

Les horodateurs?

« *Da Vinci Code* » local ou symptômes parmi d'autres d'une gestion politique malade à Ath.

Le centre-ville d'Ath est aujourd'hui piqué d'horodateurs. Le pouvoir en place a choisi de les considérer comme des totems ou des épouvantails. Totem? Les usagers dansent une paire de fois autour de l'horodateur et finissent par glisser leur offrande..., les usagers sont donc solvables et la glotonnerie du dieu « bagnole » est satisfaite. En revanche, le coût de parking serait-il trop élevé? Et voilà nos horodateurs transformés en épouvantails dissuasifs. C'est ainsi que les horodateurs, qu'ils soient des totems ou des épouvantails, font office de remède aux yeux des responsables locaux, un remède dont la prise a été confiée à la surveillance des patrouilleurs de la société privée Vinci. Osons donc un jeu de mots facile: la Cité des Géants a aussi son *Da Vinci code*.

FORUM propose une analyse plus sérieuse de la situation: les horodateurs, loin de constituer un remède, sont bien des symptômes parmi d'autres d'une gestion politique malade. Cette maladie peut ici se diagnostiquer sous un double éclairage. D'une part les horodateurs constituent le symptôme d'une gestion politique locale qui sert comme un prince le « tout à la bagnole », sans d'ailleurs améliorer le sort des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun. D'autre part les horodateurs constituent le symptôme d'une boulimie taxatoire locale, alors que globalement et en moyenne la population athoise tend à s'appauvrir. C'est dire que plus que jamais la ville d'Ath a besoin – pour reprendre un vieux et beau mot français – d'*urbanité*. Par là, nous voulons dire que pour une population qui tend à s'appauvrir, une forme de redistribution des revenus peut s'effectuer de manière davantage équitable, non pas évidemment par l'usage de plus en plus onéreux de l'auto, mais bien par un meilleur équipement des moyens de transports alternatifs, l'aménagement en qualité et en quantité des trottoirs, des pistes cyclables et des transports en commun.

Les horodateurs, symptômes d'une mobilité déséquilibrée

L'Institut National des Statistiques (INS) a organisé en fin 2001 une vaste enquête socio-économique auprès des ménages belges. Ces derniers avaient été invités à compléter un questionnaire recouvrant un certain nombre de thématiques dont la qualité de l'environnement, de la mobilité, ou encore de la tranquillité dans le voisinage. Les résultats sont aujourd'hui largement accessibles.

Nous commentons plus particulièrement l'appréciation que les ménages – dont ceux habitant l'entité d'Ath – portent sur l'aménagement des pistes cyclables, l'état des trottoirs, l'offre des transports en commun et la qualité du réseau routier.

