

Rues en émoi Impressions issues des échanges et du suivi d'une vingtaine de cas locaux en Wallonie

Une convention « mobilité » définit les conditions dans lesquelles la Région wallonne octroie à Inter-Environnement Wallonie un financement et les modalités d'utilisation de celui-ci. La mission générale confiée à IEW est de « *renforcer la participation du tissu associatif à la promotion et à la mise en œuvre de la mobilité durable en Wallonie* ».

Cette mission se décline en divers objectifs prioritaires. Ceux qui se rapportent directement aux problématiques traitées dans le cadre du colloque « rues en émoi » sont :

- la sensibilisation et l'information des citoyens à l'ensemble des dimensions (environnementales, sociales et économiques) de la mobilité durable ;
- la sensibilisation des citoyens aux outils favorisant leur participation aux politiques régionales et locales en matière de mobilité ;
- le soutien aux associations, aux collectivités et aux citoyens confrontés à des problèmes liés à la mobilité.

Autrefois, IEW réalisait également un travail de soutien aux riverains en matière de mobilité. Mais au « coup par coup » et sans que cette mission soit clairement définie dans une convention. La reconnaissance du rôle du secteur associatif dans cette thématique par les autorités régionales est un élément « culturellement » neuf, initié sous la présente législature. Ainsi, il n'était pas envisageable, il y a cinq ans, d'organiser un colloque tel que celui-ci

La reconnaissance par les différents acteurs s'acquiert au fil des dossiers traités. Notons que le travail effectué par IEW s'appuie sur une collaboration constructive avec, notamment, quelques acteurs « privilégiés », récurrents :

- Le cabinet du Ministre de la Mobilité, des Transports et de l'Energie
- La D311 (Direction des études et de la programmation) du MET
- L'IBSR

La synthèse qui va suivre est le résultat d'une analyse portant sur 17 « cas locaux ». Ils ont été choisis parmi la cinquantaine sur lesquels IEW est intervenu en trois ans en raison de leur représentativité.

Ces 17 cas ont donc été analysés en vue d'en retirer les éléments illustratifs pouvant expliquer le succès ou l'insuccès dans le traitement d'un « cas local », c'est-à-dire d'une situation dans laquelle des riverains identifient un problème associé à la mobilité et demandent aux autorités d'y porter remède.

Appliquant le principe selon lequel il faut d'abord balayer devant sa porte, regardons quels sont les éléments pénalisant que l'on peut identifier au niveau des riverains (comités, associations ou personnes) :

- Les « antécédents » (associatifs, politiques, relationnels) des responsables de comités ou des porte-paroles des riverains peuvent se révéler contre-productifs en ce qu'ils risquent de nuire à la perception qu'ont les interlocuteurs du comité ou des riverains.
- Indignation face à des comportements jugés inacceptables de la part de mandataires publics, désir de « laver » quelqu'affront, ... Dans certains cas, les motivations qui animent les responsables de comités ne concernent pas directement des problèmes de mobilité.
- Les comportements quotidiens des riverains-conducteurs (non respect du code de la route) sont quelquefois en contradiction avec le message qu'ils défendent.
- Il arrive que le ton adopté dans les courriers, interpellations et autres démarches soit révélateur d'une agressivité qui ne peut induire qu'une logique d'affrontement.
- Les démarches entreprises sont parfois inappropriées, notamment des courriers adressés à des acteurs non directement concernés ou non compétents en la matière.
- On note de temps à autre un essoufflement dans le suivi des dossiers. Les causes en sont variées : manque de temps, défaut de volonté, sentiment d'impuissance, ...

Appliquons-nous maintenant à identifier les éléments pénalisants au niveau des autorités communales, interlocuteur premier des riverains.

- Il existe, chez certains élus, un sentiment d'inaffabilité.
- On identifie également un rejet de la participation citoyenne, que certains semblent vouloir cantonner aux prescriptions légales (réactions lors des enquêtes publiques par exemple).
- Il est difficile de remettre en cause un projet ou une approche contestés, de peur de « perdre la face ».
- Les informations sont quelquefois diffusées avec parcimonie, à contre-cour.
- Il arrive que la légitimité des riverains soit remise en cause, y compris les démarches entreprises par les citoyens dans le cadre d'enquêtes publiques par exemple.
- Les actions locales ne sont pas toujours recadrées dans une approche globale ni même régionale.

Sous le terme « d'autorités publiques régionales », nous regroupons à la fois les Cabinets ministériels et les administrations. L'analyse de leurs modes de fonctionnement laisse apparaître les faiblesses suivantes.

