

Avis d'initiative n° 24 du 10 octobre 2011

Du Conseil wallon de l'égalité entre Hommes et Femmes

Relatif à la brochure représentant la politique d'aménagement du territoire pour le 21^{ème} siècle, réalisée par le Ministre P. HENRY

CWEHF
Rue du Vertbois, 13c
4000 Liège
Tel : 04/232.98.31 – 04/232.98.23
Fax : 04/232.98.10
Secrétariat e-mail : therese.vanhoof@cesrw.be – anne.guillick@cesrw.be
Site : <http://www.cesrw.be>

1. SAISINE

Fin de l'année 2010, le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, diffusait une brochure intitulée «Politique d'aménagement du Territoire pour le 21^{ème} siècle : ligne de force». Basée sur les options politiques contenues dans la DPR (2009-2014), les options du SDER ainsi que sur les études réalisées par la CPDT, cette brochure expose les défis du 21^{ème} siècle ainsi que les intentions politiques en vue de répondre à ces défis.

Lors de sa réunion du 12 septembre 2011, le Conseil Wallon de l'Égalité entre Hommes et Femmes a invité Monsieur le Ministre HENRY et M. MORELLE, Attaché au Cabinet, afin de présenter un exposé sur leurs intentions politiques en matière d'Aménagement du Territoire et de Mobilité et de procéder à une discussion sur certains points émis par le CWEHF dans une note préparée au préalable à cette réunion¹.

Parallèlement à cette brochure, le Ministre HENRY organise une large campagne de consultation destinée au public, mais aussi aux professionnels de l'aménagement du territoire, basée sur 3 méthodes :

- Une réunion d'information en collaboration avec les Maisons de l'Urbanité de Wallonie, à laquelle le Ministre ou son représentant expose les grandes lignes des orientations politiques en matière d'aménagement du territoire.
- Des conférences-débats organisées sous forme d'ateliers destinés à tout public qui souhaite s'exprimer sur ces orientations.
- Un questionnaire on-line auquel chaque citoyen est invité à le remplir.

Suite à cette présentation et aux échanges qui s'en sont suivis, le CWEHF a souhaité remettre un **avis d'initiative** au Ministre HENRY.

Cet avis a été adopté par le CWEHF lors de sa réunion du 10 octobre 2011.

¹ Cfr. Doc.2011/Cwehf.519.

2. EXPOSÉ DU DOSSIER

2.1. Contexte

La brochure présente 3 volets :

➤ **Chapitre 1 : Les défis du 21^{ème} siècle : 5 raisons de freiner l'étalement urbain**

1. Surcoût pour les finances publiques et celles du citoyen
2. Contribution au réchauffement climatique
3. Impasse en cas de pic de pétrole : paupérisation et captivité
4. Le transport en commun : alternative à la voiture en ville, moins à la campagne
5. Le vieillissement de la population

➤ **Chapitre 2 : Quel territoire pour le 21^{ème} siècle ?**

1. Assumer la complexité, réfléchir à l'échelle des bassins de vie
2. Favoriser l'usage des transports en commun et des modes de déplacement doux
3. Les premiers atouts du territoire de demain : les centres urbains et ruraux
4. Préserver la ruralité
5. Mieux localiser l'activité économique
6. Trouver des solutions pour l'habitat permanent dans les zones de loisir
7. Préserver les terres agricoles et les forêts
8. Concilier paysages et développement

➤ **Chapitre 3 : politiques d'aménagement du territoire pour demain**

1. Informer et susciter l'adhésion
2. Se doter d'outils prospectifs
3. Adapter les outils
4. Stimuler les bonnes pratiques par l'exemple
5. Passer d'un urbanisme de loi à un urbanisme de projet

2.2. Les lignes de force de l'Aménagement du Territoire

Face aux défis mondiaux auxquels la Belgique devra également faire face, la note du Ministre HENRY propose des pistes de réflexion concrètes qui visent de nouveaux modèles de développement en Wallonie, notamment au niveau de l'aménagement du territoire.

