



Communiqué de presse :

Et si choisir politiquement de garantir le droit à la mobilité devenait avant tout un levier de réduction des inégalités, tout en rencontrant les enjeux climatiques et environnementaux ?

Par qui, pour qui et pour quoi la mobilité est-elle pensée aujourd'hui ? Qui sont les oublié.e.s ?

- Les personnes appauvries, dans la pauvreté, vivant dans le trop peu de tout ou dans le trop juste permanent, parfois confrontées aussi à des réalités de vie complexes, à une santé défaillante ou à une déficience physique ou mentale ont-elles assez voix au chapitre pour penser la politique de la mobilité ?
- N'y a-t-il pas une forte disproportion entre les débats, décisions et moyens financiers en faveur des voitures de société, alors que la garantie de disposer d'un moyen de transport sans difficulté (individuel ou collectif) n'est que très partiellement débattu avec les plus vulnérables ?
- Même si cela semble symbolique à certains, n'est-t-il pas totalement choquant que les voitures « ancêtres » bénéficient de droits dont ne dispose plus la personne contrainte de circuler avec une vieille voiture considérée trop polluante par les autorités ?
- Est-ce pensable qu'il ne soit plus possible à des personnes d'aller suivre des cours du soir en promotion sociale à 20 km de chez elle sans devoir quitter avant la fin car plus aucun transport en commun ne peut les ramener dans leur localité ?
- Et que dire pour le cinéma ou le théâtre... partir en courant à la fin pour attraper le dernier train... et rater donc le débat, l'échange et la convivialité... ce qui conduit beaucoup de personnes à ne plus s'y rendre ! Est-ce pensable que des personnes doivent s'endetter avant de toucher leur premier trop souvent maigre salaire pour acheter un moyen de transport individuel d'occasion par défaut de mobilité collective ?
- Est-ce raisonnable que des personnes stressent à l'idée que le rendez-vous au CPAS pourrait durer plus d'une heure et qu'alors elles devraient racheter un ticket de bus pour le retour ?
- Est-ce acceptable que des personnes porteuses de handicap n'osent plus prendre le train car la confrontation à la digitalisation sur les quais les panique ?
- Comment comprendre que l'achat pour se déplacer en train coûte plus cher au guichet que via le net quand on connaît l'ampleur des inégalités numériques et l'importance des enjeux climatiques ?
- Que penser d'un déplacement de plus de 2h00, faisant usage de plusieurs transports en commun et intégrant une partie de marche à pied, pour se rendre en formation à 40 Km de son centre d'accueil et avec une garantie aléatoire de paiement de l'abonnement ?
- Est-ce crédible que les personnes s'entendent seriner par les pouvoirs publics, insertion sociale, insertion socio-professionnelle, insertion par l'emploi, dès lors que la politique publique de la mobilité par ses défaillances ne la permet pas ou la complexifie nettement ?
- Et que dire du/des parent(s) dont le contact avec un ou plusieurs de leurs enfants soumis à une mesure de placement est rendu aléatoire pour cause de mobilité ... quel impact sur le lien, la relation, la confiance dans le contrat de « rencontre »... quelle garantie que cela ne sera pas mis à charge du/des parent(s) dit(s) alors « incapable(s) » de prioriser, de mettre en œuvre en faveur de leur(s) enfant(s)... quelle impact sur la culpabilité et les

incompréhensions entre les parties (professionnels, parent(s), enfant (s)) ? Il en est de même pour les visites vers les personnes en détention, en hospitalisation de longue durée pour raison de santé mentale ou physique, soignées dans la longue durée pour se libérer d'addictions, pour des personnes âgées en maison de repos ou de convalescence.

La liste des incohérences et des violences institutionnelles liées au droit à la mobilité pourrait encore s'allonger !

Une non-effectivité et tout affaiblissement du droit à la mobilité chronocise structurellement les inégalités !

