

BRUXELLES

Bimestriel,
Paraît 6 fois par an
Bureau de dépôt:
Bruxelles X
P 302402

bpost

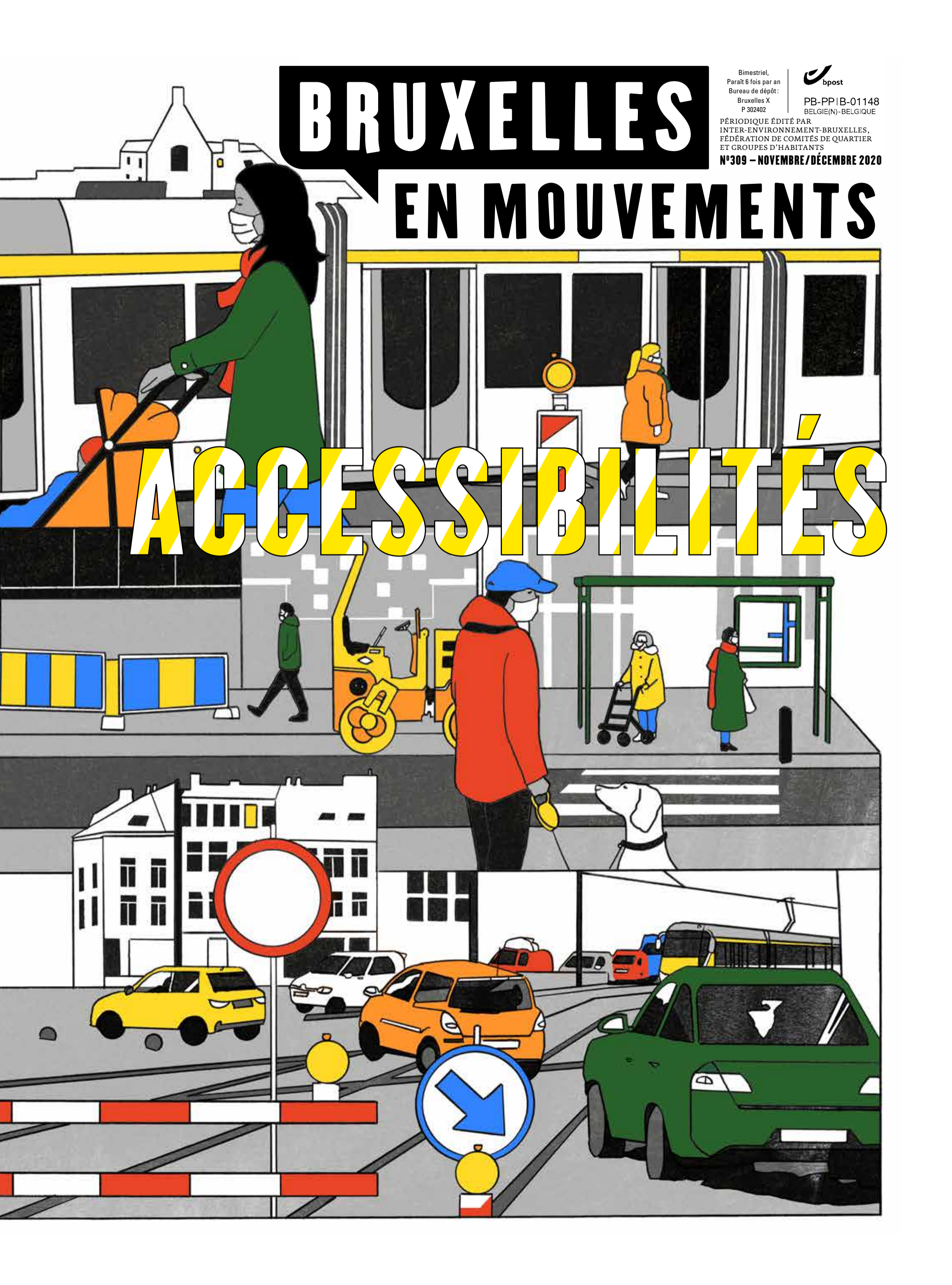
PB-PP|B-01148
BELGIE(N)-BELGIQUE

PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER
ET GROUPES D'HABITANTS

N°309 – NOVEMBRE/DÉCEMBRE 2020

EN MOUVEMENTS

ACCESSIBILITÉS

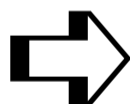


INTRODUCTION

DES BESOINS PARTICULIERS POUR UNE MEILLEURE

De nombreux freins institutionnels demeurent quant à la prise en compte de tous les publics dans les projets d'aménagement du territoire et de mobilité. Au milieu des diverses ambitions régionales (ville durable, numérique, touristique), la question de l'accessibilité de Bruxelles a tendance à passer au second plan. Elle constitue pourtant une lecture cruciale de la ville, car son absence de prise en compte conduit, dans bien des cas, à une exacerbation des inégalités.

THYL VAN GYZEGEM, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Le rapport à la ville, tant dans ses déplacements que dans l'espace public, diffère fortement selon que l'on soit un homme ou une femme, selon que l'on soit en situation de handicap cognitif ou physique, selon que l'on habite un quartier ou un autre, selon que l'on puisse utiliser ou non les différentes applications numériques ou automates existants, etc. Cette multitude de points de vue, de besoins et de désirs, peine encore bien souvent à transparaître dans les plans urbains stratégiques, permis d'urbanisme, projets d'infrastructure ou contrats de quartiers, qu'IEB suit à longueur d'année. Ce numéro de Bruxelles en mouvements entend, en contre-pied, explorer quelques-unes des nombreuses dimensions que recouvre le terme d'accessibilité à Bruxelles.

Quelques-unes seulement, car ce journal ne pourrait avoir la prétention d'être exhaustif, mais surtout, car la notion même d'accessibilité est complexe et difficilement mesurable sur base d'indicateurs pris isolément. En effet, elle se trouve toujours au croisement de différents déterminants (origine sociale, sexe, âge, origine géographique, capacités cognitives ou physiques), eux-mêmes influencés par l'organisation des systèmes de transport et la manière dont les différentes ressources se distribuent spatialement dans la ville¹.

La difficulté d'en tirer des méthodes opérationnelles d'aménagement du territoire «clef sur porte» ou de dresser l'inventaire des points d'attention qui seraient applicables à tous les quartiers constitue sans doute, au même titre que la relative absence de diversité des décideurs politiques et des planificateurs urbains, l'une des raisons qui expliquent le chemin qu'il reste à parcourir en la matière. Alors que la participation des habitant-e-s à la démocratie urbaine semble aujourd'hui limitée au strict minimum (quand elle ne se réduit pas à de la simple information) et que les projets mis à l'enquête publique se succèdent dans un temps de plus en plus compressé par les procédures urbanistiques, la prise en compte de l'accessibilité demande au contraire d'associer des profils diversifiés le plus en amont possible et de se donner le temps de les écouter.

En matière d'accessibilité, répondre à des besoins particuliers permet dans bien des cas d'améliorer l'intérêt général.

Si de nombreux projets urbanistiques récents et à venir tentent de se justifier au nom de l'intérêt général alors qu'ils répondent avant tout à des intérêts particuliers, comme ceux des promoteurs immobiliers, en matière d'accessibilité, répondre à des besoins particuliers permet dans bien des cas d'améliorer l'intérêt général. Ainsi la ville de Vienne, par exemple, a réfléchi à une série d'aménagements nécessaires pour les personnes âgées et les personnes accompagnant des enfants (les femmes, généralement) et a notamment prolongé le temps de traversée aux passages pour piétons et augmenté la largeur des trottoirs. Des aménagements qui profitent au final à tout le monde.

À L'INTÉRÊT GÉNÉRAL : ACCESSIBILITÉ

Aurélie Akerman, formatrice en alphabétisation et coordinatrice de la mission sensibilisation à Lire et Écrire Bruxelles cite un autre exemple : « les personnes qui viennent en formation ont souvent de gros problèmes de mobilités qui ne sont pas liés à des problèmes de desserte, mais au manque de connaissances et de compétences liées à l'écrit. Lire le plan du transport, préparer son voyage et ses correspondances, ce sont déjà des compétences d'écriture et de lecture. On estime qu'un adulte sur dix est en difficulté avec l'écrit. Si on se dit qu'un adulte sur dix est potentiellement incapable de prendre les transports en commun, est-ce acceptable? En 1968, la Ville de Mexico organisait les Jeux olympiques. Ils se sont dit qu'ils allaient accueillir des gens de toute la planète et des langues multiples, il y a donc eu à cette occasion une forme de traduction du réseau de métro avec une iconographie et des symboles pour chaque arrêt qui renvoient au quartier concerné et qui perdurent aujourd'hui. Un plan du réseau de la STIB en iconographie serait aussi valable pour notre public que pour n'importe quelle personne étrangère qui doit se repérer dans la ville. Ce n'est pas un langage universel, mais quelque chose que tout le monde peut s'approprier. »

La difficulté réside néanmoins dans le fait que l'intérêt général ne saurait se trouver simplement au croisement de tous les besoins particuliers. Elle demande tout à la fois de penser les aménagements physiques que les usages qui s'y déploieront. Ainsi, si la réinstallation de bancs dans l'espace public est nécessaire pour augmenter le bien être des personnes âgées et des femmes circulant avec des enfants, leurs emplacements et orientations doivent être pensés de manière à limiter leur accaparement par la gent masculine qui peut augmenter le sentiment d'insécurité des femmes seules circulant dans l'espace public, en particulier la nuit. Si le réaménagement de rues et de places en espace de plain-pied permet une meilleure accessibilité aux personnes avec une déficience motrice, ces espaces de circulation partagée peuvent

se révéler dangereux et stressants pour les personnes avec une déficience visuelle ou auditive. Enfin, il n'est pas rare que les transformations de l'espace public précèdent ou accompagnent une transformation de la composition sociale des quartiers via la hausse des valeurs immobilières aux alentours. Ce qui aura dès lors été gagné en termes d'accessibilité physique sera perdu en termes d'accessibilité sociale.

ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORT PUBLIC

En ce qui concerne le transport public, la nécessité de penser les infrastructures et leur usage par des individus particuliers et non plus uniquement par individu moyen (souvent un homme jeune et en bonne santé) semble avoir été intégrée en ce qui concerne le handicap physique. En théorie du moins, car il n'existe pas d'obligation légale. Si la STIB entame les chantiers pour mettre en conformité les 15 stations de métro existantes qui ne sont actuellement pas accessibles aux PMR, certaines lignes de tram nouvellement inaugurées ne rencontrent toutefois pas les critères requis. Dans l'article qui ouvre ce dossier ^{lire p.5-8}, le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB) revient sur certains des échecs qui se produisent encore sur le terrain, alors que la Région et les opérateurs de transport public disposent aujourd'hui de davantage d'outils pour planifier l'accessibilité des projets.

On estime qu'un adulte sur dix est en difficulté avec l'écrit. Si on se dit qu'un adulte sur dix est potentiellement incapable de prendre les transports en commun, est-ce acceptable?

Certaines mesures comme l'augmentation du prix des tickets à l'unité ont des répercussions pour les personnes à petits revenus ne pouvant pas prétendre aux tarifs sociaux.

En termes d'accessibilité sociale, peu de progrès semblent avoir été faits depuis l'instauration il y a de nombreuses années d'une tarification sociale. Au contraire, certaines mesures comme l'augmentation du prix des tickets à l'unité tout en maintenant le tarif de base pour des paiements par carte bancaire ou par smartphone, ont des répercussions pour les personnes à petits revenus ne pouvant pas prétendre aux tarifs sociaux, parmi lesquelles les personnes sans papiers.

Et concernant les nouvelles infrastructures, l'obsession de « faire gagner du temps » semble toujours constituer la priorité numéro une des politiques de transport public. Guidée par la nécessité d'accroître la vitesse commerciale de ses véhicules et donc d'échapper aux embouteillages, la STIB développe actuellement le projet d'un métro nord qui devrait à terme remplacer la ligne de tram 55.

Le second article du numéro ^{lire p.9-10} revient, à travers le compte rendu d'un débat d'habitant·e·s, sur les rôles très différents de ces deux moyens de transport et sur l'importance du transport public de surface pour, entre autres choses, stimuler la vie de quartier, assurer les trajets locaux et permettre un meilleur contrôle social. Un dernier facteur primordial quand on se penche sur l'accessibilité par le prisme du genre.

DU POINT DE VUE DES FEMMES

Qu'il se manifeste dans l'espace public ou bien dans les transports, le sentiment d'insécurité des femmes constitue le ciment de ces « murs invisibles »² qui se dressent et restreignent les espaces qui leur sont accessibles. Face à certains lieux, ►

Tout le monde ne peut pas se permettre d'avoir la maîtrise de ses déplacements.

et à certaines heures, la peur a pour effet d'immobiliser ou de provoquer des stratégies d'évitement qui demandent un surplus d'organisation dans la planification de ses trajets, une organisation qui dépend à la fois des compétences sociales des individus (savoir rechercher l'information nécessaire, par exemple) et de leurs ressources économiques (disposer d'un abonnement au transport public ou pouvoir payer un taxi)³.

Pour en parler, nous avons rencontré Garance asbl, une association d'auto-défense féministe, qui travaille depuis plusieurs années sur la question des espaces publics. Le troisième article de ce dossier ^{lire p.11-13} se penche sur cette notion complexe qu'est le sentiment d'insécurité. Il décrit également les marches exploratoires organisées par l'association qui permettent d'apporter des réponses collectives aux manquements des aménagements de l'espace public et aux usages problématiques qui s'y déploient, tout en permettant aux participantes de prendre conscience des automatismes qu'elles ont souvent, malgré elles, intégrés dans leur usage de la ville.

L'inégalité de genre se mesure également à l'aune du temps accordé par les femmes aux tâches domestiques et au soin des enfants et/ou des personnes âgées qui implique de devoir réaliser des trajets en chaîne (domicile, travail, école, crèche, courses, activités extrascolaires...) alors que la mobilité reste fortement organisée selon une logique de déplacement individuel d'un point A à un point B. Une étude récente de la Ligue des Familles a permis de démontrer que huit parents sur dix effectuent ce type de trajets multifonctionnels, mais qu'ils ne sont que trois sur dix à être satisfaits de l'accessibilité des transports en commun lorsqu'ils voyagent avec leurs enfants⁴.

Si l'usage du vélo permet de diminuer le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public, car il permet d'être tout le temps sur la route, une étude récente de Pro Vélo⁵ rappelle que les femmes sont moins nombreuses que les hommes à pratiquer ce mode de déplacement. Pour les femmes qui roulent à vélo, le transport de charge ou d'enfants constitue le deuxième frein, après les longues distances, à son utilisation.

Dans ces conditions le recours à la voiture, tant pour reprendre le contrôle sur le sentiment d'insécurité que pour effectuer des trajets multifonctionnels, reste une réalité qui semble assez peu prise en compte par les politiques de diminution de l'emprise de l'automobile en ville.

ET LA JUSTICE SOCIALE ?

Une idée reçue voudrait qu'une mobilité importante soit le signe d'une situation sociale aisée. Il est vrai que certains ménages pauvres ont des déplacements plus courts et moins fréquents, particulièrement quand ils vivent au cœur de la ville et qu'ils peuvent bénéficier de réseaux relationnels forts basés sur la proximité.

De plus, de nombreux ménages populaires bruxellois ne possèdent pas de voiture. Par contre, avoir des revenus plus élevés n'augmente pas le nombre des déplacements, seulement le rayon des distances parcourues, en particulier sur la mobilité relative aux loisirs.

Être aisé permet même dans certains cas de bouger moins et de faire bouger d'autres personnes à sa place (songeons à l'essor des livraisons à domicile).

En réalité, la question n'est donc pas de savoir qui bouge plus et qui bouge moins, mais bien de prendre en compte que tout le monde ne peut pas se permettre d'avoir la maîtrise de ses déplacements⁶.

La dépendance à la voiture est aujourd'hui une réalité, en particulier pour les plus précaires qui effectuent souvent des déplacements quotidiens longs, complexes, en horaires décalés et/ou coupés.

À l'heure où la Région bruxelloise envisage l'instauration d'un péage urbain, une demande historique d'Inter-Environnement Bruxelles, le quatrième article de ce dossier ^{lire p.14-17} nous invite à réfléchir aux conséquences sociales des mesures qui visent à réguler l'usage de la voiture en ville. En effet, la dépendance à la voiture est aujourd'hui une réalité, en particulier pour les plus précaires qui effectuent souvent des déplacements quotidiens longs, complexes, en horaires décalés et/ou coupés. Un constat qui se pose avec force à Bruxelles, car de nombreux ménages populaires sont aujourd'hui contraints de quitter la ville pour la périphérie proche en raison de la hausse du coût du logement. Une périphérie proche très mal desservie en transports en commun, ce qui rend la voiture presque indispensable. Une réflexion sur l'accessibilité de Bruxelles ne peut donc pas faire l'impasse sur la nécessité de mêler la justice sociale aux mesures environnementales.

Une réflexion sur l'accessibilité de Bruxelles ne peut donc pas faire l'impasse sur la nécessité de mêler la justice sociale aux mesures environnementales.

LA DÉMOCRATIE URBAINE EN RÉPONSE

Pour clore ce dossier, deux articles, l'un rédigé par la Plate-forme d'action Santé et solidarité ^{lire p.18-19} et l'autre par l'association anderlechtoise Les Pissenlits ^{lire p.20-23} nous gratifient d'un retour sur le projet « Ensemble pour la santé » qui réunit habitant-e-s, associations et professionnels du secteur de la santé afin d'agir, à travers le travail social communautaire, sur le lien entre les déterminants de la santé et la mobilité. Un travail d'autant plus nécessaire en temps de pandémie du COVID. Et un exemple de démocratie urbaine en action qui constitue, à l'instar de l'ensemble du dossier, une inspiration pour les habitant-e-s, les décideurs politiques et les associations pour œuvrer vers une future meilleure prise en compte de l'accessibilité à Bruxelles. ♦

1. Fol Sylvie, Caroline Gallez. « Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville ».

2. DI MEO G., 2011, « Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale », Paris, Armand Colin, coll. Recherches, 344 p.

3. Marie Gilow, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies », *Brussels Studies*, 2015.

4. « Mobilité : et les familles dans tout ça ? », La Ligue des Familles, 2020.

5. « Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles », Pro Vélo, 2020.

6. Jean-Pierre Orfeuill, Fabrice Ripoll, « Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités », Gollion (Suisse), Infolio, coll. Archigraphy poche, 2015

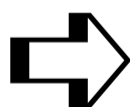
L'ÉPINEUX COMBAT POUR L'ACCESSIBILITÉ À BRUXELLES

Pouvoir voyager dans les transports en commun, circuler dans l'espace public, entrer dans les bâtiments en toute autonomie, cela semble si aisé et faire partie intégrante de notre quotidien. Et pourtant, 35 % de la population bruxelloise sont confrontés à de nombreux obstacles. Le CAWaB, le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles, milite sans relâche pour une amélioration de l'accessibilité, entre autres dans les transports et l'espace publics.

LE COLLECTIF ACCESSIBILITÉ WALLONIE BRUXELLES

LE CAWAB, C'EST QUOI ?

Le CAWaB regroupe 21 associations impliquées dans les questions relatives à l'accessibilité. Il défend et promeut l'accessibilité, avec pour objectif de permettre à tous un accès en autonomie aux bâtiments, voiries, transports, services et à la communication.
Site web : www.cawab.be
Mail : info@cawab.be
Tél : 081/13.97.87



Améliorer la mobilité à Bruxelles : un enjeu de taille, au programme de tous les accords gouvernementaux. Mais pour y parvenir, il est indispensable de prendre en compte les besoins de chacun d'entre nous, incluant ceux des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Contrairement aux idées reçues, les PMR ne définissent pas seulement les personnes en situation de handicap mais englobent un public bien plus large. Une Personne à Mobilité Réduite est une personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer¹.

Tout le monde sera donc une PMR au cours de sa vie : que vous soyez parent avec une poussette, livreur avec un chariot, touriste avec des bagages, personne dans le plâtre ou avec des béquilles... Il est donc crucial d'intégrer l'accessibilité dans tout projet afin d'éviter que l'on soit tous discriminés à un moment donné de notre vie.

