

Collection

Working
paper

La participation citoyenne et la dimension sociale dans les politiques de mobilité

Par Céline BRANDELEER et Alexandre MAHIEU

Janvier 2010

Le Think tank européen ***Pour la Solidarité*** (asbl) – association au service de la cohésion sociale et d'un modèle économique européen solidaire – travaille à la promotion de la solidarité, des valeurs éthiques et démocratiques sous toutes leurs formes et à lier des alliances durables entre les représentants européens des cinq familles d'acteurs socio-économiques.

À travers des projets concrets, il s'agit de mettre en relation les chercheurs universitaires et les mouvements associatifs avec les pouvoirs publics, les entreprises et les acteurs sociaux afin de relever les nombreux défis émergents et contribuer à la construction d'une Europe solidaire et porteuse de cohésion sociale.

Parmi ses activités actuelles, ***Pour la Solidarité*** initie et assure le suivi d'une série de projets européens et belges ; développe des réseaux de compétence, suscite et assure la réalisation et la diffusion d'études socioéconomiques ; la création d'observatoires ; l'organisation de colloques, de séminaires et de rencontres thématiques ; l'élaboration de recommandations auprès des décideurs économiques, sociaux et politiques.

Pour la Solidarité organise ses activités autour de différents pôles de recherche, d'études et d'actions : la citoyenneté et la démocratie participative, le développement durable et territorial et la cohésion sociale et économique, notamment l'économie sociale.



Think tank européen **Pour la Solidarité**

Rue Coenraets, 66 à 1060 Bruxelles

Tél. : +32.2.535.06.63

Fax : +32.2.539.13.04

info@pourolasolidarite.be

www.pourolasolidarite.be

Les cahiers de la Solidarité

Collection dirigée par Denis Stokkink

- *Responsabilité sociétale des entreprises. La spécificité des sociétés mutuelles dans un contexte européen*, Les Cahiers de la Solidarité n°23, série responsabilité sociétale des entreprises et diversité, 2010
- *Concilier la vie au travail et hors travail*, Cahier de la Solidarité hors-série, 2010.
- *Faut-il payer pour le non-marchand ? Analyse, enjeux et perspectives*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n°22, 2009.
- *Mobilité durable. Enjeux et pratiques en Europe*, Série développement durable et territorial, n°21, 2009
- Tiphaine Delhommeau, *Alimentation : circuits courts, circuits de proximité*, Série développement durable et territorial, n° 20, 2009.
- Charlotte Creiser, *L'économie sociale, actrice de la lutte contre la précarité énergétique*, Série développement durable et territorial, n° 19, 2009.
- *Europe et risques climatiques*, participation de la Fondation MAIF à la recherche dans ce domaine, série Développement durable et territorial, n° 18, 2009.
- Thomas Bouvier, *Construire des villes européennes durables*, tomes I et II, Série développement durable et territorial, n° 16 et 17, 2009.
- *Europe, énergie et économie sociale*, Série développement durable et territorial, n° 15, 2008.
- *Décrochage scolaire, comprendre pour agir*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 14, 2007.
- Séverine Karko, *Femmes et Villes : que fait l'Europe ? Bilan et perspectives*, Série Développement durable et territorial et politique de la ville, n°12(n°13 en version néerlandaise), 2007.
- Sophie Heine, *Modèle social européen, de l'équilibre aux déséquilibres*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 11, 2007.
- *La diversité dans tous ses états*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 10, 2007.
- Francesca Petrella et Julien Harquel, *Libéralisation des services et du secteur associatif*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 9, 2007.
- Annick Decourt et Fanny Gleize, *Démocratie participative en Europe. Guide de bonnes pratiques*, Série Citoyenneté et démocratie participative, n° 8, 2006.
- Éric Vidot, *La reprise d'entreprises en coopératives : une solution aux problèmes de mutations industrielles ?* Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 7, 2006.
- Anne Plasman, *Indicateurs de richesse sociale en Région bruxelloise*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 6, 2006.
- Sarah Van Doosselaere, *Démocratie participative, dialogues civil et social dans le cadre du modèle social européen. Une description générale des concepts*, Série Citoyenneté et démocratie participative, n° 5, 2004.
- Anne Plasman, *Calcul des indicateurs de richesse économique et de solidarité en Belgique*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 4, 2004.
- *Entreprenariat collectif et création d'entreprises dans un cadre d'économie sociale*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 3, 2004.
- *Relevé, analyse, évaluation et recommandations en matière d'expériences innovantes de partenariats entre entreprises privées, syndicats et/ou ONG dans la lutte contre les*

discriminations et en matière d'intégration des populations immigrées, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 2, 2004.

- Anne Plasman, Dimitri Verdonck, *La Politique de cohabitation-intégration à Bruxelles*, Série Citoyenneté et démocratie participative, n° 1, 2004.

Introduction

La dimension sociale de la mobilité : une dimension à prendre en compte dès la conception des politiques publiques...

Avec la montée en puissance du concept de développement durable et des préoccupations à la fois économiques, environnementales et sociales qu'il engendre, la question de la mobilité durable se pose de manière plus pressante. La mobilité, phénomène indispensable et caractéristique du monde moderne, se doit de trouver des modes de concrétisation qui respecte les trois piliers d'un développement harmonieux et soucieux des générations futures.

Le volet social tend parfois à être sous-estimé dans les politiques publiques de mobilité durable, alors qu'elles ont des incidences réelles sur le tissu urbain et sur la cohésion sociale en général. Nous allons donc considérer ces enjeux et évoquer la possibilité d'une participation citoyenne pour replacer la mobilité durable au croisement des trois thématiques du développement durable. Avant toute chose, il semble important de noter que la mobilité ne peut être considérée individuellement, mais doit être replacée dans son contexte :

> sociétal : parce qu'elle découle de pratiques sociales et est tributaire des représentations collectives de l'espace, du temps et du mouvement, autant qu'elle influence celles-ci ;

> urbain : dans le sens où elle est tant la cause que la résultante de la forme et des politiques d'aménagement du territoire, la mobilité est donc en interaction constante avec la politique de la ville en général et ne peut être pensée en dehors d'elle.