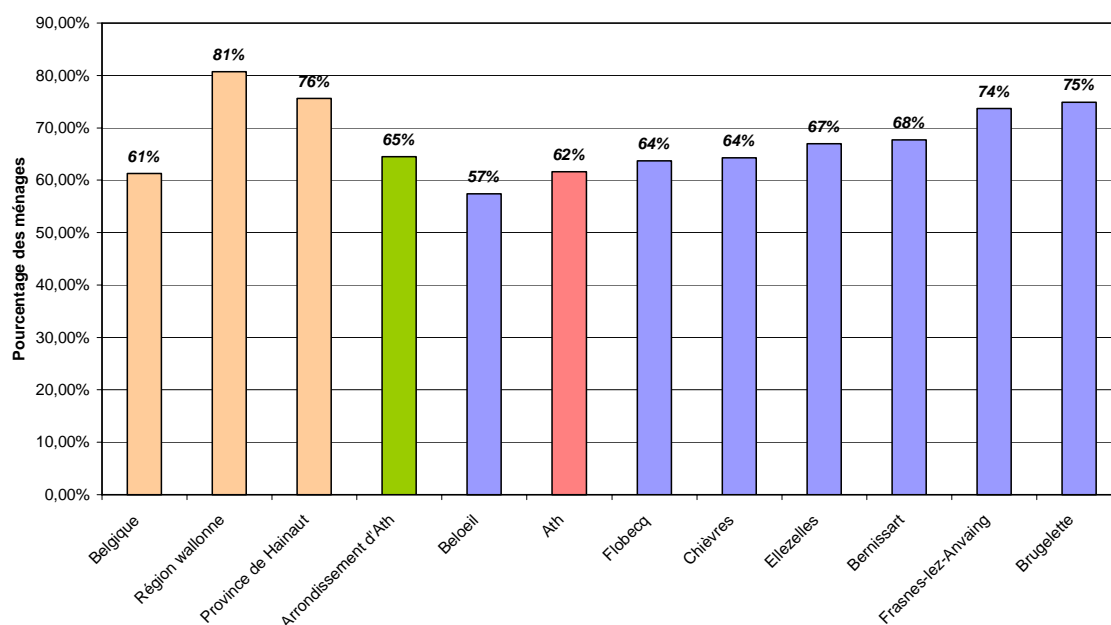
En guise de conclusion, nous verrons que la plupart des ménages, s'ils s'affirment plutôt satisfaits de la qualité des routes, déplorent dans le même temps le sort peu enviable qui est fait aux cyclistes, piétons et usagers des transports en commun.

L'aménagement des pistes cyclables

D'après le tableau ci-après, il ne semble guère aisé de rouler paisiblement à vélo en Belgique. C'est ainsi que 61% des ménages belges jugent insatisfaisant l'aménagement des pistes cyclables dans leur entité. Cette appréciation paraît encore plus déplorable en Région wallonne (81% de ménages insatisfaits) et en province de Hainaut (76%). Le pourcentage des ménages insatisfaits dans l'arrondissement d'Ath (65%) ainsi que dans l'entité d'Ath (62%) demeure cependant supérieur à la moyenne belge.

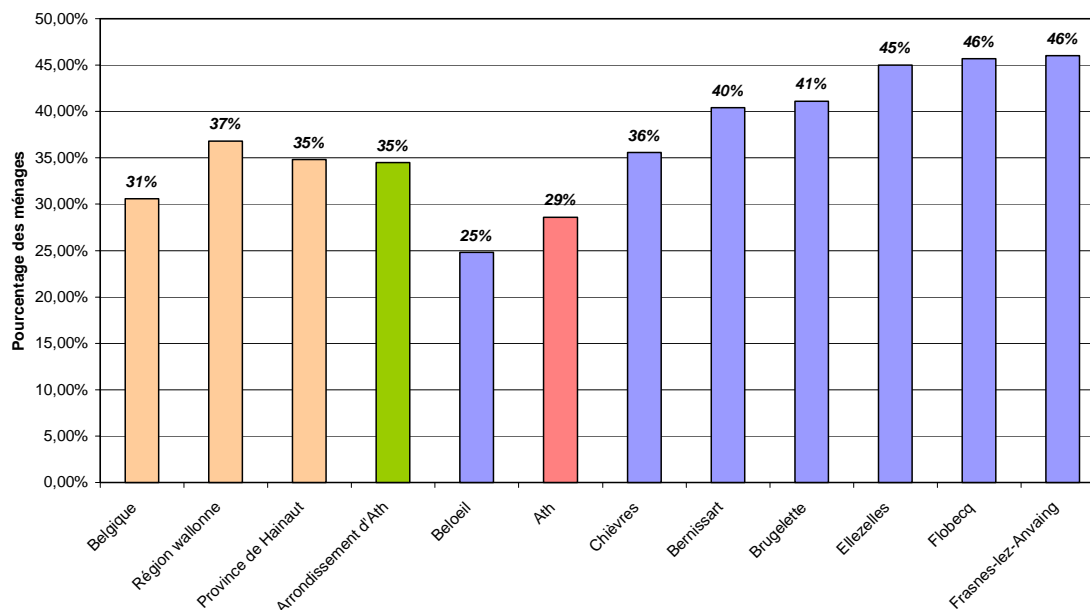
Même si le « score » affiché par l'entité d'Ath semble moins déplorable que le niveau d'insatisfaction observé dans les autres entités de l'arrondissement, il n'en demeure pas moins que près des 2/3 de la population athoise semblent extrêmement critiques quant à la qualité et la quantité des pistes cyclables locales.