A-T-ON ATTEINT LE « POINT ZÉRO » ?

Nous avons pris l'habitude de parler du « point zéro », ce moment où la décision est prise au sein d'une région, une commune, un opérateur de transport... d'améliorer progressivement mais systématiquement l'accessibilité pour atteindre un niveau d'accessibilité optimal, souvent des décennies plus tard.

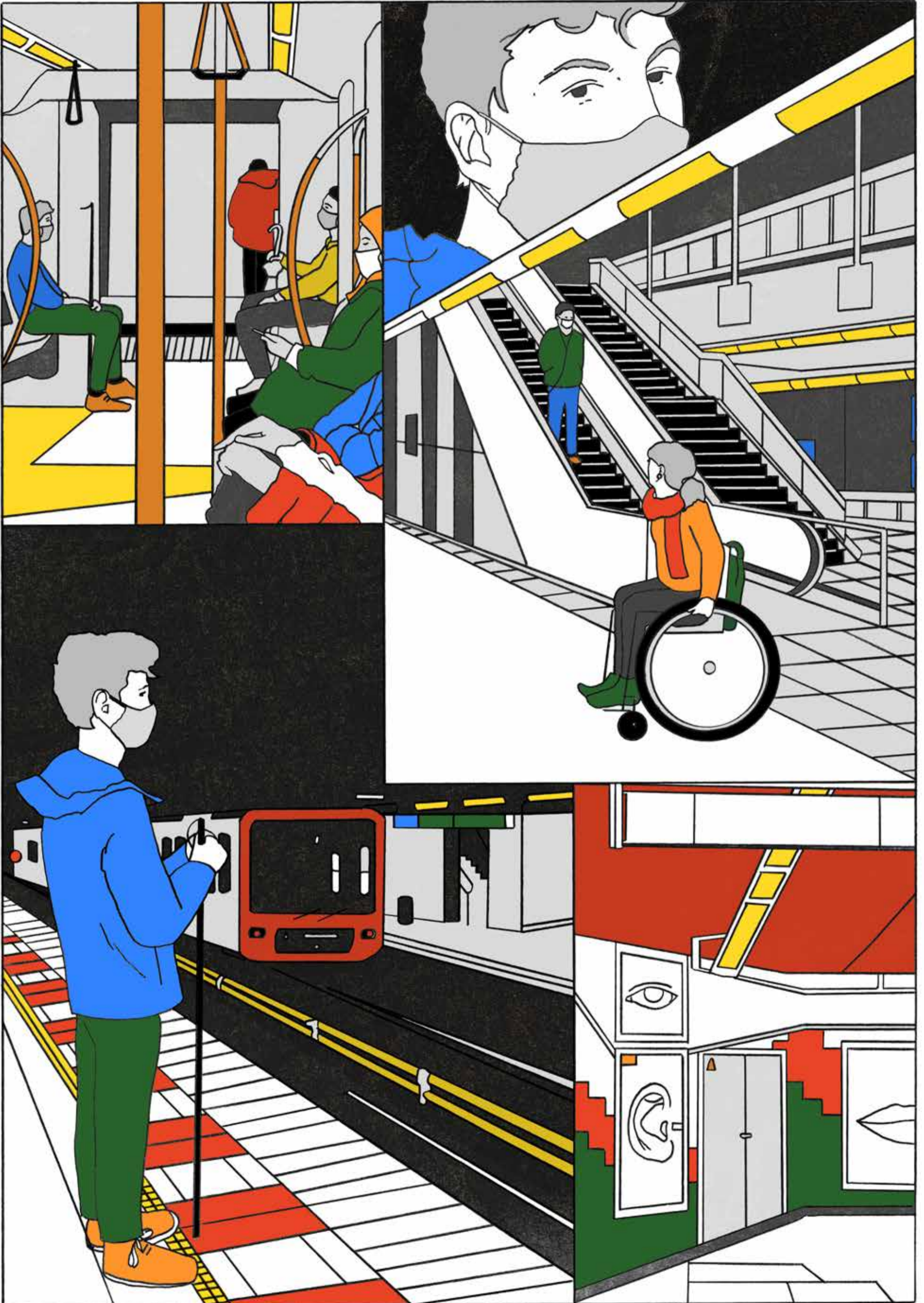
Sans cette prise de décision, les efforts des uns seront toujours anéantis par les maladroites des autres. Par exemple, si la STIB rendait ses arrêts de tram et de bus accessibles mais que les traversées piétonnes aux alentours n'étaient pas sécurisées et de plain-pied, la chaîne de l'accessibilité serait rompue et les déplacements rendus compliqués, voire impossibles.

Tout le monde sera donc une PMR au cours de sa vie.

Alors, a-t-on atteint le « point zéro » à Bruxelles ? C'est une promesse à laquelle on aimerait croire, mais qui demande aujourd'hui encore à être confirmée sur le terrain.

Si la Région et les opérateurs sont de plus en plus nombreux à se doter d'outils et de moyens pour planifier et piloter les travaux de mise en accessibilité, des échecs sont encore récurrents...

Que ça soit dans les transports ou l'espace public, de nombreux projets, qui ont encore vu le jour récemment, continuent en effet d'exclure une partie de la population. Ces différents chantiers mettent dès lors à mal le droit à l'accessibilité et retardent le « point zéro », ce jour où la mise en accessibilité pourra réellement commencer... ➔



LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le 1^{er} septembre 2018, la STIB inaugurait sa toute nouvelle ligne de tram 9, la présentant comme la première ligne de tram accessible. Ça y est, nous le tenions ce point zéro, ce projet exemplaire qui démontrait que, chez nous aussi, nous étions capables de rendre le réseau accessible. Malgré quelques imperfections, nous en étions convaincus.

Trois semaines plus tard, ce fut au tour de la ligne 8 d'être inaugurée en grandes pompes. Un sacré coup dur pour les représentants des usagers, qui découvrirent qu'au contraire de la ligne 9, absolument rien n'a été prévu pour ne fût-ce que tenter de rendre accessible le nouveau tronçon de ligne.

Le 28 septembre 2018, la Région et ses ministres inaugurent cette extension de ligne, alors que les travaux ne sont pas totalement finis et que les traversées piétonnes ne sont pas sécurisées (les dalles podotactiles, dalles en relief qui aident les personnes aveugles à s'orienter en rue, ne seront placées que plusieurs mois plus tard et certaines manquent encore toujours aujourd'hui...). Le tram passant devant le siège de l'asbl EQLA, association représentative de personnes déficientes visuelles et membre du CAWaB, la pilule a du mal à passer...

Aucune loi n'impose la mise en accessibilité des bâtiments, transports et espaces publics existants.

Cet échec aura, espérons-le, fait office d'électrochoc auprès des décideurs et de la STIB et éveillé les consciences sur la nécessité de rendre accessible le réseau de tram.

Deux ans plus tard, les imperfections de la ligne 9 n'ont pas été réparées, mais des recherches ont abouti pour trouver la solution qui permettra enfin d'embarquer en autonomie un fauteuil roulant dans les trams de la ligne 8 (et à termes, de toutes les autres).

En effet, en mars dernier, la STIB a invité le CAWaB à visiter des prototypes d'aménagements. Ce projet prévoit de placer, à la hauteur de la porte PMR, des « fusibles » en caoutchouc sur le quai et des bourrelets de porte sur le tram, de rehausser les arrêts pour qu'ils aient une hauteur compatible avec les nouveaux trams et, enfin, d'équiper tous les trams d'une rampe portative pour faciliter l'embarquement en attendant que tous les arrêts soient rehaussés.

Si la solution semble trouvée depuis plusieurs mois, nous ne savons cependant pas à ce jour quand et à quel rythme elle sera déployée sur le réseau.

Cet exemple illustre le constat actuel posé par les représentants des usagers à mobilité réduite dans les instances consultatives et dans les échanges avec l'opérateur de transport : la sensibilité augmente, les projets se mettent doucement en place mais l'accessibilité du réseau ne s'améliore que très lentement !

PIÉTONNISATION DE L'ESPACE PUBLIC

Piétonniser les places bruxelloises a le vent en poupe ces dernières années : la place Jourdan, le Parvis de Saint-Gilles, la place de la Bourse et la place De Brouckère...

Ces grands aménagements de l'espace public devraient permettre de les rendre accessibles. Et pourtant, des manquements en termes d'accessibilité ont été relevés.

Les travaux du piétonnier du centre-ville, débutés en 2015, sont en voie d'achèvement. À l'issue de plus de cinq années de travaux, les indicateurs ne sont pas tous bons, bien au contraire, comme c'est le cas pour la place De Brouckère. Sur cette place si réputée du centre-ville, le revêtement a fait l'objet de nombreuses plaintes de la part d'usagers.

Le revêtement choisi – des pierres bleues cli-vées s'apparentant à de petits pavés irréguliers – n'assure pas le confort des usagers et augmente le risque de chutes. Un comble pour le plus grand piétonnier d'Europe !

Suite à plusieurs interpellations du CAWaB, Beliris et la Ville de Bruxelles ont confirmé que la bande de circulation consacrée jusqu'ici aux voitures sera désormais fermée à la circulation et rendue aux piétons, offrant un confort de revêtement satisfaisant aux PMR.

Problème partiellement résolu puisque cette bande traversant la place sera régulièrement consacrée à des événements, privant les piétons de la voie « confort ». L'accès à la ligne guide naturelle représentée par les façades des bâtiments pour les personnes déficientes visuelles, aux commerces (cinéma, café...) restera compliqué lui-aussi du fait de la présence de ce revêtement irrégulier.

D'autres difficultés sont à déplorer sur le piétonnier et concernent l'accessibilité des poubelles, la présence d'orifices des avaloirs trop grands, l'absence de contraste des dalles podotactiles, ou encore, l'inaccessibilité de certains commerces qui auraient pu bénéficier des travaux pour voir leur accès facilité.

À la place Jourdan, d'énormes défauts d'exécution ont été relevés.