I. Mobilité et inégalités : une brève présentation des facteurs influençant la mobilité

L'évolution de nos sociétés a, parmi d'autres, fait émerger la mobilité comme un « capital » : ce concept suppose de concevoir la mobilité non pas comme le déplacement en soi, mais comme une « capacité à », une somme d'opportunités, un *potentiel* de déplacement. A partir de cette vision, la mobilité peut devenir facteur de différenciation et d'inégalités parce qu'elle est une condition de participation à la vie sociale (en termes d'accès aux activités, aux services, à un emploi, aux formations) et par là également, facteur de cohésion et d'inclusion.

L'Union européenne et la dimension sociale de la mobilité

Pour de multiples raisons, les transports publics, locaux et régionaux, contribuent à la lutte contre l'exclusion sociale. D'une part, ils sont nécessaires pour permettre le fonctionnement du marché du travail et le développement économique. Ils réduisent l'isolement de quartiers résidentiels périphériques et des régions rurales. D'autre part, ils contribuent à une meilleure qualité de vie notamment en ce qui concerne l'environnement (réduction des nuisances sonores, qualité de l'air).

COMMISSION EUROPEENNE, *Cohésion et transport*, Communication au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions, COM(1998)806, 14 janvier 1999. europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/l24207_fr.htm

L'inégalité face à la mobilité se marque, par exemple dans l'usage des transports en commun, dans la maîtrise de la langue, des schémas d'organisation de l'espace, l'habitude des comportements à adopter, etc. Il s'agit d'une inégalité en termes de normes. Par ailleurs, il existe des inégalités en termes d'accès aux transports : obstacle principalement financier mais aussi physique (personnes âgées ou à mobilité réduite, malvoyants, enfants en bas âge, etc.) Le choix des politiques de mobilité joue un rôle dans ces deux dimensions de l'inégalité. Dans la première dimension, l'accès à la mobilité sera directement dépendant de la complexité du réseau de transport et de la clarté et simplicité des règles de celui-ci. Dans la deuxième dimension, cela dépendra, outre l'aspect financier, directement du choix des infrastructures mais également du tracé des lignes. Ainsi, les politiques de mobilité peuvent contribuer à un renforcement de la ségrégation sociale par leur incidence spatiale.

A. La société mobile

Toujours plus vite, toujours plus loin. Voilà bien une devise qui pourrait parfaitement résumer notre société contemporaine. En effet, la fin de la seconde guerre mondiale et les Trente Glorieuses ont été marquées par la démocratisation massive et fulgurante de l'automobile. S'il a fallu plus de quarante ans pour réaliser la jonction Nord-Midi à Bruxelles, à peine trois années ont été nécessaires pour transformer cette même ville en capitale mondiale de l'automobile à l'occasion de l'Exposition universelle de 1958¹. Le « tout à l'automobile » a entraîné un nouveau rapport à l'espace et au temps. La mixité spatiale a fait place à la spécialisation : quartiers commerciaux, quartiers culturels, quartiers résidentiels, quartiers de bureaux, entraînent un accroissement de la demande de mobilité. L'économie florissante et l'essor d'une population en quête de confort et de tranquillité a entraîné un exode urbain qui a engendré une périurbanisation de plus en plus marquée. La société de consommation a vu apparaître en périphérie de grands centres commerciaux, facilement accessible en voiture grâce à leurs parkings immenses et à leur situation géographique finement étudiée. La demande sans cesse accrue en matière de biens de consommation nécessite une logistique de plus en plus évoluée reposant sur de grands centres de distribution à l'accessibilité optimale afin d'approvisionner les commerces rapidement et efficacement. Espace et accessibilité routière deviennent essentiels. Enfin, l'explosion de la demande de services à la personne est synonyme de flexibilité et de mobilité accrue. En quelques années à peine, une nouvelle norme sociale est apparue : l'obligation de mobilité, reflétée par « *les tensions et les pressions que la mobilité généralisée opère tant au niveau de l'individu que de la société ou de l'espace physique* ». ² Obligation spatiale donc par l'éclatement de la localisation des activités tout d'abord, mais également obligation sociale marquée par la possession d'une automobile, objet central de la « capacité » de mobilité.

Ces quelques exemples, loin d'être exhaustifs, montrent à quel point le rapport entre territoire et mobilité est important. La mobilité doit être considérée comme un assignateur social et spatial fort. Aujourd'hui, être immobile, c'est être en dehors de la société d'un point de vue social, économique et culturel. La mobilité ne se suffit pas à elle-même, elle n'est pas un but en soi. Il ne faut également pas la confondre avec le transport qui se limite, lui, aux moyens et aux techniques circulatoires. La mobilité est bien plus que cela, c'est un facteur de l'intégration sociale et urbaine qui va de pair avec l'autonomie psychologique,

¹ HUBERT Michel, *L'expo 58 et le « tout à l'automobile » Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ?*, Brussels Studies n°22, Octobre 2008.

² LANNOY Pierre, RAMADIER Pierre (dir.), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Coll. Science, éthique et société n°2, Ed. Academia-Bruylant, 2007, p.19.

symbolique et culturelle.³ La mobilité conditionne également fortement l'accès aux ressources de la vie en société, qu'il s'agisse de la formation et du travail ou encore des loisirs et de la sociabilité. Or, si la mobilité est nécessaire à l'intégration, l'exclusion géographique ou sociale réduit fortement les possibilités de mobilité. Même si les dernières années ont vu les efforts redoubler en matière de transport public, l'absence de voiture reste encore et toujours doublement pénalisante : elle peut être synonyme d'assignation territoriale et d'exclusion sociale.

B. Typologie des inégalités

Pendant des années, les inégalités étaient essentiellement définies en termes socio-économiques. Le concept s'est aujourd'hui étendu pour inclure les inégalités culturelles, sociales, psychologiques, physiologiques etc.

Le vocabulaire s'est étoffé au fil du temps. Les études du Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (Certu) et du Laboratoire d'Économie des Transports (LET) de Lyon distinguent trois termes ⁴:

- > les **disparités** sont des écarts. C'est par exemple le taux de motorisation des ménages ;
- > les **différenciations** sont les causes de ces écarts. Ainsi, le faible taux de motorisation à Paris intra muros s'explique par les faibles distances et la densité du réseau de transport en commun bien plus que par les écarts de revenus ;
- > les **inégalités** sont une interprétation des différenciations selon une échelle de valeurs où l'égalité est perçue comme positive.

