

COMMENT ÊTRE PROCHE

QUAND LES DISTANCES SONT GRANDES ?

Par Charlotte Renouprez



Aller d'un point A à un point B à la campagne, quand on n'a pas de voiture individuelle, c'est la galère. Quels sont les enjeux de la mobilité rurale, en particulier pour les ménages en situation de précarité ? Qu'est-ce que cette dépendance à la voiture produit pour les habitants, pour les associations comme la nôtre qui ont des ancrages dans ces territoires reculés ?

Peu de transports en commun, disparition des services collectifs, infrastructures routières défaillantes, grandes distances à parcourir... Dans les territoires ruraux, la dépendance à la voiture n'est pas sans conséquences, d'un point de vue individuel et collectif. Comment en est-on arrivé là ?

LA NAISSANCE DU « COUPLE DIABOLIQUE »

Impossible de parler mobilité sans faire un détour par l'aménagement du territoire. Il y a quarante ans est né un outil bien connu des urbanistes, le Plan de secteur. Son objectif est d'organiser l'espace territorial wallon en définissant les différentes affectations du sol, afin « d'assurer le développement des activités humaines de manière harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espace¹ ». Objectifs plutôt ambitieux et en phase avec les enjeux environnementaux et climatiques qui nous préoccupent aujourd'hui, me direz-vous. En réalité, les premiers plans de secteur ont fait la part belle aux surfaces urbanisables pour la construction de résidences et de zones d'activités économiques, afin de prendre en compte l'évolution démographique de l'époque et de permettre aux citoyens qui le souhaitaient de venir s'installer à la campagne. C'est ainsi que les territoires ont été organisés, « affectés »,

en leur attribuant une fonction qui, parfois, ne correspondait pas à la situation existante. Ici une pâture devenait zone urbanisable pour de l'activité économique mixte, là une zone forestière se transformait en zone d'habitat, etc. C'est le début de l'urbanisation dite en « ruban », ou en « étoile de mer », qui caractérise encore aujourd'hui le développement rural et périurbain wallon.

Ceci a eu des conséquences directes sur les prix des terrains, à deux niveaux. D'abord, les propriétaires de pâtures devenues zones constructibles voient augmenter la valeur de leur terrain avec le changement d'affectation. Ils vont pouvoir en tirer une rente supérieure s'ils y construisent un logement. Ensuite, les parcelles situées aux extrémités des « étoiles de mer » seront celles dont les prix sont les plus bas, étant les plus éloignées des noyaux villageois et donc *a priori* les moins intéressantes. Les candidats-bâisseurs et les entreprises de construction immobilière urbanisent donc prioritairement ces zones-là. Dans la majorité des cas, le permis de construire ou de lotir sera octroyé sans aucune réflexion sur la pertinence de construire à cet endroit-là. Et c'est ainsi que naît ce que le collectif *Occupons le terrain* appelle le « couple diabolique » : étalement urbain – voiture. En effet, pourquoi se poser des questions puisque la démocratisation de la voiture permet aux ménages de se déplacer où bon leur semble ?

TOUT-À-LA-VOITURE ET INJUSTICE SOCIALE

Dans le même temps, le réseau routier wallon se développe : aujourd'hui sa densité est quatre fois supérieure à la moyenne européenne². Les infrastructures routières occupent 5,3% du territoire. Pour chaque portion de 1000 km² il y a plus de 4820 km de routes, contre seulement 100 km de voies ferrées et environ 30 km de voies navigables exploitées³ : le réseau routier est clairement dominant dans le paysage.

Ces politiques d'aménagement du territoire ont produit une équation vicieuse. Avec l'étalement urbain et la voiture, les services publics de proximité disparaissent petit à petit. Les transports en commun sont moins utilisés, ils deviennent *de facto* moins rentables et tendent à disparaître. Et moins il y en a, moins ils sont pratiques à utiliser... Vous le voyez venir, l'effet boule de neige ? La dépendance à la voiture entraîne une diminution de l'utilisation des transports en commun, qui entraîne à son tour une augmentation de la dépendance à la voiture. Et la boucle est bouclée. Les statistiques de déplacement le confirment, dans les zones rurales 56% des déplacements sont réalisés en voiture contre seulement 4% en train⁴. Même pour des déplacements courts, la voiture est devenue indispensable. Peu (voire pas) de trottoirs, peu (voire pas) de pistes cyclables, peu (voire pas) de transports en commun... Les ménages ruraux n'ont pratiquement pas d'alternative, ils sont aujourd'hui tributaires de quarante années d'asphalte et de béton.

Or, on sait que la possibilité de se mouvoir est un élément majeur d'insertion sociale et économique puisqu'elle permet d'avoir accès à un travail, aux services d'éducation et de santé, de participer à des activités culturelles et sociales... Les politiques d'urbanisation et la disparition des services de proximité ont produit un desserrement des noyaux villageois, les habitants ne se croisent plus comme avant, sont éloignés les uns des autres. Il y a donc là un triple enjeu : rendre possible une mobilité qui soit à la fois durable, permette l'accès aux biens et services fondamentaux et favorise la cohésion sociale.

Plan de secteur, CoDT, SDT

Le Plan de secteur a une valeur réglementaire, au contraire d'autres outils d'aménagement du territoire : le Code du développement territorial (CoDT) et le Schéma de développement du territoire (SDT). Le CoDT rassemble les règles applicables en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme en vue d'assurer un développement durable et attractif du territoire. Le Schéma de développement du territoire (SDT) est, quant à lui, le document d'orientation qui détermine la stratégie territoriale pour la Wallonie. En très résumé, le CoDT fixe les grands principes et le SDT précise comment on va y parvenir.