Un piétonnier de cette ampleur n'est pas sans poser d'autres soucis aux personnes à mobilité réduite. Le nombre de places de stationnement réservé est limité, le service de « navette » sur le piétonnier n'a jamais vu le jour et, aujourd'hui, la Région étudie la faisabilité d'un service de prêt de fauteuil roulant pour les personnes qui auraient des difficultés à parcourir l'entièreté du piétonnier à pied. ➔

Un peu plus loin, la Place Jourdan était, elle, inaugurée en février 2019. D'énormes défauts d'exécution ont été relevés (traversées impraticables en fauteuil roulant, dalles podotactiles manquantes ou mal positionnées...).

Si les bonnes intentions existent, la volonté et le courage politique de refuser de réceptionner un tel fiasco, prolongeant la durée des travaux de quelques semaines, ne sont eux pas encore au rendez-vous.

Cette prise en compte tardive et insuffisante des usagers à mobilité réduite pour des projets de cette envergure et qui devraient accueillir des milliers de visiteurs chaque année retardent tant et plus ce point de départ pour une accessibilité intégrale de notre capitale...

LE PLAN GOOD MOVE, PLAN AMBITIEUX QUI RENDRA BRUXELLES PLUS ACCESSIBLE ?

Les exemples de problèmes d'accessibilité susmentionnés sont loin d'être des cas isolés et se produisent encore trop régulièrement. L'approbation récente du plan Good Move par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, qui trace les grandes orientations à suivre pour améliorer la mobilité de la capitale européenne avant à 2030, donne en tout cas de l'espoir au CAWaB et aux usagers de voir s'améliorer la mobilité et l'accessibilité pour tous à Bruxelles durant les dix prochaines années.

En plus de la mise en accessibilité de 60 à 70 arrêts de la STIB par an, l'amélioration de l'information sur l'accessibilité réelle du réseau de la STIB pour les PMR... le plan régional de mobilité prévoit la sécurisation et la mise en accessibilité des traversées piétonnes, l'augmentation de la proportion de taxis PMR, le renforcement de la formation des prestataires pour assurer une bonne prise en charge des personnes handicapées, la sécurisation de la circulation des piétons, cyclistes et PMR autour des chantiers pilotés par la Région...

Le plan Good Move fonde les bases solides d'une capitale européenne plus accessible. Le CAWaB espère que ces projets pourront effectivement être mis en œuvre avant 2030.

UNE SENSIBILITÉ QUI AUGMENTE CHAQUE JOUR UN PEU PLUS

On a pu percevoir ces dernières années une grande amélioration de la sensibilité de l'administration de la mobilité bruxelloise pour l'accessibilité.

La Région a la volonté et s'est dotée d'outils et de ressources pour mettre ces ambitions à exécution : une commission spécialement dédiée aux personnes à mobilité réduite a lieu 5 fois par an, un « facilitateur accessibilité » a été engagé pour coordonner cette matière transversale à l'ensemble des projets en mobilité, les fonctionnaires sont régulièrement formés, le CAWaB a été agréé et est subsidié pour accompagner les décideurs et porteurs de projets et représenter les PMR dans les instances régionales.

La volonté de chacun y est. La Ministre de la Mobilité, la STIB, tous annoncent vouloir offrir une meilleure accessibilité. Mais, alors qu'aucune loi n'impose la mise en accessibilité des bâtiments, transports et espaces publics existants, les trois acteurs ont pourtant refusé, malgré les pressions des organisations militantes, d'ajouter au contrat de gestion de la STIB, signé en mars 2019, l'obligation de rendre tout nouveau projet accessible en autonomie à tous les usagers.

Malgré les bonnes intentions de nombreux acteurs, l'obligation légale de mise en accessibilité de l'existant semble pourtant la dernière condition nécessaire à l'aboutissement du combat pour l'accessibilité mené depuis tant d'années.

Si l'on veut en effet garantir l'accessibilité, il y a lieu de coordonner les efforts, afin de veiller à ce que tous les projets aillent dans le même sens et d'éviter que des obstacles puissent se dresser sur le long chemin de la mise en accessibilité.

SIGNALER POUR AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ

Force est de constater que des problèmes d'accessibilité persistent encore et toujours sur l'espace public bruxellois. Cependant, les interpellations et les signalements de problèmes d'accessibilité (comme pour le cas de la Place de Brouckère) ont le mérite de confronter les gestionnaires de voiries et infrastructures sur ces manquements.

Trop souvent, les associations se font entendre dire que rien n'est fait car « personne ne s'en est plaint ». Dans cet esprit, le CAWaB a créé la plateforme « Agir pour l'accessibilité » (agir.cawab.be). Cet outil offre aux citoyens des pistes d'actions pour signaler des problèmes d'accessibilité rencontrés dans les transports, les bâtiments ouverts au public et sur les voiries, à Bruxelles et en Wallonie. Il est même possible pour les personnes sourdes qui le désirent, de signaler son problème d'accessibilité en Langue des Signes (LSFB).

Il informe les usagers sur l'importance et les moyens existants pour signaler leurs problèmes d'accessibilité, aux opérateurs de transports, administrations, gestionnaires des voiries et infrastructures...

Il permettra par ailleurs au CAWaB d'avoir un retour des problématiques d'accessibilité rencontrées et de pouvoir confronter ses interlocuteurs aux retours du terrain.

Vous aussi, vous pouvez vous joindre au combat et agir pour améliorer l'accessibilité en signalant les problèmes rencontrés! ♦

De nombreux projets continuent d'exclure une partie de la population.

TRAM 55

CHRONIQUE D'UNE MORT ANNONCÉE ?

Le 26 juin dernier, des habitants et habitantes de Schaerbeek étaient réunis sous les arbres du Square Riga pour débattre de l'avenir de la ligne de tram 55, dont la disparition est programmée pour 2030 avec la construction du métro nord. Puisqu'elle joue un rôle essentiel, notamment en matière d'accessibilité, qu'un métro ne saurait remplacer, de nombreuses personnes se mobilisent pour son maintien. Rappel des événements précédents et compte rendu des discussions.

THYL VAN GYZEGEM,
INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Les chantiers nécessaires à la création de la nouvelle ligne de métro 3 sont aujourd'hui entamés sur l'axe Albert-Gare du Nord, pour une date de mise en service à nouveau repoussée, désormais prévue pour juin 2025. Dans les semaines ou les mois qui viennent se tiendra l'enquête publique sur les permis nécessaires à la création des 5 km de nouveau tunnel et des stations de métro sous Schaerbeek et Evere. Pourtant, force est de constater que de nombreux habitants de ces deux communes ne sont toujours pas au courant du projet. Et encore moins de ses conséquences, parmi lesquelles la disparition de la ligne de tram 55. C'est notamment ce qui ressort d'un excellent documentaire radiophonique intitulé « Tram 55 ou the great tram robbery » réalisé par Sonia Ringoot, une habitante de Schaerbeek.

En juin dernier, des habitants mobilisés pour le maintien de cette ligne de tram organisaient une écoute publique du documentaire sous les arbres du Square Riga. Invités à venir exposer le projet, Beliris et la STIB ont préféré décliner. Si cette dernière continue de tenir un discours ambigu sur l'avenir du 55, la décision est prise depuis 2013, car la ligne qui relie Rogier à Da Vinci n'est plus jugée complémentaire, mais concurrente au projet de métro. Comme l'explique Philippe, un habitant présent ce soir-là : « Historiquement, on a n'a jamais vu le maintien d'une ligne de tram sur un parcours emprunté par un métro. Cela va à l'encontre de la stratégie de la STIB qui est de rabattre les lignes de surface vers ses métros. Cela compliquerait les choses en termes de coût et de cohérence ». Les études préliminaires à la conception du métro faisant état d'une fréquentation en dessous du seuil de rentabilité de cette infrastructure lourde, la suppression d'une alternative de surface forcera les usagers à voyager en souterrain.

TRAM ET MÉTRO, DES RÔLES DIFFÉRENTS

Le tram ne joue cependant pas le même rôle que le futur métro. D'abord parce que la ligne 55 compte 5 arrêts de plus que la ligne 3, ce qui rallongera les temps de marche pour rejoindre le transport en commun. En cela, le tram répond à une demande locale. Par ailleurs, il offre une visibilité aux différents noyaux commerciaux alors que les énormes stations de métro cathédrales prévues abriteront des commerces souterrains qui entreront en concurrence avec la surface. Mais plus encore, le tram est aujourd'hui essentiellement utilisé pour effectuer de courts trajets tandis que le métro sera situé à plus de 30 mètres sous terre, soit avec des quais plus profonds que l'actuelle station Botanique. Les temps de parcours au sein des stations, couplés aux temps de marche nécessaires pour rejoindre ces stations, auront dès lors pour effet de rallonger les temps de parcours au sein des communes de Schaerbeek et d'Evere par rapport à la situation actuelle. Et d'en limiter l'accessibilité.

Une habitante, qui tient ses béquilles, s'énerve : « Quand on a 70 ans et des prothèses aux jambes, est-ce agréable de devoir descendre dans le métro et de constater que les escalators sont encore en panne ? La surface c'est du confort pour nous. Il faut penser un peu aux personnes plus âgées ». Pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les familles avec enfants ou même pour faire ses courses, une offre de transport public de surface est, en effet, précieuse. D'autant plus que seul un ascenseur est prévu par quai.

Et que si les escalators sont en panne, ce ne sont pas moins de 6 à 8 volées d'escaliers qu'il faudra parcourir pour rejoindre les quais, soit l'équivalent d'un immeuble de dix étages.

« La surface c'est du confort pour nous. Il faut penser un peu aux personnes plus âgées. »

LE MÉTRO, AU PRISME DU GENRE

Permettant de relier la station Bordet au centre-ville de Bruxelles en 20 minutes, l'utilisation du métro sera surtout intéressante pour les navetteurs venant du nord. Et c'est là l'argument numéro 1 mis en avant par les porteurs du projet. La vitesse commerciale des véhicules reste encore aujourd'hui l'alpha et l'oméga des politiques de transport. Le fait de gagner du temps, et donc de l'argent, prime sur les questions d'accessibilité qui restent très peu prises en compte.