En prolongement, il faut également distinguer les inégalités verticales marquées par la distribution des revenus entre les classes ou groupes sociaux et les inégalités horizontales liées aux différences physiques, géographiques et cognitives à l'intérieur de classes ou de groupes sociaux disposant du même niveau de revenu. Enfin, certaines inégalités sont choisies alors que d'autres sont subies⁵.

³ Collectif, *Inégalités de déplacement. Un bilan en demi-teinte*. Predit, Recherches & Synthèse n°1 septembre 2003, p.4.

⁴ CLAISSE Gérard et al., *Des différenciations aux inégalités de motorisation des ménages*, Rapport de recherche pour le PREDIT-PUCA, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 2002.

⁵ CLAISSE Gérard et al., *Inégalités de déplacement et équité sociale, la donne*, Etude du Club Innovations Transports des Collectivités du Certu, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 2003. www.innovations-transport.fr/Inegalites-de-deplacement-et?lang=fr

C. Les freins à la mobilité

Si la mobilité est essentielle à l'insertion sociale, elle est facteur d'inégalités sociales. Certains sont mobiles et ont accès aux ressources de la vie sociale alors que d'autres le sont moins et se retrouvent déclassés. La question est donc de savoir pourquoi certains sont effectivement mobiles lorsque d'autres le sont beaucoup moins. En d'autres termes, quels sont les facteurs influençant la mobilité ? Le sociologue Eric Le Breton⁶ distingue cinq facteurs, que nous allons développer ci-après : les moyens de déplacement, le système des objets de la mobilité, les techniques du corps, la cognition de l'espace et les compétences sociales.

1. Les moyens de déplacement

La réalisation de bon nombre d'activités exige encore et toujours l'accès à un moyen de transport. L'omniprésence de la voiture dans les déplacements quotidiens n'est plus à démontrer. La congestion de nos routes et autoroutes est sur le point de devenir structurelle, si ce n'est déjà le cas.

L'omniprésence de la voiture : l'exemple de la Région de Bruxelles-Capitale

- > Bruxelles compte 6 véhicules pour 10 habitants, soit environ 600 000 immatriculations.
- > Près de 400 000 voitures circulent chaque jour à Bruxelles :
 - 25,4% des déplacements sont inférieurs à 1 km ;
 - 50% sont inférieures à 3 km ;
 - 62,2% sont inférieurs à 5 km.
- > 225 000 voitures entrent ou sortent de la capitale chaque jour.
- > La Région accueille chaque jour un flux de près de 69 000 véhicules destinés au transport de marchandises.
- > Le taux d'occupation moyen des voitures ne dépasse pas 1,22 personne par voiture.
- > Près de 60% des Bruxellois effectuent la majorité de leurs déplacements principalement en voiture et seuls 30% adoptent des modes de déplacement peu ou pas polluants (marche, vélo ou transport en commun).

Source : Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE), *Eco-mobilité, Quels sont les chiffres ?* www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Particuliers/Informer.aspx?id=1742

⁶ LE BRETON Eric, *Mobilité et inégalités sociales*, Texte de la 603^e conférence de l'Université de tous les savoirs, 7 janvier 2006, p.6.

Si la voiture est bien omniprésente dans notre société, son impact n'est pas uniforme au sein de la population. En effet, même si les plus pauvres sont dix fois plus pauvres que les plus aisés, ils ne sont que trois fois moins motorisés. Ce qui a pour conséquence un budget auto disproportionné pour une frange importante de la population : celui-ci peut représenter un quart du revenu, soit autant que le logement⁷. Ce sont les plus pauvres qui concentrent l'essentiel des voitures d'occasion. Ceux-ci possèdent des voitures dont l'âge moyen est de huit ans contre quatre ans pour l'ensemble de la population. Ces voitures sont en outre les plus polluantes et celles qui sont en plus mauvais état. Ce constat ne peut manquer d'interpeller à l'heure où les péages urbains et autres zones environnementales tendent à s'imposer auprès de certains décideurs politiques.

Mais voilà, la voiture leur est indispensable. Car, pour beaucoup, posséder une voiture n'est pas un choix, mais une contrainte. C'est une condition explicite, voire implicite, à l'embauche pour nombre de professions comme le bâtiment, le travail en horaires décalés, les tournées de maintenance, les services à domicile, le porte-à-porte ou encore la vente ambulante. En outre, la possession d'un véhicule est encore vécue comme un ultime rempart contre la plus extrême pauvreté. Dans cette optique, la voiture reste encore et toujours un signe extérieur d'inclusion sociale. Michel Hubert⁸ note toutefois que paradoxalement en Belgique, les populations les plus précarisées sont souvent les mieux desservies en transports en communs (à l'exception de certains quartiers), ce qui ne provoque pas de phénomènes de ghettoïsation comme les banlieues de grandes villes françaises. Il souligne toutefois que les transports en commun ne sont pas considérés comme une alternative. C'est une solution par défaut, en attente de pouvoir se procurer une voiture. Pour beaucoup, prendre les transports en commun est considéré comme dégradant. Ils sont en quelque sorte considérés comme les transports du pauvre.

L'accès à un moyen de déplacement est donc inextricablement lié aux moyens financiers. Le coût d'accès de la mobilité automobile, mais également résidentielle, disqualifie immédiatement et durablement les citoyens ayant de faibles revenus. Se déplacer coûte cher. L'exclusion économique et professionnelle entraîne l'explosion du budget auto, voire la suppression pure et simple du véhicule. Or, pour pouvoir accéder à certains emplois, la voiture est une exigence. C'est le cercle vicieux qui fait dire à certains « *pour aller travailler, j'aurais besoin de 50€ pour faire le plein de ma voiture...* ». Ce qui signifie en d'autres termes que l'accès à certains emplois nécessite un effort financier non négligeable. Nous sommes ici en présence d'un exemple de piège à l'emploi.

⁷ *Inégalités de déplacement. Un bilan en demi-teinte, Op. Cit.*, p.2.

⁸ Michel Hubert est docteur en sociologie et professeur aux Facultés universitaires Saint-Louis (FUSL) où il préside l'Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB) et dirige le Centre d'études sociologiques. Plusieurs de ses recherches sont axées sur les problématiques bruxelloises, au premier rang desquelles, la mobilité.