Dans ce contexte, pas étonnant que les familles possédant une voiture soient considérées comme faisant partie des publics vulnérables en ruralité. Dans son rapport « La pauvreté en milieu rural en Flandre et en Wallonie » datant de 2012, la Coopérative CERA identifiait déjà la mobilité comme un enjeu particulier de la ruralité wallonne : « *S'approvisionner, effectuer des démarches administratives, se soigner ou encore se cultiver peut prendre une journée entière pour des personnes sans véhicule personnel et donc tributaires des transports en commun. L'autonomie de ces personnes est profondément entravée si bien qu'elles ne peuvent vaquer à leurs occupations comme elles le souhaiteraient. Concrètement, même dans un ménage possédant une voiture, les enfants, peu importe leur âge, peuvent difficilement se rendre à leurs activités sans solliciter leurs parents qui, dès lors, doivent aménager leur programme quotidien en fonction des activités de chacun* »⁵. La manière dont nos territoires ont été aménagés nous a rendus dépendants de la voiture, au point que l'absence de

Exemple de motif en étoile de mer, extrait du Plan de secteur, étude d'incidences sur l'environnement – CSD – Projet de parc éolien à Ouffet – Electravinds

Source : Canopea.



Afin de répondre aux défis sociétaux actuels, le Gouvernement wallon a approuvé en 2^e lecture la réforme du Code du développement territorial (CoDT) et du projet de Schéma de développement du territoire (SDT). Celle-ci vise avant tout l'optimisation spatiale en mettant en avant le concept de centralité. L'idée générale est de mettre en place les conditions pour recréer de la vie dans les centralités urbaines et villageoises. Un exemple est l'obligation, à l'horizon 2050, de construire trois nouveaux logements sur quatre dans les centralités.

voiture peut être un facteur d'isolement social, de précarité, d'exclusion.

Les femmes sont particulièrement touchées par ces difficultés de mobilité : elles sont encore majoritairement en charge des tâches familiales qui demandent de nombreux déplacements courts mais nécessitent un moyen de locomotion adapté (conduire les enfants à l'école ou à la crèche, faire les courses...).

LA NÉCESSITÉ D'ALLER VERS

Penser une mobilité rurale qui soit « écologique et populaire » nécessite de partir de l'existant. Il s'agit donc de tenir compte des contraintes des territoires ruraux, à savoir l'éloignement des services collectifs et des bassins d'emploi, la faible desserte des transports en commun et la difficulté d'adopter des modes de transport doux en raison des distances et de l'insécurité routière. Ramener de la vie dans les noyaux villageois, renforcer les centralités et lutter contre l'étalement urbain, augmenter l'offre de services collectifs, voici des pistes qui sont au cœur de la réforme du Code du développement territorial (CoDT).

Réinvestir massivement dans l'offre publique de transports en commun est une autre piste, prônée notamment par le MOC. Mais pour certains, c'est illusoire : « *Des alternatives doivent être cherchées pour ne pas faire des campagnes une zone désertique où seules les personnes aisées munies d'un véhicule personnel trouveront satisfaction. Une intensification des transports en commun, solution coûteuse et peu rentable, ne nous semble pas opportune*⁶ ». Pour la Coopérative Cera, il s'agit plutôt de miser sur les alternatives (ser-

vices de voitures individuelles organisés par des bénévoles, bus locaux et à la demande, taxi social, etc.).

Troisième piste, aller vers ces publics isolés : réduire les distances, transporter la personne vers les services dont elle a besoin ou faire venir à elle ce service, à l'image du projet « Bébébus » en Brabant wallon, duquel le MOC BW est un des fondateurs. C'est une halte d'accueil itinérante, offrant un service de garde d'enfant dans différentes communes du Brabant wallon. Les lieux accueillant le Bébébus ne sont pas choisis au hasard : il s'agit de villages et de communes isolées, peu accessibles car non desservies par les transports en commun. Cela permet de toucher des parents isolés qui n'ont pas accès à des milieux d'accueil classiques. *Aller vers*, c'est aussi ce que nous faisons aux Équipes Populaires. Nous revendiquons le fait d'aller vers les publics précarisés, exclus, d'amener une démarche d'éducation permanente dans des territoires reculés. Notre budget mobilité n'est pas neutre (ni financièrement, ni en termes d'émissions de gaz à effet de serre) mais c'est un choix de mouvement.

Précarité, isolement et exclusion sociale produisent le repli sur soi, un terreau idéal pour les partis d'extrême droite. Si la situation des campagnes françaises n'est pas comparable à la ruralité belge, il est néanmoins intéressant de noter qu'il a été démontré qu'en France, plus le nombre de services et de commerces est important dans un territoire, moins le score du Front national y est élevé⁷... Alors, en cette année de méga-élections, quand on voit que le parti d'extrême droite « Chez Nous » fait campagne dans les campagnes, il serait peut-être temps de penser une politique de mobilité et d'accès aux services qui soit écologique et populaire : productrice de lien social, collective, solidaire, locale. □

1. Portail du service public de Wallonie : fiche descriptive du Plan de secteur en vigueur.
2. DELANGRE, J., « Stop béton maintenant, il est temps », *Canopea*, 29 mars 2024.
3. ANCIEN, H., Dossier IEW, *Stop Béton : le territoire au service de l'urgence climatique et sociale*, décembre 2019.
4. <https://economiesociale.be/conso/mobilite-a-deux-vitesses-concilier-lurgent-et-essentiel>
5. « La pauvreté en milieu rural en Région wallonne », août 2011, étude commanditée par Cera et réalisée par le Panel Démographie Familiale de l'Université de Liège.
6. *Idem*, p. 37.
7. Deux études de l'Institut d'études opinion et marketing en France et à l'international (IFOP) traitent de ce sujet. Pour aller plus loin : https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2018/03/676-1-document_file.pdf