Ces questions ne demandent pas qu'un renforcement, indispensable, de l'accessibilité physique des infrastructures aux personnes à mobilité réduite (qui composent un tiers de la population bruxelloise), mais une vraie réflexion sur les usages et le profil des usagers et usagères. ➔

Ainsi, la disparition d'un transport de surface risque d'avoir des implications plus lourdes pour les femmes. En effet, elles utilisent généralement davantage les transports en commun et sont plus susceptibles de devoir effectuer des trajets multifonctionnels (domicile, travail, école, médecin, courses), parfois en zig-zag, qui seront plus difficiles à réaliser via le souterrain. La profondeur des stations, déjà évoquée, sera également de nature à renforcer le sentiment d'insécurité dans le transport public et à diminuer le contrôle social. Katrien, habitante du quartier, témoigne : « *Moi, prendre un métro à 30 mètres de profondeur, le soir, je n'aurai pas envie. S'il n'y a plus de tram, je fais quoi? Au Canada, on fait des marches exploratoires où les femmes, les usagers faibles, sont impliqués dans la conception des aménagements. On peut aussi aller chercher de bonnes pratiques ailleurs* ». Anne, habitante également, pointe les effets pervers d'un projet qui vise à faire diminuer l'usage de la voiture : « *je vais régulièrement au centre-ville avec le tram 55 et en 15 minutes, je suis à la Bourse. Quand il y aura le métro, je vais reprendre ma voiture. En tant que femme, à minuit, je vais reprendre ma voiture, c'est tout. Pourtant je préférerais prendre le tram, hein* ».

UN FUTUR INCERTAIN

La crise du COVID a entre-temps également fait évoluer certaines mentalités. Une habitante témoigne : « *Il y a eu le COVID et moi ça m'a fait réfléchir sur la manière dont on vit... J'ai envie de reprendre une vie plus lente. Là on nous met dans la tête qu'il faut des transports plus rapides, mais pour faire quoi finalement? Pour gagner quoi? Je ne sais pas... Pourtant cela va coûter deux milliards au minimum et qui va payer? Ce sont nos enfants* ». Bernadette, autre habitante et co-organisatrice de l'évènement, rebondit : « *On nous dit 'les choses sont en train de changer'. Les gens vont faire du télétravail, on construit des pistes cyclables... Donc est-ce que les chiffres de fréquentation de ce métro avancés par la STIB dans leurs projections tiennent encore la route dans l'après-Covid?* ». La question se justifie d'autant plus que le métro devient avantageux à partir de flux élevé de l'ordre de 8 000 voyageurs par heure et par sens, alors que les dernières projections disponibles faisaient état, avant la pandémie, de seulement 2 800 personnes par heure et par sens sur l'extension nord (et ce, en prenant en compte la suppression de la ligne 55 et donc le rabattement de ses usagers sur le métro).

La ligne de tram 55 est cependant loin d'être parfaite. Elle connaît notamment des problèmes de saturation aux heures de pointe du soir. Mais ces problèmes ne sont pas liés à une demande qui serait trop forte par rapport à la capacité des véhicules, ils découlent plutôt d'un bouleversement des fréquences de passage dû aux conflits avec la circulation routière. Jusqu'en 2030, date annoncée de mise en service de la ligne de métro 3, et puisqu'il est voué à disparaître, le tram 55 ne fera donc, non seulement, l'objet d'aucune amélioration de la part de la STIB, mais verra

« **Moi, prendre un métro à 30 mètres de profondeur, le soir, je n'aurai pas envie.** »

ses performances se dégrader lors de la mise en œuvre des chantiers du métro. Un constat qui n'est pas acceptable.

Philippe se met dans la peau des bureaux d'études qui ont travaillé sur l'opportunité du métro : « *Ils ont agi par pragmatisme et se sont dit, si l'on veut aller d'un point A à un point B sans être coincé par les voitures, il faut passer en dessous. C'était un aveu qu'il fallait faire avec la mobilité existante. Mais si aujourd'hui la Région entend faire baisser drastiquement le nombre de véhicules qui circulent en surface, alors c'est absurde de mettre un métro, car l'on crée les conditions pour ne plus en avoir besoin et pouvoir faire circuler un tram en surface...* ».

Pour Vincent, ingénieur civil et urbaniste, les choses ne sont pas encore tout à fait jouées : « *Prenons l'exemple de Notre-Dame-Des-Landes et de son aéroport, ce ne sont pas des experts qui ont décidé tout d'un coup que cet aéroport n'était plus nécessaire, c'est une décision politique soudaine qui a dit 'on y renonce', car il y a eu une pression de la part de la population pendant des années... La Prison de Haren, où il y a eu une forte pression aussi est par contre en chantier. On ne gagne pas toujours. Pour le métro, tant le budget que les changements de mobilité peuvent faire changer les mentalités, mais la pression des habitant-e-s est indispensable, elle doit être maintenue...* ».

Philippe est quant à lui plus dubitatif sur le fait que le financement du projet, estimé à deux milliards, mais qui grimpera inévitablement une fois les chantiers lancés, posera un réel problème régional : « *je ne suis pas expert, mais au niveau européen on a maintenant le Green Deal. Ce qui veut dire qu'on a ouvert les cordons de la bourse. Les états peuvent dépenser autant qu'ils veulent, il suffit de dire que c'est 'vert', or un métro évidemment on va dire que c'est 'vert'... J'y ai longtemps cru moi-même, j'ai même aidé la STIB à décorer une station sur les changements climatiques il y a quelques années, mais quand on regarde les choses globalement, ce n'est pas le cas...* ». Spécialiste des questions climatiques dans la vie, Philippe a notamment aidé l'ARAU et IEB à dresser un Bilan Carbone du projet de métro 3 sur base des données disponibles actuellement¹.

Avec une conclusion sans appel : le projet de métro 3 aura un impact climatique négatif. En cause, l'énergie dépensée pour le creusement et l'évacuation des terres ainsi que les tonnes de béton nécessaires pour le tunnel et les futures stations. « *J'ai essayé de mobiliser les gens, mais faire prendre conscience d'un problème avant qu'il ne se pose, c'est très difficile...* ».

HOMMAGE À BENOIT VELGHE.

Benoit Velghe, conseiller en mobilité de Schaerbeek, était présent à cette soirée pour apporter des informations précieuses sur les procédures en cours. Il est tragiquement décédé l'été dernier. Inter-Environnement Bruxelles en garde le souvenir d'un homme engagé en faveur de la mobilité douce et du transport de surface dans sa commune, disponible, à l'écoute des habitant-e-s et apprécié de celles et ceux qui ont croisé son chemin.

LA RÉGION, SOURDE OREILLE

Et de fait, l'ensemble des partis politiques, tant dans la majorité que dans l'opposition, sont favorables au projet de métro. Les commissions de concertation, où tout un chacun peut venir exprimer son avis et débattre d'un projet, sont devenues au fil du temps essentiellement technocratiques, les projets étant déjà ficelés en amont. Les habitant-e-s et les associations se sont ainsi vu répondre dans chacune d'entre elles : « *nous ne sommes pas là pour discuter du bien fondé ou non de construire un métro* ». Où en discuter dès lors? Au Square Riga, ce soir-là en tout cas. Mais aussi dans le tram, dans la rue, au café, en dehors des espaces institutionnels prévus à cet effet. Là où des mobilisations peuvent naître, à condition d'avoir accès à l'information, ce qui reste un réel problème.

« **Est-ce que les chiffres de fréquentation de ce métro avancés par la STIB dans leurs projections tiennent encore la route dans l'après-Covid?** »

Pour certain-e-s habitant-e-s, dont Katrien, le manque de considération envers les usagers est incompréhensible et ne concerne pas uniquement, loin s'en faut, l'avenir du tram 55 : « *Comment se fait-il qu'au 21^e siècle, alors qu'on entend parler absolument tout le temps de résilience urbaine, de participation citoyenne, on en soit encore aujourd'hui dans des projets qui débarquent, dans lesquels on fait juste une séance d'info et l'on considère que l'on a fait de la participation? On a été invités chez Beliris et on nous a dit : la participation est prévue quand la station de métro sera là. Vous pourrez choisir si les bancs seront rouges ou bleus... C'est de la participation décorative. Il y a quelque chose qui doit changer, car c'est une maladie à Bruxelles. On est tout le temps en train de faire des projets urbanistiques qui fâchent beaucoup de gens et il n'y a pas de culture du débat. Innoviris finance des projets qui s'appellent «Co-create» et qui visent la «co-création». Donc d'un côté vous avez une Région qui finance des projets de ce type et de l'autre, vous avez la même Région qui dit 'On a décidé, c'est comme ça' et qui fait le bulldozer. Où est la cohérence? Il y a beaucoup de greenwashing, or l'écologie on doit la construire ensemble. On a tous une expertise à faire valoir ici en tant qu'habitant-e-s* ». Il reste quelques mois avant la prochaine enquête publique sur le métro pour faire valoir cette expertise. Combien de temps faudra-t-il par contre attendre pour qu'elle soit entendue par la Région? ♦

« TRAM 55 OU THE GREAT TRAM ROBBERY »

Que pensent les usagers quant à la disparition du tram 55 et à son remplacement par un métro? Quel avenir pour le monde d'après? Le documentaire sonore de Sonia Ringoot, d'une durée de 25 minutes, est disponible à l'écoute ici : <https://vimeo.com/416402843>. Il a notamment été pensé afin de donner lieu à des soirées d'écoute et de débat sur le territoire de Schaerbeek.

L'idée d'accueillir dans le futur une telle soirée vous intéresse?
Vous pouvez envoyer un mail à sringoot@hotmail.com.

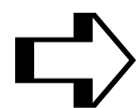
1. Voir : « Métro nord, un impact climatique négatif », Communiqué de presse. www.ieb.be/Metro-Nord-un-impact-climatique-negatif.

ÊTRE UNE FEMME ET SE RÉAPPROPRIER

L'ESPACE PUBLIC

« Promenons-nous dans les bois, pendant que le loup n'y est pas ! Si le loup y était, il nous mangerait... » La comptine est chantée par des générations de petites filles et de petits garçons. Il n'empêche, cette chanson « du jeu qui fait peur » prendra une autre dimension que l'on soit Petit Poucet ou Petit Chaperon rouge. Rural par-là, urbain par ici, l'espace public est-il adapté à diminuer le sentiment d'insécurité des citadines ? Que faudrait-il pour le rendre plus accessible aux femmes et aux usages qu'elles en font ? Nous avons rencontré Roxanne Chinikar de l'association Garance pour tenter de répondre à ces questions.