Si la voiture est inaccessible, les transports en commun ne peuvent-ils pas raisonnablement la remplacer ? Dans cette optique, il faut avant tout que les différents territoires de vie – les lieux de résidence, de travail, de loisirs etc. – soient géographiquement et temporellement accessibles en transports en commun. C'est un truisme, mais c'est une exigence qu'il est difficile à rencontrer. Prenons l'exemple d'une dame d'ouvrage habitant Anderlecht et dont le travail commence à quatre heures du matin dans un zoning de Zaventem. Elle devra traverser toute la ville à une heure où les transports publics ne sont pas encore légion. Même si cette première exigence était rencontrée, elle n'aura vraisemblablement pas de ligne directe vers son lieu de travail ce qui lui infligerait des ruptures de charge⁹ pénalisantes qui allongeraient d'autant plus son trajet. La voiture est donc le seul et unique moyen de transport dont dispose cette dame pour aller travailler.

Abstraction faite de l'accessibilité géographique et temporelle des transports en commun, de nombreux efforts ont été entrepris par la collectivité afin de mettre en place des mesures correctrices telles les tarifications sociales ou encore la gratuité pour certaines catégories d'usagers. Mais l'accessibilité financière des transports publics est-il un incitant suffisamment fort pour pouvoir palier l'absence de voiture personnelle ? Pas forcément. Les exemples de gratuité ont montré les limites de cette politique. Que ce soit à Hasselt en Belgique, en encore, à Châteauroux en France, un constat s'impose : la gratuité n'a pas entraîné de report modal¹⁰. Si augmentation il y a eu, c'est en partie des piétons et des cyclistes. La pression automobile, elle, est restée au même niveau.

Se mouvoir et prendre les transports publics demande également de pouvoir appréhender son environnement. Ce qui exige une certaine maîtrise technique et cognitive. Emprunter les transports en commun, lire un plan ou encore évoluer dans un environnement inconnu n'est pas aussi facile qu'il n'y paraît. C'est ce que nous allons observer dans les prochaines lignes.

2. Le système des objets de la mobilité

La mobilité suppose une multitude d'objets faisant la médiation entre les personnes et les territoires¹¹. Les objets de frontière, c'est-à-dire les dispositifs permettant de passer d'un territoire à l'autre, peuvent engendrer des difficultés. Si les péages routiers, les portiques de sécurité dans les aéroports, les systèmes de compostage des titres de transports, ou encore les distributeurs automatiques de titres de transports, paraissent simples d'usage aux

⁹ Rupture de charge : étape pendant laquelle des marchandises ou des passagers transportés par un premier véhicule sont transférés dans un second véhicule, immédiatement ou après une période de stockage.

¹⁰ Report modal ou transfert modal : le résultat du changement d'un mode de déplacement vers un autre. Par exemple utiliser les transports en commun en lieu et place de la voiture.

¹¹ LE BRETON Eric, Mobilité et inégalités sociales, Op. Cit., pp.10-11.

premiers abords, leur utilisation ne va pas forcément de soi pour un grand nombre d'utilisateurs ne maîtrisant pas la technologie (le recours à un écran tactile par exemple), ne sachant pas lire ou difficilement, ou ne possédant pas de carte bancaire.

Outre des compétences techniques, il faut également disposer des compétences sociales adaptées. Pour utiliser les dispositifs de la mobilité, il faut être capable de discuter avec les professionnels qui les font fonctionner. Il faut être capable de demander un renseignement, une aide ou encore une orientation. Cela suppose donc d'être capable de trouver la bonne personne et le bon guichet, mais également d'être capable de se faire comprendre.

3. Les techniques du corps

Nous l'avons dit précédemment, se déplacer aisément au moyen de transports accessibles, rapides et souples permet de participer pleinement à la vie sociale. Or aujourd'hui encore, les personnes à mobilité réduite (PMR) ne sont toujours pas maîtresses de leur mobilité et rencontrent de ce fait des difficultés pour s'intégrer professionnellement, socialement et culturellement. Nous touchons ici essentiellement à la mobilité en tant que capacité physique. Mais pas uniquement, comme nous le montrerons ci-après. À ce niveau également, nous ne sommes pas tous égaux. Toutes les PMR n'ont pas l'opportunité d'avoir une voiture personnelle qui s'adapte à leurs besoins et à leur handicap. Les personnes à mobilité réduite le deviennent donc encore plus, faute de mobilité.

Par PMR, nous entendons bien sûr les personnes handicapées moteurs ou cérébrales, les aveugles ou malvoyants, les personnes obèses, les personnes âgées, mais également les enfants, les parents avec poussettes ou encore les personnes transportant des paquets lourds et encombrants. Si nous comprenons aisément les difficultés que peuvent rencontrer ces personnes dans le cadre de leurs déplacements, il n'en va pas forcément de même pour d'autres catégories de PMR nettement plus discrètes. Il s'agit ici des personnes précaires mais également des personnes ne sachant pas lire ou difficilement, ou encore des personnes prématurément usées par le travail dont le handicap ne saute pas immédiatement aux yeux.

L'accessibilité des lieux et des transports est donc un enjeu primordial de la mobilité pour tous. Si depuis quelques années des exigences techniques apparaissent afin de rendre accessibles les lieux publics (plans inclinés, passerelles, ascenseurs etc.) ainsi que les transports (tram à plancher bas, quais surélevés etc.), de nombreux efforts sont encore à entreprendre afin de prendre en considération les catégories de PMR plus discrètes. Par exemple, la signalétique et les informations utilisent encore énormément le support écrit ce qui engendre des difficultés pour les personnes malvoyantes, illettrées ou analphabètes. Une solution serait, notamment, de généraliser les annonces vocales des arrêts dans les

transports publics à l'image du métro de Londres. Le recours massif à l'écrit ferme également la porte à bon nombre de personnes ne maîtrisant pas la langue du pays d'accueil. De nombreuses études constatent, par exemple, que la langue est une barrière très difficilement franchissable pour un grand nombre de femmes issues de l'immigration. Ce qui a pour conséquence de les enfermer dans leur quartier et de réduire ainsi leur autonomie et leur intégration.

