

Chapitre 13. Le budget mobilité

Le dernier besoin intermédiaire à satisfaire pour participer de manière adéquate à la société est la mobilité. La Déclaration Universelle des Droits de l'Homme définit la mobilité comme un droit fondamental: "Toute personne a le droit de circuler et de séjourner librement dans les limites de tout État" (article 13, §1). Pour remplir correctement leurs différents rôles sociaux, les personnes doivent pouvoir se déplacer : pour aller au magasin, chez le médecin, au cinéma ou à l'école. Si ces services et ces biens ne sont pas accessibles aux personnes en raison d'un manque de mobilité, l'exclusion sociale menaceⁱ. Ce que cela exige au minimum dépend beaucoup de leur état de santé, de leur situation professionnelle ou de la mesure dans laquelle leur destination est accessible par les transports publics, entre autres choses. Comme nous supposons que les familles types sont en bonne santé et vivent dans un endroit accessible, elles peuvent se déplacer à pied, à vélo ou avec les transports publics. Lors de l'examen des besoins financiers des familles réelles, l'enquête sociale devrait montrer si un véhicule personnel est indispensable. Cela peut être le cas lorsqu'une voiture est nécessaire pour se rendre au travail, par exempleⁱⁱ, ou lorsque la famille vit dans un endroit où l'offre de transports publics est trop limitéeⁱⁱⁱ.

Même lorsque les familles vivent dans un endroit desservi en transports publics adéquats, les groupes de discussion ont affirmé qu'une voiture était nécessaire dans certaines situations. Les arguments avancés sont qu'une voiture peut être nécessaire pour faire des achats importants, pour partir en voyage, pour rendre visite aux parents éloignés lorsqu'ils ne sont pas facilement accessibles ou pour postuler à des emplois éloignés. Les participants des focus groups pensent qu'il est important de ne pas toujours dépendre des autres dans ces situations. L'autopartage ou le covoiturage a été présenté par eux comme une solution possible. Sans perdre de vue notre objectif de plancher financier, nous avons pensé qu'il fallait tenir compte de ce besoin explicitement mentionné et inclure un budget voiture qui permet aux familles d'utiliser le système de covoiturage une demi-journée par mois et une journée par an. Nous incluons également dans le budget de référence le coût d'un permis de conduire. Plusieurs focus groups ont souligné l'importance du permis de conduire. Il est nécessaire pour utiliser la voiture partagée, mais il s'avère aussi un atout pour trouver du travail.

En outre, nous prévoyons dans le panier « mobilité » pour chaque personne un vélo dans un état correct et bien équipé. En concertation avec un atelier de vélo, nous calculons un prix pour un vélo adapté à un usage intensif à partir de l'âge de deux ans et demi. En outre, le coût pour l'entretien de base (par exemple, brossage, lubrification) et la révision dans un atelier de vélos est comptabilisé. Enfin, un budget est également prévu pour les équipements de vélo tels que le siège, le casque, l'antivol et les sacoches.

Pour calculer le coût de l'utilisation des transports publics, nous prenons en compte tous les déplacements nécessaires pour satisfaire tous les besoins (voir chapitre 1). Ainsi, nous proposons un abonnement annuel pour l'utilisation des transports publics par bus pour tous. En Flandre, nous calculons le coût d'un abonnement annuel à De Lijn, en Wallonie au TEC et à la STIB pour Bruxelles. En outre, nous prévoyons un budget pour 10 voyages en train pour tous les adultes et les jeunes à partir de 12 ans.

-
- ⁱ Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*, 169(6), 353-365.
- Martens, K. & Bastiaanssen, J. (2014). An index to measure accessibility poverty risk. *Proceedings of Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, Eindhoven, the Netherlands.
- ⁱⁱ Fransen, K., Boussauw, K., Deruyter, G., Maeyerb, P.D. (2019). The relationship between transport disadvantage and employability: Predicting long-term unemployment based on job seekers' access to suitable job openings in Flanders, Belgium. *Transp. Res. Part A*, 125, 268-279.
- ⁱⁱⁱ Verachtert, E., Mayeres, I., Poelmans, L., van der Meulen, M., Vanhulsel, M., & Engelen, G. (2019). Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen. Vito: Mol.