

QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT VERSUS QUALITE DE L'OFFRE EN SERVICES DANS LES CAMPAGNES BELGES. LE BONHEUR EST-IL VRAIMENT DANS LE PRE ?

Serge SCHMITZ (Université de Liège)¹

En 2001, la Belgique remplaçait son recensement décennal par une enquête socio-économique qui était moins lourde que les traditionnels recensements mais comportait de nouvelles questions. Ainsi, deux questions abordaient le jugement quant aux qualités du quartier. « Comment jugez-vous l'environnement immédiat de votre logement ? » (Aspect esthétique, propreté, qualité de l'air, tranquillité) « Comment jugez-vous les facilités (équipement) offertes dans votre quartier ? » (Trottoirs, pistes cyclables, routes, espaces verts, transports publics, commerces, services santé, services administratifs, services sociaux et scolaires, crèches, possibilités culturelles et récréatives) (INS, 2004).

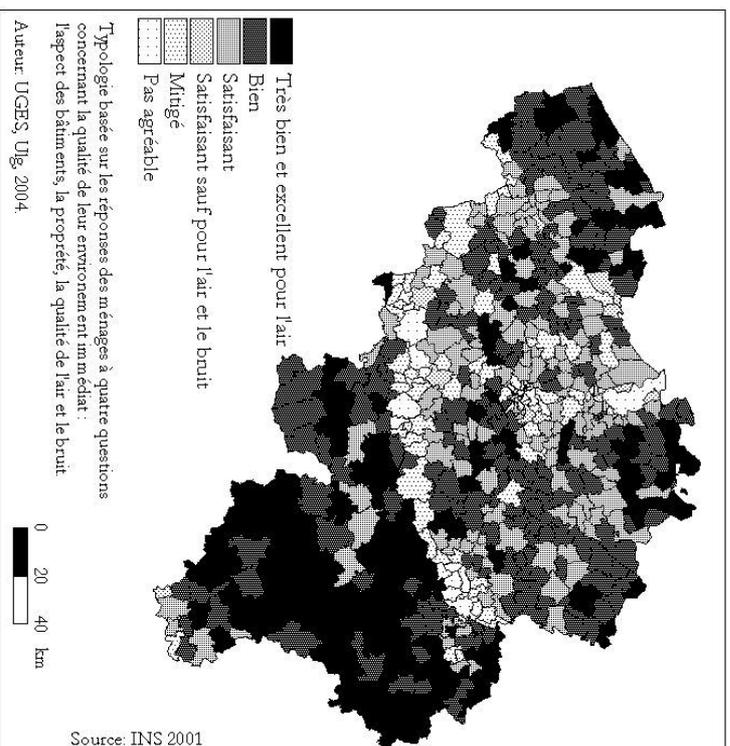
La communication propose d'utiliser les résultats de cette enquête pour étudier le paradoxe de l'habiter à la campagne. Si les questions sur la qualité de l'environnement placent les espaces ruraux au sommet de la hiérarchie, ces espaces déchantent lorsqu'on aborde la question de l'accessibilité aux commerces, aux écoles et aux transports publics. Les résultats sont encore plus contrastés si on ne travaille plus à l'échelle communale, comme l'Institut National de Statistiques (relayé par la presse) l'a fait, mais à l'échelle des communes avant fusions (1977). De très fortes disparités apparaissent alors entre villages et bourg-centre. Les niveaux de satisfaction, laissés quand on travaillait à l'échelle de la nouvelle commune, laissaient pourtant envisager que le Belge, tous les Belges, était plutôt satisfait de leur environnement et de l'offre de services.

QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT

L'analyse porte sur le jugement des habitants quant à leur environnement immédiat, et non sur la qualité évaluée par des mesures de concentration en particules dans l'air, de pollution des eaux ou de bruit. Les cartes et typologies se basent sur les différences entre la proportion des ménages insatisfaits et celles des ménages très satisfaits. La carte regroupe les aspects liés à la qualité de l'environnement. On constate d'emblée que le Belge est généralement satisfait de son cadre de vie. Seules trente et une communes (sur 589 communes) ont un avis sensiblement négatif. Elles sont exclusivement urbaines. Soixante et une communes, également urbaines, présentent un avis mitigé. Pour leur population, le cadre environnemental est jugé tant positif que négatif. Douze communes ont un avis satisfaisant sauf pour l'air et le bruit. Elles sont localisées soit près d'un aéroport, soit près d'une usine polluante ou bruyante, voire les deux. Ces communes aux populations insatisfaites sont en majorité urbaines, elles concentrent près de 40% de la population belge.

Les communes où la qualité de l'environnement est jugée satisfaisante par leurs habitants sont bien localisées en milieu rural : au sud du sillon Sambre et Meuse à l'exception de Verriers et de la Lorraine belge ; à la Côte, dans le Westhoek et les Polders ; en Campine anversoise et limbourgeoise ; dans quelques endroits de Flandre Orientale comme les Ardennes flamandes et les Polders de l'Escaut ; en Brabant wallon et Brabant flamand hors périphérie bruxelloise ; sur le Plateau limoneux de Hesbaye et du Hainaut

Figure n°1 : Jugement des ménages sur la qualité de leur environnement immédiat



Si les sociologues et certains géographes nient l'existence d'un monde rural en Belgique, cette carte met en évidence une campagne vécue qui si elle a perdu la primauté de sa fonction agricole, connaît aujourd'hui une fonction cadre de vie non négligeable qui n'est pas encore monnayée à sa juste valeur. L'intérêt d'une telle carte tient dans les liens qui on peut établir entre ce jugement de la qualité de l'environnement et d'autres facteurs responsables de la mutation des campagnes comme les migrations résidentielles ou le développement du tourisme. Néanmoins, habiter à la campagne pour jouir d'un environnement de qualité présente le revers de la mise à distance des services.

QUALITÉ DE L'OFFRE EN SERVICES

Lors de l'enquête socio-économique 2001, des questions visaient également à connaître l'avis des ménages sur les facilités offertes dans leur voisinage immédiat. Elles concernaient notamment l'offre en transports publics, en commerces et en services scolaires et sociaux. La cartographie de ces avis à l'échelle des communes avant fusion (1977) permet de mettre en évidence les difficultés rencontrées par les ruraux dans leur vie quotidienne. Elle souligne la variabilité des avis selon les différents types d'équipement, les diversités régionales, mais également les disparités au sein même des communes entre bourg et villages. Pour chaque unité de recensement et chaque service ou équipement, on connaît le nombre de ménages trouvant leur voisinage mal équipé, normalement équipé ou très bien équipé. La satisfaction des ménages vis-à-vis d'un service n'est pas forcément proportionnelle à l'offre réelle car il faut tenir compte également de la qualité du service et de l'attente qui peut varier selon les régions. L'analyse des avis selon les caractéristiques personnelles (notamment autochtones/nouveaux résidents) n'est pas encore possible à ce jour.

D'une manière générale, on constate que la population rurale est insatisfaite de *l'offre en transports publics*. L'unité cartographique utilisée, correspondant essentiellement aux anciennes communes avant fusion, permet de mettre en évidence les disparités intracommunales. Ainsi, au sud du lion Sambre et Meuse, quelques lieux se démarquent. Il s'agit de petites villes, bourgs ou villages situés sur des axes ferroviaires. Cependant, d'autres bourgs ou petites villes (Dinant, Herentals, Diecé, etc.) aussi bien voire mieux desservies présentent un moindre degré de satisfaction. La moindre qualité de l'offre (vétusté, desserte irrégulière, trains omnibus lents) expliquerait cette tendance. L'importance dans la régularité du service est encore plus flagrante en matière d'offre en bus.