Les PMR ont une définition plus large qu'il n'y paraît, ce qui nous fait dire que nous sommes potentiellement tous des personnes à mobilité réduite. Ici, la mobilité passe par l'accessibilité physique des lieux et des transports mais également par leur accessibilité cérébrale. Se déplacer demande une connaissance complexe ainsi qu'un apprentissage afin d'appréhender les centaines d'informations simultanées qui nous sont nécessaires pour nous déplacer. Par exemple, maîtriser sa mobilité exige d'intégrer instantanément un grand nombre d'informations écrites : panneaux routiers, signalisations, panneaux directionnels et d'informations etc. Or, de trop nombreuses personnes n'ont toujours pas les connaissances nécessaires pour le faire. Ainsi, se déplacer dans un environnement inconnu est difficile pour une grande partie de la population, ce qui constitue un frein manifeste et puissant à l'accès à la vie en société.

4. La cognition de l'espace et les compétences sociales

La mobilité exige la capacité de représentation des lieux dans lesquels on se déplace, ce qui signifie également la capacité d'appropriation préalable des territoires. Au fur et à mesure que l'espace urbain se complexifie, apparaissent de nouveaux dispositifs d'aide à la navigation (cartes, plans, GPS etc.) qui deviennent à leur tour objets de discrimination. En effet, lire un plan n'est pas forcément chose aisée. Il faut être capable de modéliser l'organisation spatiale. Lorsqu'on prend le métro, il faut être capable de faire le lien entre le plan du métro et la ville afin de planifier son voyage. Qui, par exemple, n'a jamais fait la difficile expérience d'une première utilisation du RER parisien ?

Il est un fait acquis que les enfants dont les parents sont mobiles, acquièrent dès le plus jeune âge une pratique de l'espace plus riche et plus diversifiées que les autres. Pour s'en convaincre deux exemples frappant : l'un se situant dans le Nord de la France et l'autre à Bruxelles.

La pratique de l'espace par les jeunes : deux exemples

> Nord de la France :

Lors d'une journée de gratuité des TER¹², le sociologue Jean-Pierre Orfeuil rencontra un groupe de jeunes du bassin minier qui décidèrent de se rendre à Lille. En discutant avec eux, il s'aperçut qu'une fois arrivés à destination, ceux-ci passèrent la journée dans les alentours immédiats de la gare faute de savoir où aller et comment en revenir.¹³ Selon les témoignages de travailleurs sociaux, de nombreux habitants des communes du Nord n'ont jamais été à Lille et n'ont même jamais quitté leur commune.

> Belgique :

Le deuxième exemple se passe à Bruxelles¹⁴. Plus précisément dans les communes défavorisées d'Anderlecht, de Saint-Josse ou encore de Molenbeek-Saint-Jean. C'est le quotidien de Karim, Mohammed et Saïd pour qui aller boire un verre aux Halles Saint-Géry, quartier branché du centre ville, est un périple aussi lointain que Paris, Londres ou Berlin.

« Je vais à l'école, je reviens. A huit heures, je pars et je finis à seize heures. Je rentre direct, je mange et je ressors et [mes copains] sont dehors (...). Je les vois et voilà. » « Ce que je connais bien, c'est là où j'ai grandi. Ce que je connais pas, c'est... toutes les autres communes. [D'ailleurs], ça me fait ni chaud ni froid de connaître un autre quartier. »

La mobilité est un outil de ségrégation puissant. Ne pas la maîtriser c'est être confiné géographiquement, c'est rester dans le carcan protecteur de son quartier, de ses habitudes.

D'autres témoignages recueillis par l'enquête d'Olivier Bailly et de son équipe à Bruxelles sont évocateurs :

> *« Je vais parfois Avenue Louise ou en ville quand je dois acheter quelque chose. J'y suis un peu intimidé parce qu'il n'y a que des magasins chics. »*

> *« Si j'y reste [dans mon quartier], je me dis que je peux faire ce que je veux. Mais si je suis dans un autre quartier, je fais un truc, je suis mort. Je peux pas savoir comment faire. »*

¹² TER : Transport Express Régional

¹³ ORFEUIL Jean-Pierre, *Déplacements et inégalités. La mobilité comme nouvelle question sociale*, intervention lors de la journée d'étude du 25 avril 2006 au Sénat « Faire société en France et en Europe au XXIème siècle », Centre d'analyse stratégique, 2006.

¹⁴ BAILLY Olivier, GUYOT Madelaine, MIHALY Almos, OUAMARA Ahmed, *Pauvres et étrangers à l'intérieur de leur propre ville*. Avec les jeunes de Bruxelles enfermés dans leurs quartiers, *Le Monde Diplomatique* n°653, août 2008, pp.4-5.

Aux compétences cognitives se mêlent ici les compétences sociales. En effet, à chaque territoire ses codes et ses usages. Ne pas les maîtriser revient à se différencier et à s'exclure. Prescripteur social extrêmement efficace, l'espace est le reflet des distances sociales et des inégalités entre les groupes sociaux qui composent la ville. Arpenter certains lieux plutôt que d'autres équivaut à marquer la distance, la différence entre son propre groupe social et les autres¹⁵. Cette absence de mobilité et ce confinement géographique sont tous deux générateurs d'immobilité sociale. La recherche de sécurité que donne la proximité des lieux connus conditionne la vie sociale, professionnelle, culturelle, mais également l'orientation scolaire. Combien d'élèves choisissent une formation plutôt qu'une autre en fonction de l'offre des écoles proches de leur domicile et non pas en fonction de leurs envies.

La mobilité s'apprend. La connaissance de l'espace et l'aptitude à s'y mouvoir doivent être acquis. Nous ne sommes pas tous égaux quant au contexte familial, qui est déterminant dans l'acquisition des compétences de mobilité. Dans ce contexte, l'école a donc un rôle primordial pour un grand nombre d'entre-nous. De véritables « classes de mobilité » permettraient d'apprendre à maîtriser les centaines d'informations simultanées nécessaires à la mobilité. De sorties fréquentes permettraient de découvrir d'autres quartiers, d'autres villes tout en pratiquant des exercices d'orientation et de lecture de carte. Elles permettraient également de se familiariser avec les objets quotidiens de la mobilité.

II. Mobilité durable et participation

Mais comment intégrer ces dimensions sociales de la mobilité dans la délibération et la décision ? Un élargissement des acteurs, voire une participation directe des citoyens et usagers aux choix de ces politiques, peut être une piste. Cependant, la mobilité est un phénomène multidimensionnel et doit donc être envisagé sous différentes échelles :

> **Une perspective macro** : pour une raison évidente de cohérence, les plans généraux de déplacement ne peuvent se faire qu'à un niveau global. L'on parlera donc plutôt de «gouvernance» que de participation directe, l'enjeu étant impliquer et coordonner différentes « sortes » d'acteurs et niveaux de décision afin de ne pas évacuer les enjeux sociaux.