- La réflexion de l'aménagement du territoire sera construite sur base du concept «**bassin de vie**», ce qui permet de renforcer les flux et les échanges entre le centre des villes, leurs banlieues et leurs périphéries respectives, espaces diversifiés considérés dorénavant comme un tout.
- **La lutte contre l'étalement urbain et pour la concentration de l'urbanisation (habitat, commerce, activités, services) sur des territoires à haut potentiel de développement durable** permettra au citoyen d'être moins dépendant de la voiture et d'augmenter la performance des transports en commun ainsi que l'utilisation des modes alternatifs et des modes doux. Complémentairement à la densification des grands centres urbains, les lignes de force de l'aménagement du territoire prévoient la densification de petits centres périurbains ou ruraux prioritairement situés à proximité d'arrêts de transport en commun et susceptibles d'accueillir des services. Sur base de cette réflexion, trois zones pourraient être distinguées en fonction de la possibilité de se rendre plus rapidement au centre à pied ou à vélo. Bien entendu, la brochure présente une possibilité de densification qui devra être affinée dans le cadre d'études plus approfondies, par exemple, en établissant les noyaux d'habitat et en révisant le SDER :

- **Le centre et les abords des gares de transport en commun** : espace rassemblant traditionnellement les gares et les services, le centre-ville est le domaine par excellence du piéton compte tenu des très courtes distances qu'il doit y parcourir. La densité envisagée devrait être supérieure à 60 logements/ha.
- **La ville (ou le village) à pied** : il s'agit d'une couronne dont la limite extrême est située à maximum 1km du centre urbain, de la gare ou de l'arrêt TEC de référence. Cet espace est dévolu à un déplacement à pied en moins de 12 minutes pour rejoindre les principales fonctions de la ville. La densité envisagée est de minimum 40 log/ha en ville et 30 log/ha pour les petits centres périurbains ou ruraux.
- **La ville à vélo** : il s'agit d'une couronne dont la limite est située entre 1,5 km et 3 km maximum du centre urbain, de la gare ou de l'arrêt TEC de référence. Cet espace est dévolu à un déplacement en vélo de 7 min (pour les villes petites et moyennes) à 15 minutes (pour les grandes villes) pour rejoindre les principales fonctions de la ville (ou du village). La densité envisagée est de minimum 25 log/ha.

Parmi les moyens pour parvenir à relever ces défis, le Ministre HENRY envisage :

- d'enrichir l'aménagement du territoire avec **des outils prospectifs**.
- de déterminer les périmètres des **noyaux d'habitat** de manière à pouvoir mener en priorité une politique de renforcement des zones centrales. Ces noyaux d'habitat seront délimités en fonction de la structure de l'habitat, mais aussi et surtout en adéquation avec le profil de mobilité existant et à venir des territoires concernés, en particulier celui lié aux déplacements des femmes.
- de mettre en œuvre une **véritable politique foncière active**, afin que les pouvoirs publics puissent mobiliser les terrains les mieux situés, en vue de densifier les noyaux d'habitat importants, accessibles rapidement en transport en commun, à pied ou à vélo à partir du centre.

La sortie de cette brochure s'inscrit dans le cadre du lancement d'une **large campagne de sensibilisation et de consultation du public** afin de susciter le débat sur les grands défis proposés.

Parallèlement à cette démarche, le citoyen a la possibilité de répondre à une **enquête sous forme de questionnaire on-line**, élément favorable pour les hommes et pour les femmes qui peuvent répondre aux questions au moment leur est propice.

3.1. Considérations générales

D'une manière générale, les orientations proposées pour un nouvel aménagement du territoire permettent de répondre aux besoins de la population et des femmes en particulier, en ce que ces orientations visent à concentrer les activités, les services, le commerce et l'habitat dans les noyaux centraux des villes et communes rurales et en privilégiant les transports en commun, soit par des lignes TEC (bus, tram...), soit par la recherche d'alternatives comme les modes doux (marche à pied, vélo) ou d'autres modes de transports alternatifs qui permettraient une réponse à la carence de rentabilité pour le TEC (minibus, taxi, covoiturage, CAMBIO, autostop de proximité...).