Pourcentage des ménages estimant les pistes cyclables mal équipées dans leur entité



L'état des trottoirs

Pourcentage des ménages estimant les trottoirs mal équipés dans leur entité

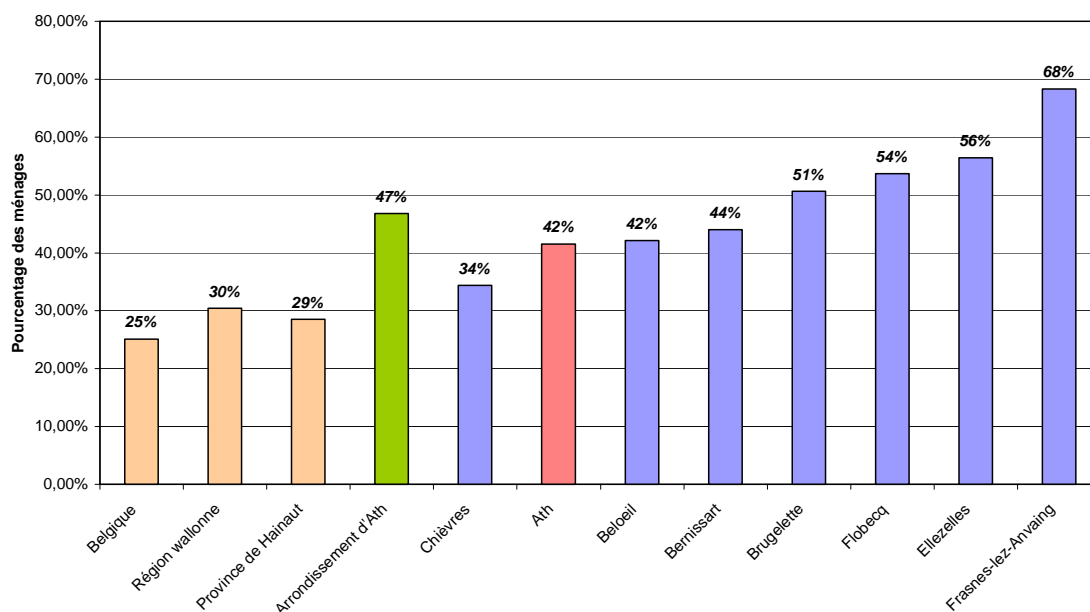


Les trottoirs laissent également à désirer, déclare la plupart des ménages belges. Ils sont en effet 31% à estimer la mauvaise qualité de l'aménagement de leurs trottoirs, pour 37% en Région wallonne, 35% en province de Hainaut et 35% dans l'arrondissement d'Ath.

Près de 30% de la population athoise estime mauvais l'aménagement des trottoirs dans l'entité et, d'une certaine façon, un tel niveau « efface » le classement qui pourrait être établi d'après les données collectées dans les autres entités de l'arrondissement.

L'offre des transports en commun

Pourcentage des ménages estimant les transports en commun mal équipés dans leur entité