CATALINE SÉNÉCHAL, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES,
D'APRÈS UN ENTRETIEN AVEC ROXANNE CHINIKAR, GARANCE ASBL.



Depuis 2010, l'association travaille ces questions en organisant, notamment, des marches exploratoires dans plusieurs quartiers bruxellois. Une des chargées du projet, Roxanne Chinikar tient d'abord à rappeler que « les violences qui portent atteinte à l'intégrité physique ont généralement lieu dans l'espace privé de la part de personnes que l'on connaît ». Mais elle ajoute que « le sentiment d'insécurité dans l'espace public n'en est pas moins réel ». Ce sentiment fait souvent « office de dénominateur commun aux femmes qui participent à ces marches. Il est lié à la peur d'être agressée ».

Roxanne Chinikar précise qu'il y a « des éléments liés aux violences masculines qui expliquent ce sentiment, mais qu'il est aussi à comprendre dans l'histoire plus globale de l'exclusion des femmes des espaces publics ».

En effet, l'Occident contemporain n'a que très peu entrouvert l'espace public urbain aux femmes. Lorsque le grand Bruxelles s'urbanise fortement, leur place traditionnelle reste à la maison. Leurs déplacements auront trait au soin de la famille, *a fortiori* dans la bourgeoisie du XIX^e et la première partie du XX^e siècle. Du tracé des rues à l'organisation et au revêtement des trottoirs, de la localisation des parcs et des places, tout a été dessiné par des hommes. En effet, l'accession des femmes à ces postes et métiers est toute récente et, à certains niveaux de décision, demeure encore timide. Toutefois, les politiques d'aménagements intègrent désormais la volonté de rendre l'espace plus égalitaire, ce que salue Roxanne Chinikar : « La loi de Gender mainstreaming (12 janvier 2007) intègre le genre dans toutes les politiques publiques ». Toutefois, elle tempore « mais cela ne se traduit pas forcément sur le terrain. C'est un levier qui peut être utilisé par les associations qui travaillent sur les violences faites aux femmes. Mais un aménagement des espaces urbains qui lutte contre les inégalités et les violences que subissent les femmes est surtout fort dépendant de la mobilisation du mouvement féministe, des habitantes et des usagères des espaces. » ➔

Du tracé des rues
à l'organisation et
au revêtement des trottoirs,
de la localisation des parcs
et des places, tout a été
dessiné par des hommes.

DÉCONSTRUIRE L'INSÉCURITÉ

Ce constat fait, Garance poursuit l'organisation de marches exploratoires féministes. Concrètement, elles se déclinent en «trois aspects», explique Roxanne Chinikar : «une réappropriation collective d'un espace, une prise de conscience de la manière dont on l'occupe en vérifiant qu'il soit adapté à ses besoins et si ce n'est pas le cas, la formulation de propositions ou de revendications pour qu'il le devienne».

Concernant l'appropriation collective, l'animatrice précise : «lors d'une marche, on peut se rendre compte qu'il y a une rue ou un lieu qu'on évite en permanence. Si on emprunte cet espace avec tout le groupe en marche exploratoire, on remarque que cela permet parfois plus facilement d'y revenir. Par exemple, je pense à un groupe de femmes qui suivait une activité dans un bâtiment dont la sortie donnait directement sur un mur. En prenant sur la droite, on tombe sur une rue très fréquentée, mais si on va à gauche, on débouche sur une ruelle qui longe le bâtiment. Plusieurs participantes se sont rendues compte qu'elles n'avaient jamais pris la ruelle de gauche, qui, pourtant, forme un raccourci. En empruntant la ruelle toutes ensemble, la force du groupe a permis de la découvrir, de déconstruire des insécurités, d'apercevoir ce qu'il y avait au-delà du mur. Investir l'espace c'est déjà agir sur lui.»

AGIR SUR LES AMÉNAGEMENTS ET LES USAGES

En plus de l'intérêt d'une réappropriation immédiate et collective de l'espace public, Garance cherche à soutenir «l'expertise des femmes».

Ici, elle évoque d'autres murs à franchir, plus institutionnels, cette fois : «Garance fait le constat que les calendriers des réaménagements sont compressés, que la possibilité de faire la ville avec les femmes et les filles est inexistante pour le moment. L'idée de la participation citoyenne dans une perspective du droit à la ville n'est pas présente. On doit donc pousser à ce que des dispositifs puissent vraiment permettre une participation effective. On ne peut pas dessiner un espace public qui permette de prévenir les violences faites aux femmes, qui ouvrent sur une accessibilité et une égalité dans les faits avec des projets ponctuels sur quelques mois». Ce n'est pas possible.».

Les marches permettent une réappropriation collective d'un espace, une prise de conscience de la manière dont on l'occupe en vérifiant qu'il soit adapté à ses besoins et, si ce n'est pas le cas, la formulation de propositions ou de revendications pour qu'il le devienne.

D'autres recherches sont menées en parallèle, comme celle de Marie Gilow et Pierre Lannoy¹ qui relèvent «quatre types de configurations urbaines génératrices d'inconfort et d'insécurités féminines : le couloir, le labyrinthe, la ruelle et le désert.» Ils précisent, et ceci n'est pas forcément propre au genre, que la gêne provient aussi de ce que nos sens, en particulier la vue, l'ouïe et l'odorat, sont agressés ou perturbés. Qui, de fait, n'a pas senti monter une forme d'inquiétude à parcourir un tunnel au néon clignotant et aux murs parfumés par l'urine? Qui, dans un couloir de métro, n'a pas éprouvé du stress à entendre des pas claquer sur le sol derrière soi? Qui n'aurait pas apprécié apercevoir le bout de la ruelle avant de l'emprunter? Et qui ne s'est pas dit que marcher dans un quartier de bureau le dimanche ou en soirée est une expérience très désagréable à ne plus répéter? Mais ici, encore, la question est plus sensible selon que l'on ait été élevée comme un Petit Chaperon Rouge ou un Petit Poucet.

Les autres enseignements sont plutôt orientés d'après les usages de la ville qui se répartissent différemment selon le genre. Ainsi, les femmes sont encore majoritairement chargées des soins à la famille. Plus que les hommes, elles restent en majeure partie responsables des courses, d'amener les enfants à l'école, aux activités extrascolaires, à des rendez-vous médicaux. L'utilisation de la poussette leur est donc généralement réservée et elles affrontent des problèmes similaires aux personnes à mobilité réduite : dénivelé des trottoirs/route, largeur insuffisante, encombrement dû aux terrasses, accès malaisé aux transports en commun².

Au-delà de la question des usages, les constats des marcheuses soulignent bien entendu la disparité des équipements. Elles soulignent, à titre d'exemple, les infrastructures sportives des parcs trop souvent orientées vers des activités plus régulièrement pratiquées par les jeunes garçons... Les infrastructures sanitaires, marquées par l'absence de toilettes publiques mixtes, contraignant les femmes à pousser la porte des établissements Horeca pour avoir la possibilité d'y uriner contre paiement d'une consommation.

Les femmes restent en majeure partie responsables des courses, d'amener les enfants à l'école, aux activités extrascolaires, à des rendez-vous médicaux. L'utilisation de la poussette leur est donc généralement réservée et elles affrontent des problèmes similaires aux personnes à mobilité réduite.

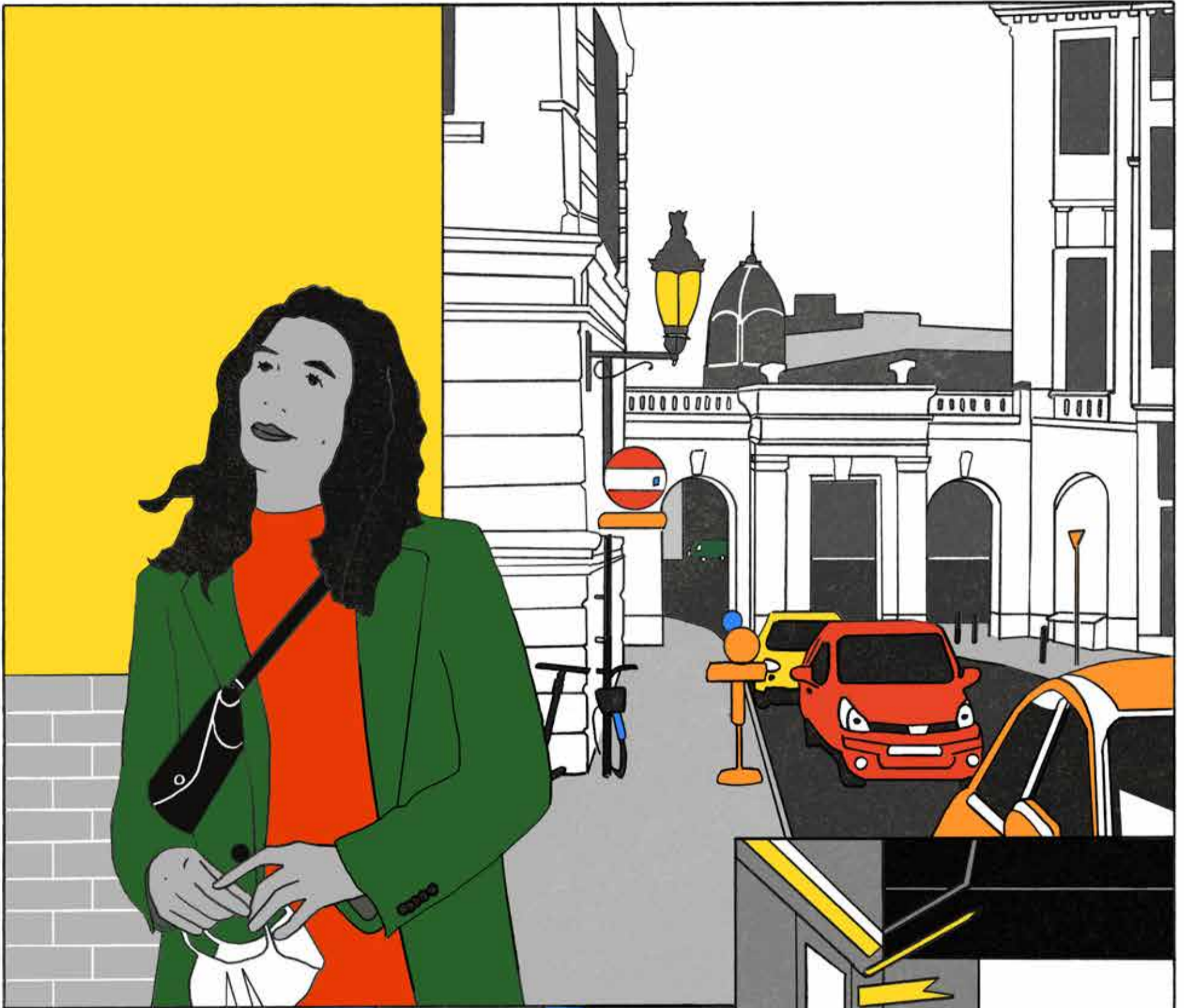
En conclusion, l'accessibilité des femmes à l'espace public peut se lire sous le prisme de la perception – le sentiment de confort ou d'insécurité. Mais comme le rapportent les marches et les études publiées par notamment Garance asbl, le sentiment d'insécurité provient de sources multiples.