> **Une perspective micro** : concerne la planification et la mise en place de dispositions à usage direct. A ce niveau, une participation locale est possible parce que les personnes sont

¹⁵ CAILLIEZ Julie, *Retour sur la notion d'appropriation de l'espace, le cas des fonctionnaires européens à Bruxelles*, Colloque pluridisciplinaire « Espaces hérités, espaces enjeux », Caen du 8 au 10 novembre 2007 (en référence au sociologue Pierre BOURDIEU) : « *Tous les espaces d'une société sont hiérarchisés. Ils sont le reflet des distances sociales et des inégalités entre les groupes sociaux qui composent la ville. [...] L'espace urbain fréquenté, approprié, remplit une fonction de distinction sociale.* ».

directement concernées donc plus « motivées ». Le point négatif c'est le risque de manquer d'une vue d'ensemble et de s'accrocher à des intérêts trop particuliers. C'est pour ça que la gouvernance doit servir aussi de relais entre les niveaux.

Pourquoi cette différence en termes de participation? Parce que pour le citoyen lambda, le degré de complexité pour faire valoir ses intérêts croît proportionnellement avec le niveau de décision, nécessitant plus d'organisation et donc plus de ressources et de capital social. Il vaut donc mieux concentrer la participation au niveau local pour s'assurer une meilleure prise en compte de toutes les « couches sociales » et de leurs problèmes respectifs.

A. La gouvernance, de quoi parle-t-on ?

Définition :

« Il s'agit d'un processus institutionnel et organisationnel de construction d'une mise en compatibilité des différents modes de coordination entre acteurs géographiquement proches, en vue de résoudre les problèmes productifs inédits posés aux territoires ».

PECQUEUR Bernard, *Le développement local : pour une économie des territoires*, Syros, La Découverte, deuxième édition, Paris, 2000.

En matière de mobilité, les maîtres mots de la gouvernance sont : coordination entre les niveaux et inclusion d'acteurs de différents horizons. De ce point de vue, la gouvernance peut être un outil utile pour une mobilité *durable*. En effet, si l'on cloisonne la conception et la décision relatives aux plans de mobilité aux niveaux supérieurs, l'on risque tout simplement de « manquer » toute une partie de la réalité. A l'inverse, une concentration au niveau local perdrait toute vue d'ensemble et toute efficacité. En somme, la mobilité rend les acteurs et les activités plus interdépendants et nécessite une mise en réseau de ceux-ci.

« Les petites autorités comme les grandes ont des responsabilités spécifiques pour assurer à toutes les échelles le droit à la ville et le droit à la mobilité, c'est-à-dire l'accès de tous à la diversité. Les petites autorités doivent en particulier faire valoir les intérêts des communautés de proximité, voire des « riverains » mais les grandes autorités doivent avoir les moyens de faire valoir les intérêts des agglomérations toutes entières, voire des régions urbaines et d'indemniser justement, sous des formes diverses, ceux qui pourraient pâtir de ces solutions à grande échelle. Plus les débats pour expliciter les enjeux, identifier les

problèmes, élaborer les réponses seront larges et vivants, plus les décisions seront ensuite aisées à prendre et efficaces dans leur mise en œuvre. »¹⁶

Par exemple, en Belgique, il n'y a pas, à proprement parler, de compétence spécifique pour la mobilité et ses différentes modalités sont imbriquées de façon très complexe entre les différentes autorités :

Quelle répartition pour la compétence mobilité en Belgique ?

En Belgique, la plupart des compétences en matière de mobilité et de transports ont été régionalisées. Les Régions flamande (Flandre), bruxelloise (Région de Bruxelles-Capitale) et wallonne (Wallonie) sont compétentes pour l'aménagement du territoire, les travaux publics, la gestion de la circulation et la mobilité, l'application du code de la Route, l'infrastructure routière, les transports publics. Certaines de ces compétences régionales sont partagées avec les communes. Chaque Région gère sa propre société de transports publics (De Lijn en Flandre, la STIB à Bruxelles, les TEC en Wallonie) ; ces 3 transporteurs publics ont toujours un monopole sur le marché des transports réguliers. Les compétences du niveau fédéral (l'Etat belge) se limitent essentiellement au cadre légal (code de la Route, réglementation du travail, assurances, fiscalité,...) et à la gestion de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Source : DESMEDT Bart, *Mobilité de base et emploi en Belgique*, Traject, 14 p. www.ville-en-mouvement.com/telechargement/mobilite.pdf

Selon Luc Lebrun du SPF belge Mobilité et Transports, la gouvernance ne marche pas suffisamment en Belgique parce que la mobilité y est trop segmentée, mais cela ne veut pas dire qu'elle n'est pas possible¹⁷. Puisque l'on n'évoluera pas vers une compétence fédérale plus forte, la coordination et l'interaction entre les différents acteurs relève nécessairement du politique, « *le politique qui ne peut être là uniquement pour dire ce qui doit ou non être fait, mais pour rendre possible ou compatibles des actions, pour gérer la complexité ou pour favoriser de nouvelles formes de démocratie.* »¹⁸

Concernant l'inclusion de différents acteurs, les associations d'utilisateurs et les comités consultatifs dans les sociétés de transport en commun n'ont qu'un impact très limité. Soit

¹⁶ ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LEVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Synthèse du Colloque international organisé par l'IVM à Cerisy-la-Salle, Ed. Belin, 2005. www.ville-en-mouvement.com/telechargement/sens_mouvement_cerisy/colloque_français_interieur.pdf

¹⁷ Entretien de Luc Lebrun réalisé le 9 juillet 2009.

¹⁸ BIAREZ Sylvie citée dans BLANC Maurice, « Gouvernement local et contrôle démocratique », in BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses polytechniques et universitaires romandes, deuxième édition revue et augmentée, Lausanne, 2007, p.205.

parce que leur avis n'est que très peu écouté, soit parce que les dispositifs institutionnels limitent *de facto* le poids de cette concertation, jugée peu représentative. Il reconnaît qu'il y aurait pourtant à gagner d'une plus grande implication des usagers en permettant d'introduire différentes visions et thématiques et que ce manque d'ouverture est une véritable limite à l'efficacité.