Certaines personnes insatisfaites de l'offre en transports publics ne les utilisent cependant pas et ne les utiliseraient pas en cas d'offre mieux adaptée. D'autres, en particulier les adolescents et les personnes sans voitures sont fortement dépendants des transports publics. Ils éprouvent même des difficultés à se rendre au bourg où se concentrent pourtant les services administratifs et les possibilités d'approvisionnement. Même si la proportion de ménages sans voiture est plus élevée en milieu urbain, certaines communes rurales se retrouvent à un taux de motorisation assez faible avec une proportion de ménages non motorisés qui dépasse les 20%.

De même, les Belges vivant en milieu rural sont plutôt insatisfaits de *l'offre commerciale* de leur quartier. Si certains bourgs ont renforcé, via l'ouverture de supermarchés, leur fonction de centre d'achat au cours des dernières années, d'autres voient leur parc commercial décliner. Au sein d'une même commune, on observe souvent une régression de la satisfaction avec l'éloignement au bourg qui présente, comme attendu, un niveau de satisfaction plus élevé.

Figure n°2 : Satisfaction des ménages quant à l'offre en transport public de leur quartier

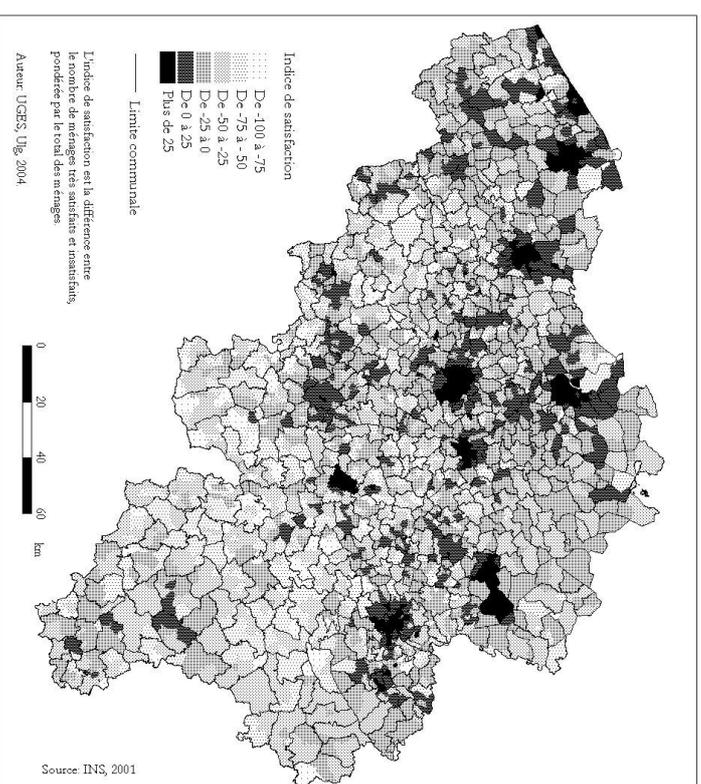


Figure n°3 : Satisfaction des ménages quant à l'offre commerciale de leur quartier