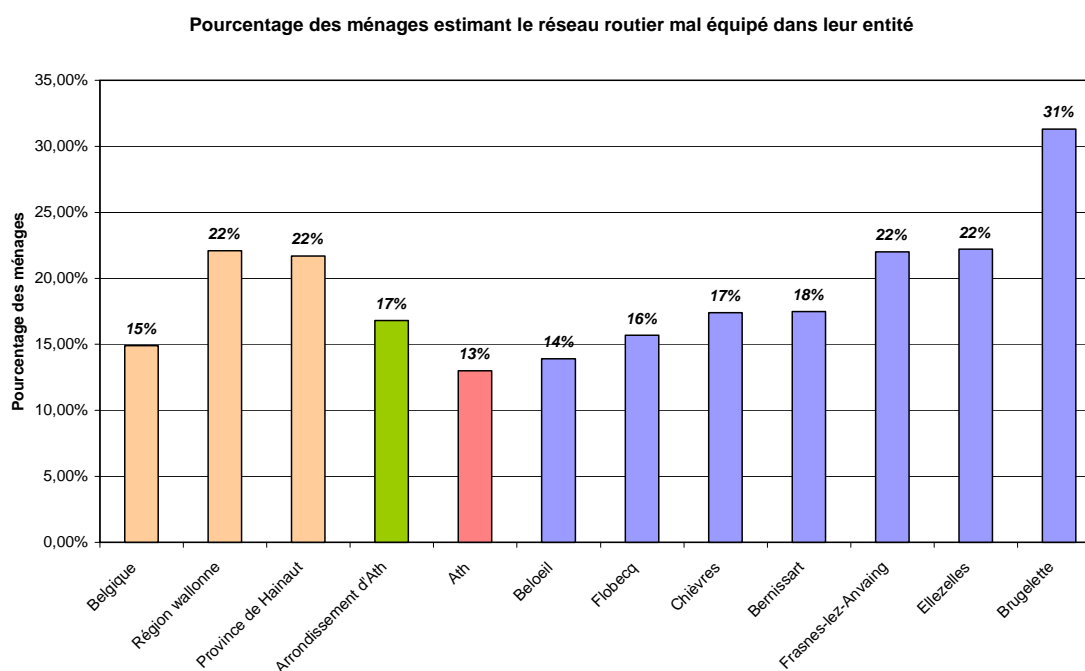
En Belgique, 25% des ménages estiment insatisfaisante la disponibilité des transports en commun (trains, trams, bus), contre 30% en Région wallonne et 29% dans la province de Hainaut. Cette appréciation est encore davantage défavorable pour l'arrondissement d'Ath, où 47% des ménages déplorent la mauvaise qualité de l'offre en transports en commun.

Cette qualité médiocre de l'offre en transports en commun s'observe également dans l'entité d'Ath, avec 42% d'insatisfaction auprès de la population.

La qualité du réseau routier

Au contraire d'appréciations médiocres concernant les pistes cyclables, les trottoirs et les transports en commun, un jugement nettement plus favorable est accordé à l'état de notre réseau routier.

Ainsi une quinzaine de pourcents des ménages belges juge défavorablement l'équipement des routes, pour 22% en Région wallonne et en province de Hainaut. L'insatisfaction dans l'arrondissement d'Ath (17%) est quasiment du même ordre que la moyenne belge. Avec 13%, cette insatisfaction semble assez réduite auprès des ménages athois.



Le pouvoir local incapable d'inverser la tendance du « tout à l'auto »

L'enquête de l'INS date de 5 années. Sans doute des résultats ont-ils pu évoluer dans un sens ou dans l'autre depuis 2001. Nous pensons toutefois que les tendances lourdes n'ont guère été modifiées: les politiques mises en oeuvre servent comme un prince le tout à l'automobile, et ce au détriment des autres modes de transport.

Plus particulièrement pour l'entité d'Ath, si une personne sur dix seulement déplore la qualité du réseau routier, ce sont six personnes sur dix qui hésitent à

utiliser leur vélo tant est médiocre l'aménagement des pistes cyclables; ce sont 3 personnes sur dix qui estiment insatisfaisant l'état des trottoirs empruntés; ce sont quatre personnes sur dix qui ne trouvent pas l'alternative des transports en commun dans leurs déplacements, tant est minimaliste la disponibilité des trains et des bus. Ce constat est d'autant plus accablant que les tendances lourdes du « tout à la voiture » n'ont pas été renversées par les financements géants – les fonds structurels européens *Objectif 1* – dont l'entité a largement bénéficié au cours de ces dernières années.