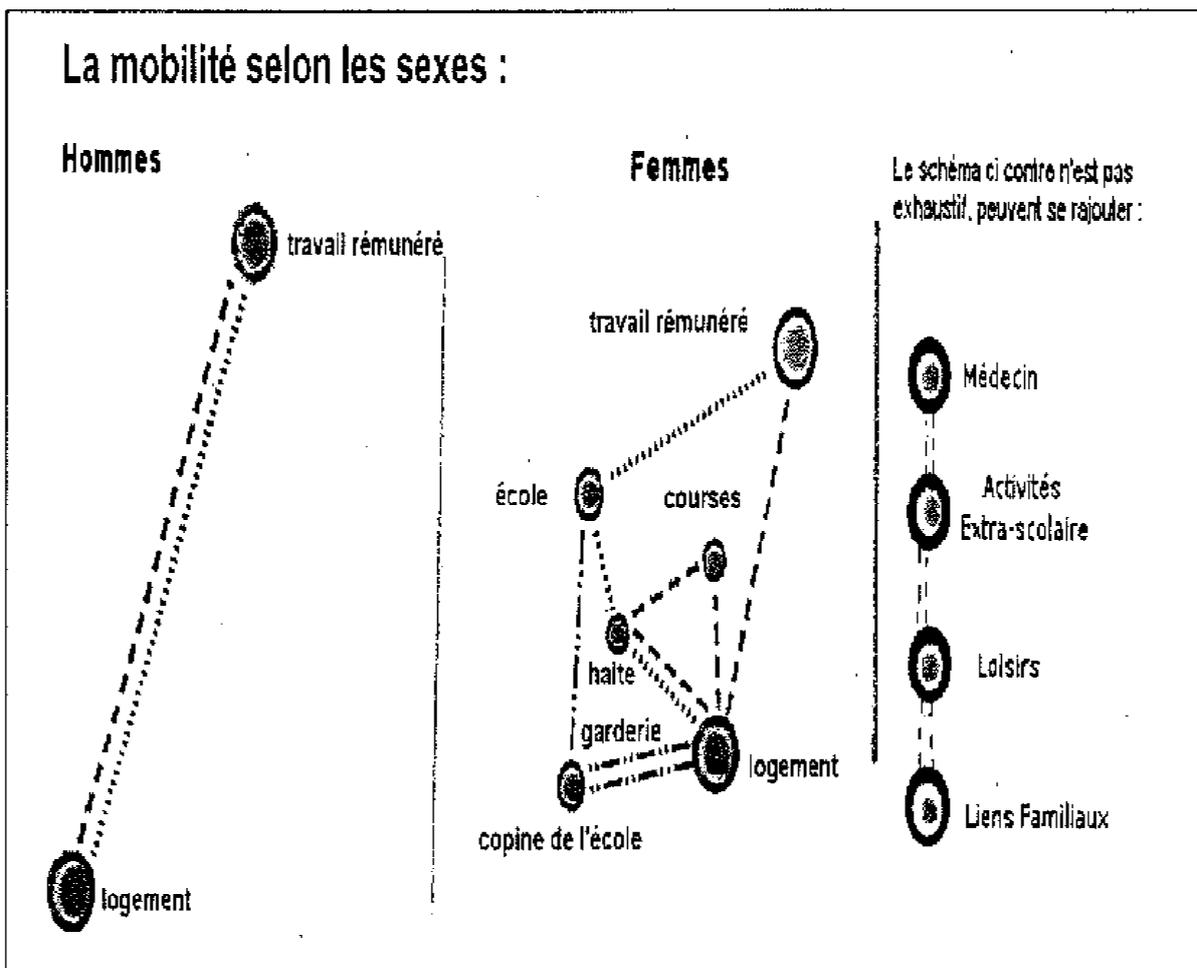
Particulièrement attentif à l'impact que génèreront ces réflexions sur d'une part, la situation des femmes – elles restent les plus nombreuses à ne pas avoir de voiture personnelle même si la situation a évolué ces 30 dernières années – et d'autre part, aux personnes âgées, dont les femmes constituent également la majorité, le CWEHF estime que certaines lignes de forces permettent de répondre à ses préoccupations.

L'approche par l'aménagement du territoire est pertinente, au sens où elle permet :

- de bien mettre en évidence les difficultés sociales qu'il faudra prévoir à moyen terme pour les personnes habitant en zone périurbaine ;
- Mais aussi de prendre en considération les habitants des villes qui, déjà actuellement, ne disposent pas de véhicule personnel et qui font face à des difficultés de déplacement.

Cependant, en ce qui concerne le point 2 du 2^{ème} chapitre : «*Favoriser l'usage des transports en commun et des modes de déplacements doux*», le CWEHF souhaite émettre une réflexion sur 2 phrases (p.14) : «*Les changements devront être substantiels. Les déplacements individuels motorisés devront être fortement réduits*».