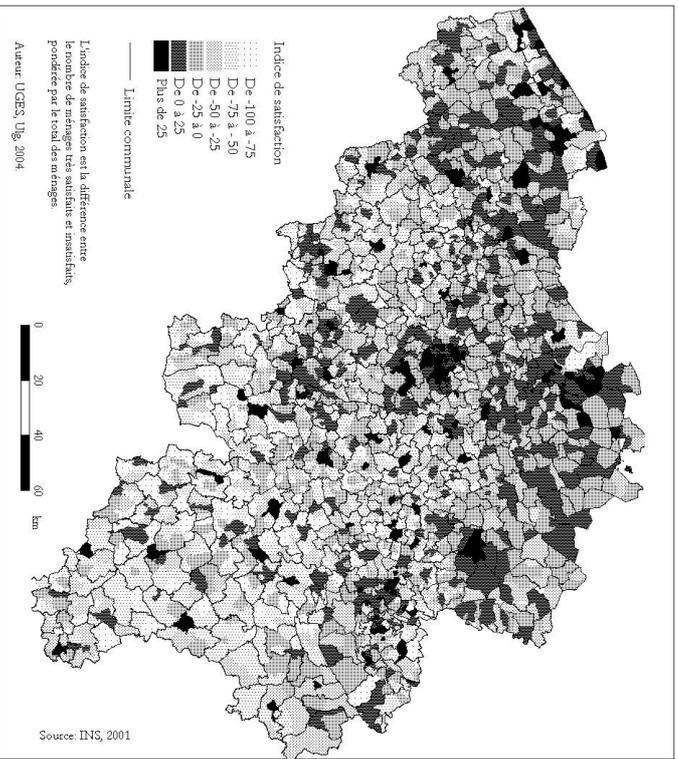
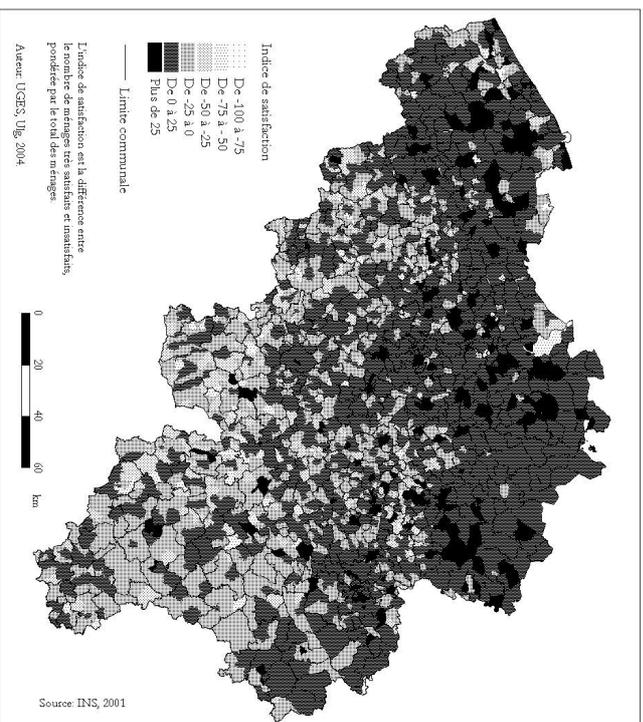


Figure n°4 : Satisfaction des ménages quant à l'offre en services sociaux et scolaires



Si de nouvelles modalités de commerce se développent (ex : vente directe du producteur au consommateur, politiques des grandes chaînes de supermarchés de recréer des commerces de proximité et même de livrer à domicile), elles semblent encore trop marginales pour satisfaire la population (Schmitz, Halleux, 2002). Certains noyaux ruraux n'ont d'ailleurs pas la masse de population suffisante pour que de tels services soient économiquement rentables.

La cartographie de la satisfaction quant à *l'offre en services sociaux et scolaires*, qui respecte les mêmes classes que les deux cartes précédentes, permet de constater que les Belges sont plus satisfaits de ce point de vue que pour les deux services précédents. Les deux critères étant associés dans la question, il est impossible de savoir si les ménages ont répondu en accordant plus d'importance aux services sociaux ou scolaires.

Les indices de satisfaction les plus élevés se retrouvent dans des zones plus densément peuplées. On constate néanmoins des taux de satisfactions variables selon les communautés linguistiques. Depuis la fédéralisation de la Belgique (1980), l'enseignement et de nombreux politiques sociales relèvent des Communautés. Or, la Communauté française connaît des soucis financiers plus importants que ces consœurs et peine à financer son enseignement. De ce point de vue, la comparaison des satisfactions rencontrées dans les communes rurales du sud de la Communauté germanophone et dans les communes francophones voisines est éloquent.

Pour les services sociaux et scolaires, on retrouve également une diminution sensible de la satisfaction du centre vers la périphérie communale qui n'affecte cependant pas les écarts observés pour l'offre commerciale ou l'offre en transport public. Si de nombreuses écoles fondamentales subsistent dans les villages, les normes quant au nombre d'écotiers ou la qualité des infrastructures mettent en péril de nombreuses implantations dans les régions démographiquement peu dynamiques.

LE BONHEUR DURABLE ?

