille du bus est bien adaptée.  Frais de coordination (ex. :établissement de feuilles de route)	Positif	Très intéressant pour circuler vers des villages limitrophes
<b>Bus à la demande sur une échelle plus grande</b>	Tous	Nécessité d'une réservation	Tarifs TEC habituels	Coûts d'exploitation élevés, notamment parce une grande partie de la clientèle actuelle bénéficie de la gratuite.	Bonne alternative aux bus circulant parfois presque à vide	Très adapté aux besoins d'usagers TEC habitant dans des zones mal desservies par les TC
<b>Train</b>	Tous	Attention à la qualité du service au lieu d'embarquement.  Attention au maintien des lignes L.	Tarifs SNCB	Coûts obligés pour assurer le transport public	Impact très positif	Oui à condition de ne pas compresser l'offre et de maintenir tous les gares et points d'arrêt de la desserte ferroviaire wallonne.
<b>Combinaison train-bus</b>	Tous	Commodité à certaines conditions (compatibilité horaires, ticket unique, service renseignements)	Tarifs habituels TEC & SNCB	Coûts de coordination	Impact positif	Bien adapté

	<b>Public cible</b>	<b>Commodité pour l'utilisateur</b>	<b>Coût pour l'utilisateur</b>	<b>Coût pour l'opérateur</b>	<b>Impact environnemental</b>	<b>Adaptation au milieu rural</b>
		centralisé)				
<b>Combinaison moyen individuel &amp; TC</b>	Personnes concernées	Il faut des équipements adéquats	Il faut des tarifs non dissuasifs	Coûts pour équipements adaptés	Impact positif	Très adapté pour habitants de zones rurales
<b>P(i)CM</b>	Toutes les communes wallonnes	-	-	Intervention du MET pour les frais d'étude et pour la concrétisation du P(i)CM	Impact indirect positif	Bon outil de concertation pour les communes rurales.  Coordination souhaitable avec d'autres outils de planification communaux
<b>PTE</b>	Travailleurs	Commodité si les horaires de travail permettent une certaine mutualisation des moyens de transport	En fonction des mesures adoptées	Aide du MET	Impact indirect positif	Adapté à toute entreprise, y compris pour les implantations en milieu rural.
<b>PDS</b>	Tous les publics scolaires	Commodité	En fonction des mesures adoptées	Réunions de sensibilisation, de promotion, coordination. Appui gratuit auprès d'associations spécialisées Prise en charge par le MET	Impact indirect positif	Utile surtout là où il y a des problèmes de congestion de trafic et de sécurité des abords d'école.

	<b>Public cible</b>	<b>Commodité pour l'utilisateur</b>	<b>Coût pour l'utilisateur</b>	<b>Coût pour l'opérateur</b>	<b>Impact environnemental</b>	<b>Adaptation au milieu rural</b>
<b>Semaine de la mobilité</b>	Région wallonne	–	néant	Prise en charge du projet par le MET	Impact indirect positif	Adapté à tous publics
<b>Fiches d'accessibilité</b>	Toute administration, toute entreprise, toutes associations ayant des locaux implantés en Wallonie, surtout s'il s'agit de locaux à fonction de guichet.	Facilité pour les personnes se rendant dans les lieux concernés	néant	Aide du MET	Positif car instrument d'information pour inciter à utiliser les TC	Adapté quel que soit le lieu d'implantation, s'il y a à proximité des TC

# Bibliographie

## 1. Monographies

- CORNELIS, E., *La mobilité en Belgique en 2010, résultats de l'enquête Beldam*, 2010, p. 135.
- CSC (cellule syndicale de mobilité), *Le coût du déplacement des personnes*, septembre 2004, p.12.
- GUSBIN, D. et HOORNAERT, B., « Perspectives d'évolution à long terme du transport en Belgique et conséquences sur la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> », DE CALLATAY, E. (dir.), *Reflets et perspectives de la vie économique*, n° spécial Transport et mobilité, 2004/4, tome XLII.
- HENK, M, et BOURGEOIS, M., « *Immobilier op het platteland, Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen* », Fondation Roi Baudouin, 2003.
- HUBERT, J.-P., « Mobilité des villes, mobilité des champs », intervention au séminaire organisé par le Groupe de Recherche sur les Transports, FUNDP, GRT info n°13, juin 2003.
- PARLEMENT WALLON, Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics, lundi 27 novembre 2017.
- PONTÉGNIE, J.-F., *La Mobilité : Valeur refuge du capitalisme ? Ranger l'exploitation sous « un paradigme » ?*, ACRF, 2018.
- SCHMITZ, S., « Nouvelles mobilités et réseaux sociaux locaux en milieu rural » dans, MONTULET, B. et KAUFMAN, V., *Mobilités, fluidités...libertés ?*, Bruxelles, Facultés Universitaires Saint-Louis, collection Travaux et recherches, 2004, p. 67 et p. 60.
- VAN DER HAEGEN, H., VAN HECKE, E. et JUCHTMANS, G., *Les régions urbaines belges en 1991*, Études Statistiques, 1996, n° 104.
- WARRANT, F., *La mobilité des personnes en milieu rural*, ACRF, 2005.