Outre les prix qui sont encore très fréquemment un obstacle difficile à surmonter pour bien des personnes vulnérables, malgré les avancées en matière de gratuité pour certains moyens de transport en commun, les autres épreuves actuelles et à venir pour exercer leur droit à la mobilité sont nombreuses pour celles et ceux qui cumulent déjà les épreuves économiques, sociales, de santé ou déficience physique, mentale ou psychique.

Ainsi, une sanction liée à l'utilisation de vieilles voitures considérées polluantes (impossibilité de fréquenter certaines villes et hypothèse d'une taxe carbone) est, et serait, une réelle injustice dès lors que les alternatives accessibles n'existent pas, qu'un effort réel ne sera pas imposé aux producteurs automobiles, et que les voitures de société, même électriques, continueront à polluer (autrement) et à peser sur un déséquilibre inéquitable en matière d'investissement par rapport au droit à la mobilité. N'est-ce pas mettre la charrue avant les bœufs en s'attaquant à des proies faciles, peu nombreuses et qui pour la plupart ne se rendent pas une seule fois à l'étranger en avion ou par tout autre moyen !

Et dans la foulée, que dire de la pensée simpliste qui aime à croire que la santé de toutes et tous (et la composition familiale) permet le recours à la mobilité douce, ce qui est vécu comme une violence intense par celles et ceux qui s'entendent reprocher leur non-volonté d'effort en faveur des enjeux climatiques ! Il n'est plus à démontrer que la pauvreté affecte la santé des personnes, et que beaucoup de personnes qui vivent dans le trop peu de tout se terrent chez elles et se déplacent peu, même parfois pas du tout lorsque ce serait indispensable. Parlons aussi d'un maillage affaibli ou non-complété autant dans les bus que les trains, majoritairement dans les zones rurales ou semi-rurales mais aussi en ville, qui impose à ces personnes de renoncer à se déplacer, ou qui leur demande une programmation en amont pour recourir à un service associatif ou privé, ou à une sollicitation de la solidarité sur les réseaux sociaux qui selon les réponses rendra le déplacement possible ou pas !

Que penser de la complexification de l'accès par la dramatique fermeture des gares qui n'accueillent plus, n'abritent plus, qui ne permettent plus des échanges, qui n'entraident plus, qui n'expliquent et ne rassurent plus oralement, qui n'emploient plus... pour aller vers le tout à la digitalisation (avec sanction financière si l'usage n'en est pas fait). Ce ne sont pas des portraits de travailleurs souriants collés sur des panneaux qui ne remplaceront jamais ce vide décidé politiquement ! Nous pourrions encore évoquer pas mal d'obstacles dont l'épreuve de force économique et de contenu qu'est devenu le permis de conduire !

La mobilité doit être reconnue comme une des causes du non-recours aux droits !

Lorsqu'accéder aux droits de base est déjà un défi majeur pour les personnes dont les revenus sont trop faibles, que les personnes travaillent ou pas, pour les personnes qui vivent dans le trop peu de

tout, comment ne pas comprendre que si le droit à la mobilité n'est pas garanti, c'est une couche de problèmes en plus qui poussent les gens vers la désaffiliation sociale.

Accéder aux droits à la santé, à la formation, à l'emploi, à l'enseignement, au logement, à l'alimentation, aux services administratifs-sociaux-bancaires, à la culture, au sport et à la détente, au droit à exercer sa relation parentale ou familiale, reste le parcours du combattant pour les personnes dont les revenus sont largement encore en-dessous du seuil de pauvreté ou qui vivent sur le fil, même dans le cadre de l'emploi.

Pour peu que vous connaissiez une situation de monoparentalité, de handicap, de migration, de vieillissement, alors que vous êtes femme ou jeune, dans un contexte appauvri, cela prend encore des dimensions plus complexes. Et quelle confrontation pour les « oubliés », les personnes qui sortent d'institutions fermées, sans le sou, et qui doivent nécessairement commencer par prendre le train ou le bus... un beau début pour la confiance en soi et en la société !