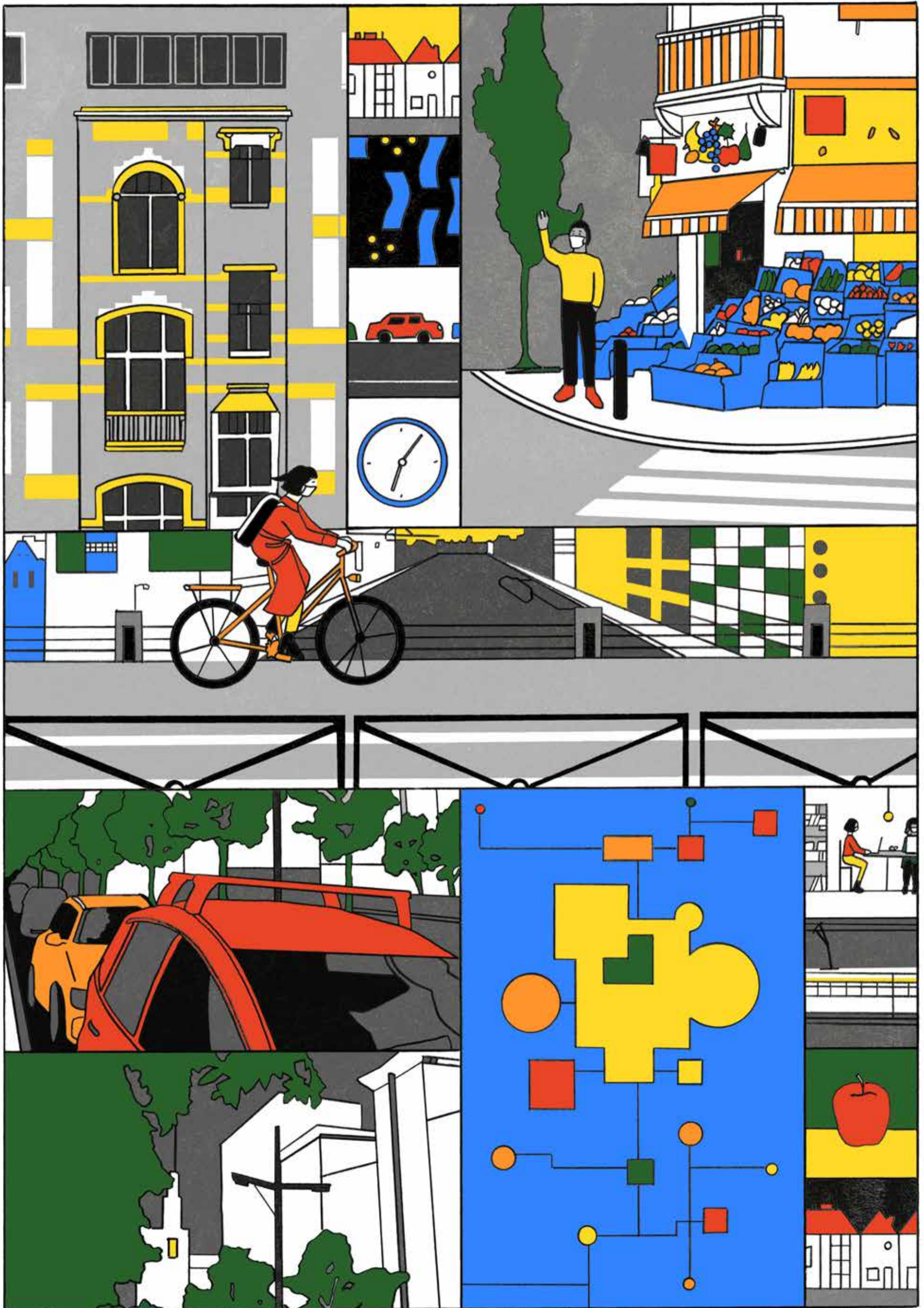
Au côté des manquements dans la configuration de l'espace public, les défauts d'accessibilité peuvent être analysés dans une perspective dite intersectionnelle. La ville reste encore inéquitable pour tous et toutes, mais elle le sera d'autant plus que l'on soit, par exemple, une femme pauvre, racisée, moins valide, moins éduquée, sans abri...

Cet angle de vue ne cherche pas à hiérarchiser les oppressions, mais plutôt à rappeler que les usages marginalisés ne sont pas suffisamment pris en compte dans les aménagements de l'espace public. ♦

1. Gilow Marie, Lannoy Pierre. «L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises» in *Les Annales de la recherche urbaine*, N° 112, 2017. Le genre urbain, pp. 36-47.

2. Une étude récente de Provelo intitulée «Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles» indique d'ailleurs que le transport d'enfants est, après la distance, l'un des principaux freins à la pratique du vélo en ville.

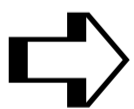




DIMINUER L'USAGE DE LA VOITURE EN VILLE À TOUT PRIX SOCIAL

Alors que le coût du logement augmente et que les tickets de transports en commun coûtent de plus en plus cher pour un service parfois moins efficace (notamment en périphérie de Bruxelles), l'idée de taxer les voitures pour en dissuader l'usage fait son chemin dans les sphères politiques. Un choix dont l'efficacité environnementale reste souvent à prouver, mais dont les conséquences sociales sont, quant à elles, bien réelles dans une société où l'automobile représente la très grande majorité des déplacements.

SARAH DE LAET, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES ET MATHIEU STRALE, ULB.



Notre territoire, son organisation économique et sociale ainsi que les politiques qui y sont menées sont marqués par la croissance puis la domination de la mobilité automobile depuis l'après deuxième guerre mondiale.

La mobilité automobile et les politiques d'aide à l'accès à la propriété ont favorisé un fort étalement de l'urbanisation. De ce fait, une part importante de la population, surtout issue des classes moyennes, mais dont le profil se diversifie, habite des espaces périurbains peu denses et très peu accessibles en transport en commun.

De même, les services publics et privés, ainsi que les activités économiques ont vu leur organisation et leur géographie changer sous l'influence de l'automobile. D'un côté, nous avons connu la création de parcs commerciaux, de zonings d'activités et de bureaux en bordure des grands axes, souvent accessibles uniquement en voiture ; d'un autre côté, il y a eu en parallèle la disparition d'une part importante des services locaux, que ce soient des magasins de proximité, mais aussi des banques, des bureaux de poste, des hôpitaux, des petites implantations scolaires.

Cette dépendance à l'automobile a été encouragée et accompagnée par les politiques publiques, qui ont démantelé de nombreux services de transports publics (pensons aux fermetures de lignes de chemin de fer, à la disparition des tramways vicinaux, à la réduction des fréquences, etc.). Au contraire, de nouveaux grands axes routiers et autoroutiers, des parkings, tunnels et viaducs ont été mis en œuvre pour faciliter les déplacements automobiles.

Outre les infrastructures, les avantages fiscaux liés aux voitures de sociétés, notamment, sont un soutien de plus à l'automobile. Ainsi, ces choix politiques ont accompagné et renforcé l'attrait pour la voiture.

Cette dépendance à l'automobile induit des nuisances multiples.

En ville, elle se traduit par une dégradation des conditions de vie en raison de la pollution de l'air, des nuisances sonores, de l'insécurité routière ainsi qu'un encombrement de l'espace public.

En périphérie et dans les zones rurales, cela se traduit par un allongement des temps de trajets, en raison de la congestion croissante et par une hausse des nuisances liées à l'automobile

(pollution, accidents). Pour toutes et tous, c'est aussi la multiplication des déplacements contraints, pour se rendre sur les lieux de travail ou pour fréquenter des services publics ou commerciaux éloignés et/ou inaccessibles en transports en commun ou encore pour se déplacer en dehors des axes et des heures où il existe une offre de transport public, par exemple pour des raisons familiales, culturelles ou professionnelles.

Cette dépendance à l'automobile frappe d'autant plus les classes populaires et les classes moyennes inférieures. D'abord, elles habitent plus fréquemment des logements de moindre qualité, plus vulnérables à la pollution automobile (bruit, pollution de l'air).

Elles disposent aussi plus rarement d'espaces extérieurs privatifs et sont donc contraintes à fréquenter un espace public exposé aux nuisances automobiles. Au niveau professionnel, elles occupent plus souvent des emplois exposés à cette même pollution : facteur, éboueur, livreur, conducteur de bus ou tram, maintenance et construction en voirie, jardinage... Ces travailleuses et travailleurs sont aussi plus fréquemment contraint·e·s d'accepter des emplois ►

uniquement accessibles en voiture, en raison de leur localisation (les industries et les services employant de nombreux ouvriers sont plus régulièrement localisés en périphérie pour des raisons de coût du foncier), d'horaires de travail variables ou décalés et ne correspondant pas à l'offre de transports publics. En outre, les organismes de remise à l'emploi imposent d'accepter des emplois toujours plus éloignés; depuis 2012, cette distance a été fixée à 60 kilomètres.