## 2. Ressources numériques

- <http://dhnet.be/actu/belgique/seulement-une-gare-sur-cinq-est-accessible-aux-personnes-a-mobilite-reduite-5b0c4d995532858b9262b658>
- <http://dhnet.be/actu/societe/taxistop-ca-roule-51b7aa72e4b0de6db98692e5>
- [http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report\\_be\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_be_fr.pdf)
- <http://feb.be/domaines-daction/energie-mobilite--environnement/mobilite/la-feb-demande-une-vision-globale-de-la-politique-de-la-mobilite-lors-de-la-formation-du-gouvernement-en-2019/>
- <http://febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23>
- [http://inrix.com/wp-content/uploads/2016/11/INRIX-2015-Traffic-Scorecard\\_French.pdf](http://inrix.com/wp-content/uploads/2016/11/INRIX-2015-Traffic-Scorecard_French.pdf)
- <http://lalibre.be/economie/conjoncture/voici-le-contenu-du-pacte-national-d-investissements-5b97e615cd7076ce3b1ee3dc>
- <http://lalibre.be/regions/brabant/aucune-gare-accessible-aux-personnes-a-mobilite-reduite-dans-le-brabant-590cb482cd70022542a486fd>
- [http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site\\_colloques/MobiliteAlternative/assets/documents/S\\_Vokaer\\_-\\_Mobipunt\\_&\\_station\\_cambio.pdf](http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_colloques/MobiliteAlternative/assets/documents/S_Vokaer_-_Mobipunt_&_station_cambio.pdf)