Malgré les aides partielles (prises en charge des frais de déplacement vers les formations agréées), les évolutions (gratuité progressive pour les bus, avantages suivant les statuts, ...), la mobilité reste un obstacle, un problème, un empêchement, qui s'ajoute aux autres combats pour vivre ou survivre dès lors que l'appauvrissement, la pauvreté et la pauvreté durable sont un fait. En effet, ce non-recours aux droits peut avoir des conséquences qui aggravent la situation des personnes. Cela prend des formes diverses telles que : un rendez-vous raté dans une administration ou un service d'aide à la jeunesse, une impossibilité de se rendre au tribunal car le trajet est impayable, dépenser de l'argent que les personnes n'ont pas pour aller chercher des colis alimentaires ou se rendre au CPAS ou aller vers un service bancaire, reporter des soins, ne plus fréquenter une formation, ne pas se rendre à des activités socioculturelles et autres, être empêché d'exercer sa citoyenneté à travers la participation dans des associations d'éducation permanente, renoncer aux relations sociales, ne pas pouvoir aller rendre visite à des enfants placés en institution, etc.

Dramatiquement, à cette incapacité matérielle et financière s'ajouteront trop souvent le jugement, l'étiquette de non-collaborant, de mal-organisé, de négligeant, de non-respectueux du service ou de l'institution, d'être incapable de prioriser... soit la triple peine : être pauvre, ne pas trouver de solutions pour se déplacer et mal le vivre, être disqualifié par ceux qui ne savent pas à quel point vivre malgré la pauvreté est un combat quotidien.

Réduction des inégalités pour lutter contre la pauvreté et enjeux climatiques sont des alliés.

Les témoins du vécu/militant.e.s et l'équipe du RWLP sont totalement engagés en faveur des enjeux climatiques à rencontrer de façon urgente. La mobilité en fait partie. Si la gratuité progressive et des aménagements de tarifs dans les transports en commun (surtout les TEC et la STIB) est une piste de solution, **il y a toutefois urgence de combiner réponses sociales et réponses climatiques en choisissant avec discernement avec qui commence la gratuité, comment s'organise l'offre, où se localisent les services, comment agir sur toutes les formes de spéculation en matière de logement.** Si la gratuité pour les jeunes est une piste qui se concrétise, pour le RWLP s'impose également le fait de pratiquer la gratuité rapide pour se rendre vers un ensemble de services qui permettent d'accéder aux droits énoncés ci-dessus. Ne serait-il pas heureux que les parents qui doivent aller rendre visite à leurs enfants en institutions puissent bénéficier de la gratuité immédiate et totale, ainsi qu'une personne qui doit se rendre vers des services qui sont éloignés de son domicile, ou qui suit un traitement pour maladie chronique dans des centres de soins, etc.

Ceci sans ajouter des démarches aux démarches, sans devoir aller montrer patte blanche dans des services sociaux surchargés dont le rôle n'est pas de se substituer au paiement et l'organisation de la mobilité.

Si nous pouvons adhérer à la volonté de densification proche des gares, alors comment juguler la spéculation qui fait que les plus vulnérables ne pourront jamais accéder à ces logements ? S'il est utile de favoriser les déplacements à pied, en deux roues, comment rapprocher les services nécessaires à la vie quotidienne des gens plutôt que de laisser faire ou d'organiser l'inverse ? Si la voiture est indispensable à certains (la voiture pour faire société), comment agir sur les familles multi-voitures grosses cylindrées, sur les voitures salaires de société, sur le tourisme dit vert qui attire des milliers de personnes en voiture, sur les constructeurs ?

Le droit à la mobilité participe aux relations sociales, à la reconstruction de relations sociales, et/ou à la possibilité de participer à la vie en société. Voilà pourquoi il doit être pensé avec le discernement nécessaire pour le caractère universel qui doit être recherché, mais aussi pour l'équité qui doit être le résultat d'une politique centrée sur la réduction des inégalités. Voilà pourquoi le coût de la mobilité ne peut peser à ce point sur le portefeuille qu'il en empêche l'usage, voilà pourquoi il doit aussi être pensé en fonction de conditions de vie particulières à certains moments de la vie.

Contact presse -> Julie Mawet – J.mawet@rwlp.be - 0476/ 96 95 26 ou 081/ 31 21 17