- Ces autorités souffrent quelquefois d'un manque de visibilité, d'accessibilité au citoyen qui peine à s'y retrouver entre les différents organes, les différentes compétences.
- Les avis émanant de non-techniciens sont parfois rejetés comme non autorisés.
- Le phénomène de « nez dans le guidon », pour ceux qui travaillent depuis longtemps sur un projet, peut induire un manque de recul.
- Les auteurs d'études qui travaillent pour les autorités publiques ont quelquefois du mal à faire preuve de tout l'esprit d'indépendance que l'on serait en droit d'attendre d'eux.
- Les possibilités d'information, de participation ouvertes au public sont assez largement méconnues, parfois faute d'une publicité appropriée.
- Le cloisonnement des compétences va dans le sens d'un manque d'intégration des réflexions menées dans d'autres lieux ou sous l'autorité d'autres organes publics.

Avant d'en arriver à identifier plus clairement les éléments qui font qu'un dossier connaît une issue heureuse, il est bon de s'arrêter deux minutes sur quelques remarques d'ordre général.

Un aspect primordial doit être pris en compte par les uns et les autres : la dimension temps. Les riverains vivent les problèmes de mobilité dans leur quotidien (et dans leur chair, serait-on tenté d'ajouter). L'unité de temps est pour eux le jour. Ils attendent en retour que le suivi de leur dossier par les autorités publiques (communales ou régionales) s'inscrive dans la même échelle de temps. Or, pour ces dernières, les dossiers à traiter se comptent parfois par dizaines, voire par centaines. Elles connaissent par ailleurs des impératifs de planification, ... l'unité de temps est donc, pour ces autorités, de l'ordre de la semaine ou du mois. Ce qui ne signifie pas qu'ils n'accordent pas d'importance au sujet.

Il circule, chez les uns et les autres, quelques idées reçues qui nuisent à la communication. Aborder l'autre avec une image négative en tête n'est pas le meilleur moyen d'engager un dialogue constructif. Parmi ces idées reçues, nous en avons identifié trois, particulièrement tenaces :

- *Les riverains n'y connaissent rien.* Or, les riverains possèdent une expertise intéressante. Non pas au niveau des aspects purement techniques, mais bien au niveau de la fonctionnalité des aménagements, des incidences sur la santé, ... bref, au niveau du point de vue de l'utilisateur.
- *Les mandataires publics méprisent les riverains.* Si certains semblent présenter ce travers, la volonté de conciliation d'intérêts a priori divergents explique en grande partie la frustration que peuvent ressentir les riverains dans leurs démarches.
- *Les fonctionnaires sont bouchés.* L'expertise des fonctionnaires et techniciens qui travaillent sur ces problématiques peut créer un problème de communication entre ceux-ci et les riverains, qui n'emploient pas nécessairement le même langage. Il n'y a donc pas de manque d'ouverture d'esprit, mais parfois une difficulté à communiquer avec des interlocuteurs qui ne maîtrisent pas tous les aspects des problématiques traitées.

Mais, quand le bon sens et les arguments techniques se rejoignent, les idées reçues s'éloignent !

Nous voici maintenant arrivés au point où l'on peut tenter d'identifier le bon cocktail qui fait qu'un dossier connaît une issue heureuse. Les ingrédients de ce cocktail sont au nombre de trois.

1. De bons contacts entre les différents acteurs. Pour cela, il faut une approche peu émotive, une volonté politique, une ouverture d'esprit et un travail en commun.
2. Un bon dossier. Il doit être précis, complet tout en restant lisible, pas trop lourd. Il doit également laisser la porte ouverte aux alternatives.
3. Des attentes réalistes eu égard à la réalité locale. C'est-à-dire les moyens financiers disponibles, les besoins des uns et des autres et les circonstances politiques.

Ecrit par Inter-Environnement Wallonie et édité par le MET (Direction générale des Transports) avec le soutien du Ministre de la Mobilité, des Transports et de l'Energie, le guide « mobilité citoyenne » est, comme l'indique son nom, un outil à destination des citoyens. Il a

pour mission d'aider ceux-ci à gérer les problèmes locaux de mobilité et de transport. Il est structuré en quatre grands chapitres, mais sa lecture n'est pas nécessairement linéaire : des « bon à savoir » le jalonnent, qui donnent des informations pratiques relatives aux acteurs, à leurs compétences, ... Les quatre grands chapitres sont :

- Créer un comité pour une meilleure mobilité
- Analyser la situation
- Penser des solutions
- Présenter, suivre et analyser un dossier

Enfin, une liste d'adresses utiles vient compléter le document.

C'est là un outil qui répond à une attente, à un besoin et qui a prouvé son efficacité.

En guise de conclusion... une petite citation.

« Reste devant la porte si tu veux qu'on te l'ouvre. Ne quitte pas la voie si tu veux qu'on te guide. Rien n'est fermé jamais, sinon à tes propres yeux. » (Farid al-Din Attar).