Le CWEHF souhaite attirer l'attention sur les **différences de motifs de la mobilité entre hommes et femmes**. En effet, plusieurs études (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité ; Mainstreaming du Genre et Mobilité, Bruxelles, City & Shelter asbl, 2002) ont montré que les trajets sont différents selon le sexe des personnes, même si, là aussi, les différences s'amenuisent avec le temps et dans les catégories sociales les plus élevées. Les hommes ont tendance à effectuer des trajets pendulaires et plus longs, alors que les femmes effectuent davantage de petits trajets en boucle sur un périmètre restreint, c'est-à-dire en combinant plusieurs destinations sur un même trajet. En effet, elles se déplacent principalement pour accompagner une autre personne et pour assurer l'approvisionnement.



In: Dörhöfer, Kerstin/Terlinden, Ulla (1998): Verortungen. Geschlechterverhältnis und Raumstrukturen. Basel/Boston/Berlin: Birkhäuser Verlag.

Source : LIENARD Cl. : « Ca roule, ma poule ? », théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie, collection cahier de l'UF, n°5, 2010, p.22

L'offre de transport en commun, pour correspondre au mieux aux besoins des femmes doit, dès lors, se concevoir comme un **réseau maillé le plus finement possible** avec des **fréquences élevées** et non pas selon les grands axes disposant de peu de connexions. Le CWEHF constate que les différences de mobilité entre le milieu rural et le milieu urbain ne sont pas prises en compte dans la note du Ministre. Or, les problèmes de mobilité vécus dans le milieu rural sont beaucoup plus préoccupants, notamment pour les femmes, en ce que les transports publics ne permettent pas de répondre aux demandes de la population rurale. Ce manque de mobilité engendre un manque d'autonomie des femmes et risque de renforcer leur isolement.

Il ne s'agit donc pas de choisir, comme le suggère la question 5 du questionnaire, entre beaucoup de lignes peu desservies ou peu de lignes bien desservies. Il faut au contraire, afin de rencontrer non seulement les défis imposés par la flexibilisation des temps de vie et la conciliation de l'ensemble des sphères de la vie, mais aussi les défis écologiques, investir massivement dans le développement de transports collectifs publics, sous des formes qui peuvent varier, en ville comme à la campagne. Le budget de la Wallonie, et à l'intérieur de

celui-ci le budget des transports publics, n'est pas une enveloppe fermée et la question de l'offre des transports est avant tout une question de choix politique. Comme il en est d'ailleurs fait mention dans vos documents, c'est l'étalement urbain qui coûte cher et c'est donc à lui qu'il faut s'attaquer.

Par ailleurs, le phénomène de «mamans taxi» doit être diminué par l'amélioration de l'offre des transports publics correspondant aux activités des enfants et des adolescents, y compris pour les sorties en soirée.

Les offres de transport public «à la demande» qui ont déjà pu être testées, devraient également faire l'objet d'une **évaluation en fonction du critère de genre**, afin de déterminer si elles répondent aux types de déplacements pour tous et toutes.

D'autres solutions pourraient être imaginées, telles la création d'un billet multimodal spécifique aux petits trajets multiples (forfait 3 h de voyage en tous sens sur le réseau avec horaires étendus en soirée), ou encore l'installation de bouquets de services aux pôles intermodaux permettant de rentabiliser le temps passé dans ces lieux.

Enfin, le CWEHF soutient entièrement l'imposition d'une certaine **densité de logements/ha en fonction de l'endroit envisagé par rapport au centre**, telle que proposé au chapitre 3 de la brochure «*Les premiers atouts du territoire de demain : les centres urbains et ruraux*». En effet, cette imposition de densité aura un impact social positif pour les citoyens qui désirent s'implanter dans les centres-villes et des villages ruraux en ce qu'elle permettra de faire prendre conscience au citoyen de la valeur patrimoniale du territoire (en limitant la surface des parcelles à bâtir) et en ce qu'elle devrait tendre vers plus d'égalité sociale, au sens où les familles monoparentales ou les jeunes ménages auraient plus la possibilité qu'actuellement de s'installer dans des noyaux centraux.

3.2. Considérations particulières

Tout d'abord, le CWEHF soutient entièrement la démarche de consultation menée vers tous les publics, estimant que cette initiative permettra au politique de mieux juger de la pertinence de ses orientations et de vérifier l'adéquation de celles-ci aux besoins rencontrés par les hommes et les femmes.