B. La participation en question

Qu'est-ce que la participation en général et la démocratie participative en particulier peuvent apporter aux politiques de mobilité ? Sous quelles conditions et avec quelle faisabilité ?

L'idée de la participation dans les politiques de mobilité est de tendre vers un système d'« échange politique » *i.e.* une plus grande adhésion/acceptation des politiques publiques par la participation et une meilleure compréhension de la mobilité par une « expertise d'usage » pour les autorités publiques et pour les citoyens, la garantie d'une politique plus adaptée à leurs besoins ainsi qu'une présence symbolique dans l'arène politique.

Ce jeu, a priori à somme positive, a cependant ses limites, non dans son principe mais dans ses modalités : *« compte tenu de la nature complexe (et donc incertaine) des questions et des enjeux de société, il est préférable de disposer d'un maximum de connaissances, d'expériences et de compétences. Or tous les membres de la société ne disposent pas des mêmes moyens pour exercer une influence institutionnalisée et/ou informelle sur le processus décisionnels. D'où la nécessité de créer des accès qui permettent à toutes les personnes concernées d'apporter aussi leur contribution à la résolution des problèmes. »*¹⁹

Un exemple intéressant à ce sujet est celui de l'étude de Serge Terribilini et Frédérique Varone, *« les politiques publiques à incidence spatiale et discrimination sociales »*²⁰ qui montre que les nuisances ou l'absence d'effet positif des politiques de mobilité sont concentrées dans les quartiers où vivent les catégories sociales les plus défavorisées. Ils montrent que cette concentration est due à un manque de prise en considération de la dimension sociale et des incidences spatiales dans la conception et la réalisation des politiques de mobilité, mais surtout au manque de représentation de ces catégories sociales sur la scène politique. En effet, les capacités de revendication sont tributaires d'un certain capital social (capacité de prendre la parole en public, de comprendre l'organisation des

¹⁹ ELLIOTT Janice, HEESTERBEEK Sara, LUKENSMEYER Carolyn, SLOCUM Nikki, *Méthodes participatives. Un guide pour l'utilisateur*, Fondation Roi Baudoin, 2006, p.6. www.kbs-frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/FR/PUB_1600_MethodesParticipatives.pdf

²⁰ TERRIBILINI Serge, VARONE Frédéric, *« Politiques publiques à incidence spatiale et discriminations sociales »*, Op.Cit., pp.243-278.

structures administratives, ou tout simplement de croire que l'on est capable de donner son avis) et de la vision même des nuisances et des politiques mises en œuvre.

Cet exemple met en lumière un élément essentiel : si la participation semble souhaitable, au moins pour une amélioration de l'efficacité par une contribution du savoir des usagers, elle ne doit pas se faire n'importe comment, au risque de rater son objectif. En effet, si les catégories sociales les plus défavorisées ne sont pas incluses dans la participation, l'on ne voit pas très bien comment la mobilité peut être un facteur de cohésion.

C. La démocratie participative : quelle plus-value pour la mobilité ?

« La démocratie participative entend donner la parole aux citoyens, à ce qu'ils prennent part, collaborent, s'impliquent dans des questions qui les touchent. La démocratie participative se caractérise par un ensemble de dispositifs qui visent à assurer une forme de participation des citoyens sur une question, soit qu'ils aient pris la parole de leur propre initiative, soit qu'ils aient été sollicités pour le faire. Les citoyens individuels, ou organisés, contribuent à la construction d'une réponse collective à une question particulière, à un problème donné. »

DECOURT Annick, GLEIZE Fanny, Démocratie participative en Europe. Les Cahiers de la Solidarité n°8, 2006, p.16.

Comme nous l'avons expliqué plus haut, les enjeux de la mobilité dépassent les dimensions économiques et techniques souvent prédominantes dans ces politiques. Face à la complexité de ces enjeux, la démocratie participative peut-elle aider la décision ?

D'un aspect purement pragmatique, la démocratie participative rend accessible le « savoir d'usage » à l'autorité locale, elle-même coincée entre l'expertise technique et les contraintes du marché. Et ce savoir d'usage prend d'autant plus d'importance dans l'efficacité des politiques de mobilité que « *c'est l'homme qui porte la chaussure qui sait le mieux qu'elle fait mal et où elle fait mal, même si le cordonnier est le meilleur juge pour savoir comment y remédier.* »²¹

D'un point de vue plus normatif, la démocratie participative viendrait en complément de la démocratie représentative classique. En effet, les temporalités ne sont pas les mêmes que l'on parle de gestion des politiques publiques et échéances électorales. La participation aux politiques publiques et *a fortiori* aux politiques de mobilité, ne peut se résumer au vote,

²¹ DEWEY John, *The public and its Problems*, Swallow Press, Chicago (Etats-Unis), 1954, p.207 cité dans *Vade-Mecum de la Démocratie Participative à destination des pouvoirs locaux*, octobre 2008. pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/site/dgpl/shared/Circulaires/Institutions/VDMtexte.pdf

participation formelle mais trop rare. « *Il est indispensable que la population soit plus étroitement associée à l'urbanisme et qu'elle puisse être représentée dans les organes du développement urbain. C'est une condition de l'intégration collective, d'un contrôle social plus efficace et par là d'une planification positive et créatrice. La planification urbaine ne se réduit ni aux décisions des autorités municipales ni aux plans des urbanistes. Il faut donc inventer des instruments originaux de participation.* »²²

« *En définitive, qu'elle soit formelle ou informelle, la gouvernance participative génère une plus-value. Il ne s'agit pas de l'obliger dans le chef d'institutions, ni de trop la formaliser. L'essentiel est de voir le décideur, le gouvernant tester la méthode pas seulement comme spectateur d'un processus supplémentaire mais comme acteur d'un dialogue.* »

DE BACKER Serge, « *Dialoguer pour mieux décider.* » *Pourquoi et comment la gouvernance participative peut mener à de meilleures décisions publiques ?* Compte-rendu de la journée d'étude du 16 mars 2006 organisée par la Fondation Roi Baudouin, p.7.

www.kbs.frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/FR/PUB_1611_Dialoguer_mieux_decider.pdf

D. Obstacles et limites à prendre en compte

On le voit, la démocratie participative est facteur d'appropriation et de légitimité. Mais concernant la mobilité, il y a justement une tension entre légitimité et territoire : « *tensions entre espaces fonctionnels et les espaces institutionnels créés par la mobilité* »²³ (i.e. tension entre habitants et usagers). Or il semble que c'est justement la *territorialisation*²⁴ du projet qui va délimiter qui est « concerné » et donc légitimé à participer. Dans le cas de la mobilité, ce principe ne peut valoir de manière stricte et la participation doit nécessairement inclure un public plus large que les habitants directement concernés par la mise en œuvre du projet, mais doit aussi prendre en compte les usagers. L'espace de participation varie donc selon les champs des problèmes et non leur localisation stricto sensu.