En Belgique, l'idée du Bien-être semble associée à une maison à la campagne. Les raisons qui poussent le Belge à la campagne sont multiples : possibilité de bénéficier d'un logement spacieux et d'un jardin, accès à la propriété, environnement campagnard loin des bruits de la ville (Brick et al., 2002). Après l'accessibilité et la disponibilité foncière, la qualité de l'environnement, en particulier sa représentation, est un paramètre important pour comprendre la mutation des campagnes. Les questions environnementales intéressent la population et influencent les choix résidentiels. L'idéologie du bonheur à la campagne est très ancienne et doit beaucoup aux politiciens catholiques de la fin du XIX^{ème} siècle qui prônaient le maintien des habitants dans les communautés villageoises via l'instauration d'abonnements de chemin de fer pour ouvriers et l'encouragement des prêts immobiliers (Christians et al., 1998). Ce n'est que depuis ces dernières années que le politique se penche sur l'avenir des villes. Cependant, des décennies de périurbanisation et de rurbanisation mineurent, aujourd'hui, le poids démographique et politique des villes. Si en regard de la situation des villes au XIX^{ème} siècle, le fait de pouvoir rester à la campagne et travailler à l'usine était une avancée pour le bien-être de la population, la pratique actuelle du logement à la campagne et du travail en ville lèse une part importante de la population qui n'a pas les moyens financiers voire culturels pour assumer ce mode de vie. Ils doivent soit rester en ville et subir non seulement les nuisances engendrées par le trafic des migrants-allemands mais également constater la paupérisation de leur quartier, soit tenter l'aventure de l'ex-urbanisation. Cette dernière se traduit souvent par une mise à l'écart des services qui sera d'autant plus lourde que ces ménages ne possèdent pas plusieurs véhicules et doivent, par le jeu des marchés immobiliers, s'installer dans des endroits moins accessibles (Dubois, Halleux, 2003 ; Berger, 2004). L'idéologie du bonheur à la campagne sied à une minorité, piège un nombre important de Belges et prend en otage l'ensemble de la Société... Peut-être une faille pour le

bien être général tant en ville qu'à la campagne ?... Sans doute, un cas d'école sur l'importance du choix des échelles d'analyse et d'intervention en matière de bien-être.

BIBLIOGRAPHIE

- BERGER M., 2004, *Les périmètres de Paris, De la ville dense à la métropole étalée ?*, CNRS éditions.
- BRÜCKL, MARY N., HALLEUX J.-M., MÉRENNÉ-SCHOUMAKER B., SÄVENBERG S., VAN HECKE E., 2002. « Residential behaviour of households within the framework of sustainable development », *Letters for sustainable development policy*, SSTC, 55-77.
- CHRISTIAN CH, DAELS L., VERHOEVE A., 1992. « Les campagnes », *Géographie de la Belgique*, Crédit Communal de Belgique, 483-536.
- DUBOIS O., HALLEUX J.M., 2003, « Marchés immobiliers résidentiels et étalement urbain contraint, l'accessibilité au logement au sein des communes wallonnes de la région métropolitaine bruxelloise », *Belges*, 2003-3, 303-327.
- INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE, 2004, *Enquête socio-économique générale 2001*, www.statbel.fgov.be/census/home_fr.asp.
- SCHMITZ S., 2004, « Nouvelles mobilités et réseaux sociaux locaux en milieu rural », *Mobilités, libertés, liberté ?*, Publications des Facultés Universitaires Saint Louis, 59-69.
- SCHMITZ S., HALLEUX J.-M., 2002. " Eclatement des mobilités d'achats et recompositions des territoires : le cas de l'Ardenne du Nord-Est ", *Motilla*, 26/ 3-4, 425-432.
- SCHMITZ S., VANDERHEYDEN V., BRÜCKL, SCHIEPERS J.F. 2010, « Monde rural : cadre de vie et de récréation », *Paysage, monde rural et agriculture*, Atlas de Belgique, vol. 2, Belspo, 36-46.

† Cette recherche a été financée par la Politique scientifique fédérale belge