Bien que le questionnaire n'ait pas été rédigé de manière à avoir une dimension genrée dans la formulation des questions, le CWEHF constate que la première page du questionnaire pose cependant la question du sexe.

Par conséquent, le CWEHF recommande que cette variable soit prise en considération pour que cette enquête puisse apporter des éléments de réponse quant aux différences de comportements entre les hommes et les femmes face aux défis proposés et particulièrement face au défi d'une réduction de la mobilité.

Il demande par conséquent au Ministre HENRY de contacter le bureau d'études chargé du dépouillement de l'enquête pour que **la variable «sexe» soit traitée comme une variable indépendante**, c'est-à-dire que les tableaux statistiques qui seront produits contiennent la variable «sexe» et pour qu'il y ait **en plus une véritable analyse de la dimension de genre au niveau des résultats** qui pourraient être mis en évidence.

Le CWEHF recommande également que la **problématique des personnes dépendantes** soit également clairement **inscrite dans le cahier des charges**, de manière à apporter des réponses concrètes dès la conception même du projet d'aménagement. Outre les résultats de cette enquête, le CWEHF estime qu'il y aurait lieu de mener une vaste campagne de sensibilisation aux problèmes que rencontrent les personnes dépendantes face aux

aménagement qui sont réalisés par les responsables de la mise en œuvre de la politique de l'aménagement du territoire (bâtiments, espaces publics.....).

Le CWEHF souhaite cependant attirer l'attention sur la question 10 du questionnaire relatif à la diminution des déplacements en voiture : «A quelles conditions pensez-vous qu'un citoyen serait prêt à supprimer une de ses voitures ?».

Dans l'objectif évoqué par cette question qui consiste à **supprimer une voiture** dans le ménage, le CWEHF craint que le véhicule sacrifié soit le plus souvent celui utilisé par la femme, ce qui engendrerait un **impact négatif sur le mouvement d'émancipation féminine** qui a permis, entre autre, l'obtention du permis de conduire et la possession d'un véhicule personnel.

Afin d'entraver cette possibilité de réduction de l'émancipation des femmes, le CWEHF propose qu'un travail soit réalisé au niveau du **changement des mentalités** pour faire, des voitures au sein d'un ménage ou entre voisins, **un outil partagé** et non plus des objets individuels caractérisés par un sentiment identitaire fort, en particulier chez les hommes.

Ce changement de mentalité est d'autant plus nécessaire si la voiture est un outil de travail pour les femmes travaillant dans certaines professions typiquement féminines et précaires, comme les aides familiales ou les aides ménagères. Ces travailleuses utilisent en effet leur véhicule personnel pour se rendre au domicile de leurs clients, et les alternatives en transport en commun ne sont pas rentables pour les employeurs (temps de trajet). Dès lors des incitants pourraient être mis en place pour encourager les employeurs à organiser les plannings de travail en fonction d'un critère géographique afin que les travailleuses puissent effectuer un minimum de km.

La possession d'un véhicule personnel est une obligation pour ces femmes qui doivent, parfois, s'endetter pour acquérir ce qui est, pour elles, un outil de travail. Pour ces travailleuses, disposer d'un parc de véhicules de services partagés mis à disposition par la société serait un progrès indéniable.

De même, concernant les demandeurs d'emploi, le CWEHF observe que sur le terrain, une plus grande proportion de femmes que d'hommes refusent un emploi pour cause de son éloignement.

Pour toutes ces personnes précarisées, l'accès facilité à une voiture personnelle est un facteur d'émancipation économique et social. Toute mesure environnementale visant à diminuer l'utilisation de la voiture personnelle ou de société doit en tenir compte.

Au niveau privé, une autre piste à encourager serait **l'utilisation, en complément de la voiture du ménage, de moyens de transports alternatifs**, comme par exemple le système CAMBIO, de manière à ce que chaque membre du ménage puisse garder son autonomie et son émancipation. Afin d'atteindre cet objectif, le CWEHF recommande qu'une campagne de sensibilisation aux moyens alternatifs (notamment à la demande) soit menée.

Les impératifs écologiques et la nécessaire égalité des sexes renforcent cette réflexion et justifient l'urgence de la mise en place de campagnes de sensibilisation concrètes de la part du politique.

Enfin, le CWEHF demande, de manière générale, la collecte systématique de données statistiques ventilées selon le sexe en ce qui concerne non seulement l'utilisation de ces modes alternatifs mais aussi sur tous les indicateurs concernant la mobilité.