- <http://lecdh.be/content/elections-communales-et-provinciales-2018>
- <http://lesoir.be/178800/article/2018-09-17/les-embouteillages-bruxelles-sont-les-resultats-des-choix-que-les-wallons-et>
- <http://mobilesem.be>
- [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/sondage\\_dedicat ed\\_aout2013.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/sondage_dedicat ed_aout2013.pdf)
- <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Conseiller%20en%20mobilité/formation %20continuée/20170425%20mobilité%20rurale/1.Général-XGeorges.pdf>
- <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique% 20ferroviaire/plan%20de%20transport%202017/RAPPORT-Plan-de-Transport-2017>
- <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-voiture/services-et- solutions/covoiturage/le-reseau-comon.html>
- <http://mr.be/wp-content/uploads/2018/03/Programme-général-MR-2018.pdf>.
- <http://plus.lesoir.be/170621/article/2018-07-31/sadapter-au-bruit-est-une-heresie-nen- deplaise-darwin>
- <http://plus.lesoir.be/178791/article/2018-09-17/un-plan-federal-de-mobilite-qui-se-fait- attendre>
- <http://province.luxembourg.be/fr/le-livre-blanc-de-la- mobilite.html?IDC=4626#.W9r8ovZFz4g>
- <http://wallonie.be/sites/wallonie/files/actualites/fichiers/visionfastmobilitwallonie2030.p df>
- <https://cozycar.be/allerplusloin/avira>
- <https://ecolo.be/nos-idees/sante-et-environnement/pour-la-multi-modalite-partagee/>
- <https://ecolo.be/wp-content/uploads/2018/08/programme-élections- communalesV0.1.pdf>
- <https://febiac.be/public/home.aspx>
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Conférence\\_de\\_Paris\\_de\\_2015\\_sur\\_les\\_changements\\_cli matiques](https://fr.wikipedia.org/wiki/Conférence_de_Paris_de_2015_sur_les_changements_cli matiques)
- <https://gracq.org/actualites-du-gracq/quel-role-climatique-pour-le-velo>
- [https://huffingtonpost.fr/2017/05/31/les-deux-autres-pays-a-ne-pas-avoir-signe- laccord-de-paris-vont\\_a\\_22119206/](https://huffingtonpost.fr/2017/05/31/les-deux-autres-pays-a-ne-pas-avoir-signe- laccord-de-paris-vont_a_22119206/)
- <https://infotec.be/fr- be/medeplacer/horaires/ligne.aspx?ligne=N2741&titre=74%2f1%20Philibus%20du%2 0Houblon>
- <https://ing.be/Assets/Documents/Marketing/EconomicNewsletterMotorsalon2017FR.p df>
- <https://lecho.be/opinions/edito/aller-au-dela-de-la-voiture-de-societe/10035466.html>
- <https://levif.be/actualite/belgique/personne-ne-veut-echanger-sa-voiture-de-societe- contre-du-cash/article-normal-868371.html>
- [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/avis\\_16-01\\_-\\_ccvf\\_- \\_plan\\_de\\_transport\\_2017\\_sncb\\_2.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/avis_16-01_-_ccvf_- _plan_de_transport_2017_sncb_2.pdf)
- [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kilometers\\_2016\\_fr.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kilometers_2016_fr.pdf)
- [https://plan.be/admin/uploaded/201606290703110.WP\\_1607\\_11277\\_F.pdf](https://plan.be/admin/uploaded/201606290703110.WP_1607_11277_F.pdf)
- <https://ps.be/Content/Uploads/3d8596b9-918f-411d-871d- de16c8051de2/Pages/0008104/BlockFile/02.pdf>
- [https://rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail\\_rer-a-bruxelles-quel-etait-le-projet-qu-en- est-il-maintenant?id=9202743](https://rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_rer-a-bruxelles-quel-etait-le-projet-qu-en- est-il-maintenant?id=9202743)
- [https://rtbf.be/info/regions/detail\\_cash-for-car-une-mesure-federale-qui-fait-flop- certains-ont-deja-repris-une-voiture?id=10015130](https://rtbf.be/info/regions/detail_cash-for-car-une-mesure-federale-qui-fait-flop- certains-ont-deja-repris-une-voiture?id=10015130)
- [https://rtbf.be/info/societe/detail\\_le-ring-exterieur-de-bruxelles-ferme-a-hauteur-de- hal-en-direction-de-nivelles?id=9985820](https://rtbf.be/info/societe/detail_le-ring-exterieur-de-bruxelles-ferme-a-hauteur-de- hal-en-direction-de-nivelles?id=9985820)
- <https://taxistop.be/fr/a-propos-de-taxistop/histoire/>
- <https://taxistop.be/fr/service/cozycar/>

- <https://taxistop.be/fr/service/eurostop/>
- [https://youtube.com/watch?v=3H5\\_qTaYqk8](https://youtube.com/watch?v=3H5_qTaYqk8)
- Synthèse de l'étude des opinions et comportements du public belge en matière de mobilité - Comparaisons 2002-2013, 2014, [www.febiac.be](http://www.febiac.be)