Les horodateurs, symptômes d'une boulimie taxatoire

Lors d'un Conseil communal récent, FORUM a souligné un certain nombre de défaillances dans le budget communal : dettes en expansion, niveau élevé de l'imposition locale (8,5%), augmentation des taxes et des redevances de tout ordre (poubelles, parking etc.). La construction d'un tel budget fait le pari d'une solvabilité toujours croissante de la population athoise. FORUM estime au contraire que cette solvabilité peut ne pas être garantie sur le long terme. En d'autres mots, les revenus des athois tendent à la diminution depuis quelques années.

Nous disposons maintenant en Belgique, suite à l'amélioration de l'appareil statistique, de séries « longues » de données sur un nombre croissant de thématiques.

Notre intérêt se porte ici sur l'évolution des déclarations fiscales à Ath, et plus précisément sur l'évolution du revenu net imposable. Certes, cet indicateur du revenu net imposable peut sembler bien réducteur, notamment dans la mesure du revenu disponible. Par ailleurs, et comme le dicton n'a cessé de le dire, *l'argent ne fait pas le bonheur*.

Cela étant, l'évolution du revenu net imposable à Ath n'est pas exempte de tendances éclairantes, entre autres en ce qui concerne l'augmentation conjointe des bas et hauts revenus fiscaux. Cette évolution, en outre, peut recouvrir des questionnements, par exemple en termes de structure de l'assiette imposable localement, du niveau de l'imposition locale, de l'incidence sur les moyens budgétaires communaux etc. Et enfin, cette évolution, si elle devait se confirmer, peut être de nature à suggérer la mise en oeuvre de politiques particulières.