Une deuxième limite à prendre en compte est celle de l'inégalité de fait entre les citoyens. La démocratie participative est fondée sur le principe du pluralisme or, comme nous l'avons vu, participer demande un certain nombre de ressources. « *Un premier pas consiste à reconnaître l'existence des inégalités habituellement occultées et à les prendre en compte.* »²⁵ En effet, la démocratie participative nécessite un certain apprentissage de la citoyenneté

²² BLANC Maurice, *Gouvernement local et contrôle démocratique*, Op. Cit., p.202.

²³ JOYE Dominique, SCHULER Martin, « Inégalités, territoire et mobilités : une perspective renouvelée pour la sociologie urbaine ? » in BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique, *Enjeux de la sociologie urbaine*, OP. Cit., p.164.

²⁴ DECOURT Annick, GLEIZE Fanny, *Démocratie participative en Europe*. Les Cahiers de la Solidarité n°8, 2006, p.71.

²⁵ BLANC Maurice, « *Gouvernement local et contrôle démocratique* », Op.Cit., p.202.

active, supposant certaines capacités d'écoute, de consensus, de vision d'ensemble et de compréhension des enjeux, mais aussi la capacité de s'exprimer et de faire valoir ses droits. « *Ces écarts de représentation posent problème dès lors que les conseils de quartier ont vocation à prendre des décisions ou à produire des vœux qui touchent l'ensemble de la population du quartier.* »²⁶ La mise en place d'un accompagnement peut faire partie de la solution.

En somme, les méthodes participatives en matière de mobilité ont les mêmes limites que la démocratie participative classique mais, selon Michel Hubert²⁷, elles comportent deux difficultés spécifiques : les gens les plus précarisés sont les plus difficiles à mobiliser, entre autres parce que, pour eux, l'usage des transports en commun n'est pas une alternative, ils n'ont pas d'autre choix. Ils ne cherchent donc pas à améliorer les transports mais à accéder au « rêve de la voiture individuelle ». De plus, s'il existe des associations de citoyens qui s'impliquent activement dans les processus de mise en œuvre, c'est généralement par intérêt technique, parce que cette participation nécessite des connaissances assez pointues.

Conclusion

Lorsqu'on parle de mobilité, il est essentiel de s'éloigner des moyens de transports et des techniques circulatoires. Le concept a largement évolué. Aujourd'hui, la mobilité est essentielle à l'insertion sociale, économique et culturelle. Être immobile, c'est être mis à l'écart de la société et être géographiquement confiné. La mobilité est donc une source de différenciation sociale puissante. L'ensemble des politiques sociales et des politiques de mobilité ne peuvent faire l'impasse sur les facteurs économiques, physiques et cognitifs abordés, de peur de passer à côté de leurs objectifs de correction des inégalités inhérentes à notre société. De plus, nous l'avons vu, les politiques de mobilité peuvent contribuer à, voire renforcer, la ségrégation sociale par leur incidence spatiale. Un exemple d'une politique polémique en matière de mobilité est celui de la ville de Foggia dans le sud de l'Italie où un projet de ligne de bus desservant un foyer pour immigrés en contournant un quartier ouvrier a des relents de ségrégation²⁸. Bien que l'objectif déclaré soit d'éviter les frictions qui s'étaient multipliées entre les usagers, et d'améliorer le service, on peut se demander si une telle politique ne contribue pas justement à accentuer la fragmentation sociale et le cloisonnement des quartiers. Une recherche de solution plus concertée peut-elle éviter de telles extrémités ?

²⁶ BLONDIAUX Loïc, *Démocratie locale et participation citoyenne : la promesse et le piège*, Mouvement n°18, La Découverte, Paris, novembre-décembre 2001, p.48. www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=MOUV_018_0044

²⁷ Entretien de Michel HUBERT réalisé le 20 juillet 2009.

²⁸ Article *Service ou ségrégation ?*, La Libre Belgique, samedi 4-dimanche 5 avril 2009, p.11.

Les politiques de mobilité, parce qu'elles s'inscrivent directement sur un territoire, *i.e.* au niveau le plus proche des gens, comportent des enjeux sociaux et des effets (re)distributifs importants. Le problème est que généralement, les politiques de mobilité ne sont envisagées que sous les angles techniques et d'efficacité. Afin d'éviter l'évacuation des enjeux sociaux, il semble nécessaire de les intégrer dans la délibération publique et la décision politique²⁹. La démocratie participative est un outil, non pas la solution aux problèmes de mobilité et à la planification des transports. De plus, participation et gouvernance ne peuvent être pensées séparément, car la présence des deux dimensions est garante de la cohérence et de solutions intégrées et durables. L'inclusion des citoyens dans le processus décisionnel demande une certaine inventivité quant à ses modalités. Elle nécessite du temps et des ressources, mais semble de plus en plus s'affirmer comme un facteur majeur de cohésion. Cependant, « le risque n'est nullement négligeable qu'un grand écart entre les ambitions affichées et la faiblesse des réalisations concrètes finisse par vider le concept de démocratie participative de toute substance. »³⁰ Le défi est donc celui du poids décisionnel de la participation et de sa traduction en actes concrets, au risque de transformer le résultat de la démocratie participative en simple liste de doléances ou en instrument de légitimation du politique.

²⁹ TERRIBILINI Serge, VARONE Frédéric, « Politiques publiques à incidence spatiale et discriminations sociales » in KAUFMANN Vincent, MONTULET Bertrand, *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Coll. Travaux et recherches, Publications FUSL, Bruxelles, 2004, p.271.

³⁰ BLONDIAUX Loïc, *Démocratie locale et participation citoyenne : la promesse et le piège*, Op ; Cit., p.44.