# Table des matières

<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>103</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>A. UNE ENQUÊTE TEMPORELLE AU CŒUR DU MILIEU RURAL.....</b>	<b>12</b>
1. MÉTHODOLOGIE.....	12
2. SOCIOLOGIE DES RÉPONDANT.E.S .....	14
a. <i>Le genre</i> .....	14
b. <i>L'âge</i> .....	16
c. <i>Taille du ménage</i> .....	18
d. <i>Activité professionnelle</i> .....	18
e. <i>Niveau d'étude</i> .....	19
3. MILIEU DE VIE DES RÉPONDANT.E.S .....	21
a. <i>Province d'appartenance</i> .....	21
b. <i>Durée d'implantation en milieu rural</i> .....	22
c. <i>Les avantages de la vie à la campagne</i> .....	22
d. <i>Les inconvénients de la vie à la campagne</i> .....	23
4. LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES RÉPONDANT.E.S.....	26
a. <i>La possession d'un véhicule personnel</i> .....	26
b. <i>Le permis de conduire</i> .....	27
c. <i>La conduite d'un véhicule personnel</i> .....	29
d. <i>Les motifs de déplacement</i> .....	30
e. <i>Les solutions de non-mobilité</i> .....	34
5. LES DIFFICULTÉS DE TRANSPORT DES RÉPONDANT.E.S .....	36
6. LES ATTENTES DES RÉPONDANT.E.S .....	40
7. MOBILITÉ RURALE, MOBILITÉ IMMUABLE ?.....	42
<b>B. N'Y EN A-T-IL VRAIMENT QUE POUR LA VOITURE EN MILIEU RURAL ?.....</b>	<b>44</b>
1. INTRODUCTION.....	44
2. SERVICES DE VOITURAGE.....	47
a. <i>Les Passagers du pays à Rendeux</i> .....	47
b. <i>Télé-Entraide à Charneux (Herve)</i> .....	51
3. COVOITURAGE.....	54
a. <i>Taxistop</i> .....	54
4. CAR-SHARING.....	57
a. <i>Cambio</i> .....	57
5. BUS LOCAL DE LIGNE .....	59
a. <i>Durbuy</i> .....	59
b. <i>Philippeville : MOBILESEM</i> .....	61
c. <i>Froidchapelle</i> .....	64
6. BUS À LA DEMANDE .....	66
a. <i>La Centrale de Mobilité de Basse-Meuse</i> .....	66
7. CONCLUSION.....	68
<b>C. 2005-2018, BIS REPETITA. ET DEMAIN ?.....</b>	<b>70</b>
1. L'AVENIR DE LA MOBILITÉ SELON LE POUVOIR FÉDÉRAL.....	71
a. <i>Le plan d'investissement national</i> .....	72
b. <i>Le plan de transport 2017 de la SNCB</i> .....	73
2. L'AVENIR DE LA MOBILITÉ SELON LA WALLONIE .....	76

<b>ANNEXE 1 : QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE SUR LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL .....</b>	<b>85</b>
<b>ANNEXE 2 : ÉVALUATION DES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME ET À L'IMMOBILITÉ EN 2005 .....</b>	<b>92</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>98</b>
1. MONOGRAPHIES.....	98
2. RESSOURCES NUMÉRIQUES .....	98
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>101</b>

# Remerciements

Cette étude est avant tout celle de notre mouvement, un reflet du dynamisme de ses membres qui ont permis, par leur implication et leur motivation, de rendre compte du quotidien vécu par tant de femmes vivant en milieu rural.

Nous souhaiterions à ce titre remercier toute l'équipe de l'ACRF-femmes en milieu rural et plus spécifiquement les animatrices, les responsables régionales et locales ainsi que les rédactrices de notre magazine « Ficelles » d'avoir su stimuler la participation des groupes locaux à cette enquête.

Enfin, nous tenons à marquer notre soutien à l'ensemble des actrices et acteurs de cette mobilité en milieu rural wallon dont nous avons pu recueillir le témoignage. Notre mobilité repose, en effet, bien souvent sur leur seule force de conviction et leur dévouement à toute épreuve.

Chaque année, notre pays bat son propre record de ralentissements et autres bouchons ; de quoi le faire honteusement parader en tête du classement des nations les plus embouteillées d'Europe. Mais la gêne que procure ce classement n'est rien par rapport aux effets néfastes de cette immobilité généralisée sur la santé, l'environnement et l'économie.

Mais tout cela, les citoyens en ont désormais connaissance, actant, en même temps, un décalage entre un discours conscient des risques encourus par notre société moderne et des modes de vie apparemment désinvoltes, voire inconséquents.

Aussi, dans notre milieu rural de la voiture triomphante, sommes-nous si inconscients que cela ? N'avons-nous réellement rien mis en œuvre pour adapter notre mobilité à la réalité qui nous entoure ? Les solutions imaginées par le passé sont-elles bonnes à jeter ? Et en quoi n'ont-elles pas su s'imposer comme des alternatives crédibles à la voiture ?

Plutôt que d'un jugement hâtif et intransigeant, comprendre la mobilité de nos villages demande de s'intéresser à ces derniers, à leurs habitants, leurs habitudes et à l'évolution de ces dernières. C'est pourquoi, cette étude se définit avant tout comme un regard critique sur l'évolution qu'a pris ou qu'aurait dû prendre les modes de déplacements pratiqués dans nos villages ces dernières années.