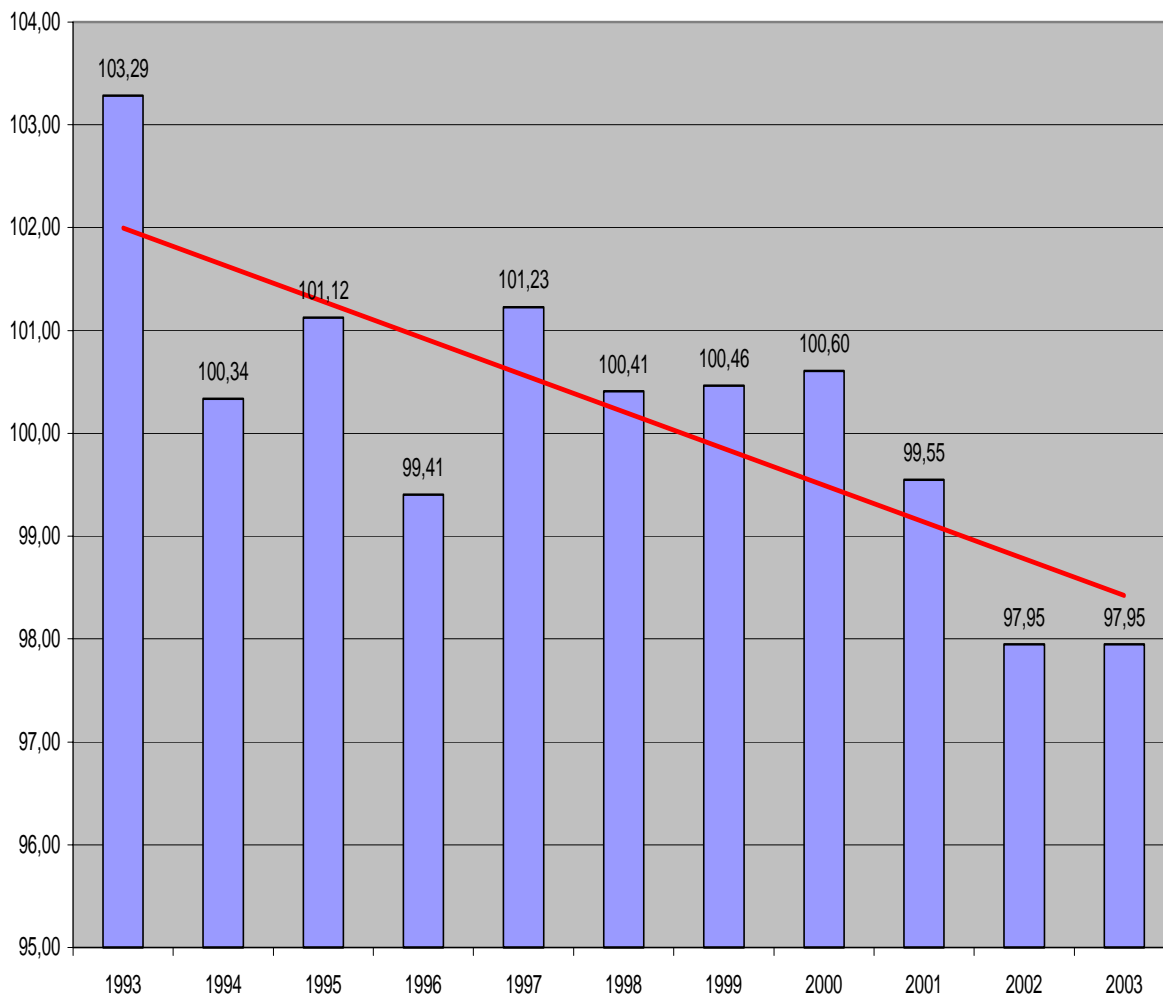
L'indice de richesse à Ath

Du point de vue de la méthode, nous comparons le revenu moyen par habitant

de la commune d'Ath avec le revenu moyen national par habitant. L'indice de richesse de la Belgique est construit sur la base de 100,00. Un indice de richesse de 103,29 signifie donc que le revenu moyen par habitant est de 3,29 pour cent supérieur à celui du Royaume dans l'année considérée. Par contre, un indice de richesse de 97,95 signifie que le revenu moyen par habitant est de 2,05 pour cent inférieur à celui du Royaume dans l'année considérée

Jusqu'au début des années 1990, et dans le paysage hennuyer frappé par la crise, Ath pouvait encore apparaître comme l'une des rares entités de la province à afficher un indice de richesse supérieur à 100 (c'est-à-dire supérieure à la moyenne belge). Cette tendance a connu un mouvement « en plateau » au cours des années 1998-2000 pour s'inverser franchement depuis 2001. L'indice de richesse à Ath, pour l'année 2003, s'élève à 97,95. Sur la base du critère des revenus fiscaux, la population athoise marque donc une tendance à l'appauvrissement.

Evolution 1993-2003 de l'indice de richesse à Ath (Belgique=100) avec une courbe de tendance



Une politique sociale, c'est aussi une politique des transports au bénéfice des moins nantis

Nous avons vu que les horodateurs constituent non pas un remède mais bien des symptômes, d'une part d'une politique de déplacement au détriment des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun, et d'autre part d'une boulimie taxatoire s'effectuant dans un contexte d'appauvrissement relatif d'une partie de la population athoise.

Les horodateurs ne sont donc pas une fatalité mais la conséquence de plusieurs politiques voulues et choisies: le « tout à l'auto » et les caisses de la ville progressivement vidées par des dépenses de prestige non contrôlées.

Sur le point précis qui nous préoccupe ici, celui des déplacements, FORUM estime qu'une véritable politique sociale devrait choisir l'option d'un réinvestissement à destination des couches de la population parmi les moins nanties, avec l'amélioration en quantité et en qualité des trottoirs, des pistes cyclables et des transports en commun. Pour FORUM, il est donc urgent de définir un vrai plan de mobilité intégrant l'accès de toute la population à la ville, aux conducteurs bien sûr, mais aussi et surtout aux piétons, cyclistes et usagers des transports en commun.