Bien sûr, le budget lié à la mobilité automobile pèse proportionnellement plus lourd sur les petits revenus, contraignant un nombre croissant de ménages à se passer d'une voiture quitte à s'isoler ou à voir leurs temps de déplacement augmenter fortement. Enfin, il est bien plus compliqué pour les familles à faible revenu d'adapter leur lieu de vie pour réduire leurs déplacements ou se rapprocher de pôles de transports publics, puisque leurs marges de manœuvre financières sont limitées sur le marché immobilier, donc leurs choix bien plus contraints.

HARO SUR LA VOITURE ?

De plus en plus de voix dans la population, dans le débat public, politique ou scientifique revendiquent, légitimement, la remise en cause de cette dépendance à l'automobile aux conséquences sociales, économiques et environnementales néfastes.

Dans ce cadre, les politiques qui disent vouloir rompre avec cette dépendance aiment à se couvrir d'un vernis social. Au fond, puisque la mobilité actuelle nuit plus aux classes populaires et aux moins nantis et qu'au contraire le taux de motorisation est le plus élevé parmi les plus riches, vouloir remettre en cause la place de la voiture, ne serait-ce pas de la justice sociale ?

Malheureusement, sur le terrain, les mesures prises tendent à aggraver les inégalités sociales, sans pour autant remettre en cause nos besoins contraints de déplacements automobiles.

Les services publics de proximité disparaissent ou sont surchargés, obligeant à aller toujours plus loin pour trouver une crèche, un médecin, une école, une poste ou une maison de repos.

Tout d'abord, ces politiques mobilisent essentiellement le levier tarifaire, en rendant le stationnement payant, en augmentant les taxes sur le carburant, en réfléchissant à la mise en œuvre de péages urbains et autres taxes kilométriques (intelligentes). En se basant sur une tarification unique, ces mesures pèsent nécessairement plus sur les petits budgets que sur les plus grands.

En quelque sorte, on agit vis-à-vis de l'automobile comme par rapport au tabac, en considérant qu'il s'agit d'une pratique néfaste qu'il faut corriger en la rendant plus chère pour que les gens «arrêtent de rouler (trop)». Pourtant, dans le même temps, presque rien n'est fait pour s'attaquer aux causes de ce besoin d'automobile :

- on continue à autoriser la construction de nouveaux centres commerciaux qui tuent les commerces de proximité ;
- en raison de l'austérité, le transport public reste désinvesti, on continue à vouloir fermer des lignes de chemin de fer et les services publics de proximité disparaissent ou sont surchargés, obligeant à aller toujours plus loin pour trouver une crèche, un médecin, une école, une poste ou une maison de repos ;
- bien sûr, la question du logement reste régie par «les lois du marché», rendant les espaces centraux et accessibles plus chers et poussant les moins riches dans les espaces marginalisés ;
- au nom de la flexibilité et de la compétitivité, on encourage et facilite les emplois à horaires décalés et variables, dans la logistique, le commerce (en ligne), les services aux entreprises et particuliers.

Pour beaucoup, la voiture n'est pas un choix, mais une contrainte. Pas un loisir, mais un besoin. C'est d'autant plus vrai pour les classes populaires. La détention d'une automobile et sa circulation représente un budget considérable. Il est donc plus que probable que les ménages à faible revenu qui détiennent une voiture en aient vraiment l'usage et aient moins, voire aucune, alternative. Pourtant, ce sont elles qui sont les plus touchées par les politiques menées.

Par contre, ces mêmes politiques «anti-voitures» sont bien plus conciliantes avec le lobby de l'industrie automobile. Par exemple, la remise en cause du régime fiscal des voitures de société, qui profite aux entreprises, aux constructeurs automobiles¹, aux chefs d'entreprises et aux travailleurs les mieux payés, reste limitée. De même, si l'on réduit le stationnement public en voirie, on autorise voire promeut le développement du stationnement privé et des multinationales liées (Interparking ou Vinci pour n'en citer que deux).

Enfin, que dire de la mise en œuvre, à Anvers, Bruxelles et Gand, d'une zone de basse émission (LEZ en anglais)? Par cette mesure, les véhicules les plus anciens sont progressivement bannis des centres-villes. L'idée est que les véhicules neufs répondant aux normes européennes d'émission récentes pollueraient moins que les anciens. Pourtant, le scandale Volkswagen, suivi de nombre d'analyses scientifiques ont grandement remis en cause ce principe, démontrant à quel point les constructeurs trichaient sur ces normes, jusqu'à produire des voitures qui polluent autant, sinon plus que les générations précédentes. Surtout, ces normes et les LEZ qui s'appuient dessus, ne remettent absolument pas en cause la course au gigantisme et à des voitures toujours plus puissantes. En somme, pour les détenteurs, souvent plus pauvres, de véhicules anciens, c'est l'obsolescence obligatoire ou l'interdiction d'entrée dans les villes, porte ouverte par contre pour les SUV (des véhicules surélevés et volumineux,

qui constituent la deuxième source de croissance des émissions de CO₂ après le secteur de l'énergie) et autres Pick-up neufs, objectivement non adaptés au trafic urbain, mais qui gonflent les ventes des constructeurs automobiles, sans compter que le renouvellement prématuré du parc automobile représente un non-sens écologique en soi.

Enfin se pose la question de la géographie des mesures prises. C'est dans les centres urbains que la place de la voiture est la plus problématique puisque la compétition pour l'espace y est la plus forte. Pour autant, c'est aussi dans les quartiers denses que le taux de possession d'automobiles est le plus faible, pour des raisons sociales – les classes populaires qui y sont surreprésentées sont en moyenne moins souvent propriétaires d'un véhicule –, mais aussi pratiques, – en moyenne, à niveau social équivalent, les urbains ont moins souvent une voiture que les ruraux, car il y est plus simple de s'en passer pour accéder aux services et à l'emploi. Pourtant, les politiques menées ciblent justement ces classes populaires, en visant d'une part le stationnement en voirie dont sont plus dépendants les habitant-e-s d'appartements en quartier dense². Les plus riches, dont le taux de possession de véhicules est bien plus élevé, ont proportionnellement plus souvent accès à un garage à leur domicile ou sur leur lieu de travail et sont donc peu touchés par ces mesures.

LES CLASSES POPULAIRES URBAINES : ENTRE MOBILITÉ CONTRAINTÉ ET IMMOBILITÉ CONTRAINTÉ

Dans le même temps, les prix des logements en ville n'ont cessé d'augmenter de façon totalement déliée des revenus. À Bruxelles, entre 2005 et 2020, les loyers auraient augmenté de 20 à 25% (en tenant compte de l'inflation), et les prix d'achat ont littéralement explosé (+ 40 à 60% selon les communes). Or, les logements n'ont pas été massivement rénovés. Se loger coûte donc tout simplement plus cher. L'augmentation des prix du foncier a bien sûr un impact immédiat sur tous les ménages quelles que soient leurs bourses, mais les conséquences au quotidien sont d'autant plus importantes que leur budget est limité. S'offrent alors peu de choix : rester ou partir.

Rester consiste à accepter de continuer à vivre dans le même quartier, mais en payant plus cher, ou en diminuant la qualité du logement que l'on occupe.

Partir c'est potentiellement se déraciner. Ce que semble vouloir éviter la majorité des ménages : on sait que les classes populaires déménagent beaucoup plus souvent que les classes moyennes et supérieures, mais que pour la plupart ces déménagements ont lieu dans le même quartier³.

L'AVEUGLEMENT SOCIAL D'UN ÉCOLOGISME DE CLASSE

En 2018, en France, mais également en Belgique, les gilets jaunes ont poussé un coup de gueule contre ces nouvelles taxes «écologiques». De nombreux slogans et prises de paroles sont venus mettre en lumière une «petite classe moyenne» au bord de la rupture, qui peine à s'en sortir malgré le fait «qu'elle joue le jeu». En Belgique, ils et elles ont en effet joué le jeu : de l'accès à la propriété, du travail salarié, du vote. Et pourtant, les difficultés ne font que croître, et le sentiment que le contrat social n'est pas respecté s'est fait grandissant.

Au début de ce mouvement, des journalistes mais également de nombreuses personnes habituées à donner leur avis sur la société ont âprement critiqué ces revendications : dépassées, réactionnaires, pro-voiture et anti-écologie. Le sujet est certainement complexe, et l'idée n'est pas ici de nous prononcer sur ce que sont ou ne sont pas ces mouvements sociaux «inhabituels», mais les réactions qu'ils ont provoquées sont éclairantes.

Alors même que les investissements dans le foncier urbain et un renouveau du «goût pour la ville» la rendent de plus en plus chère, une critique de l'automobile et de la périurbanisation se développe... précisément donc au moment où, en Belgique, l'accès à la propriété en périphérie s'étend aux classes populaires et aux petites classes moyennes.

À Bruxelles, le développement de la piétonisation semble verduriser la ville et la politique urbaine, alors même que ces mesures s'accompagnent du développement de parkings privés, voire sont prises sans concertation avec la STIB et sans s'intéresser aux conséquences sur le réseau de transports en commun, comme ce fut le cas pour le piétonnier du centre-ville⁵.

Ainsi, de nombreuses personnes issues de milieux peu nantis, habitant Bruxelles ou sa périphérie, semblent coincées entre deux tendances politiques qui chacune les ignorent. D'une part, une droite pro-voiture, qui a prôné le néolibéralisme et la diminution des investissements dans les services publics, et qui de fait ne défend pas leurs intérêts objectifs de classe. Et d'autre part, un mouvement écologiste de classes moyennes supérieures, prompt à revendiquer des mesures en dépit de leur caractère profondément anti-social.

LA COMPLEXITÉ DU PROBLÈME NE DOIT PAS NOUS POUSSER À L'IGNORER

Si le «tout à la voiture» pratiqué à Bruxelles jusque dans les années 90 était une politique désastreuse pour les habitants et habitantes ainsi que pour l'environnement, les politiques visant une soi-disant sortie de l'automobile, mises en œuvre aujourd'hui, sont loin de répondre aux enjeux complexes qui se dressent devant nous.

Car il est évident que nous ne pouvons pas continuer comme si de rien n'était et qu'il nous faut questionner la place de la voiture en ville et dans notre société, ainsi que ses impacts environnementaux et climatiques. Mais se passer d'une réflexion sociale, qui tienne compte des réalités des classes populaires et des spécificités géographiques ne peut être acceptable dans le contexte actuel.

Chasser les moins nantis des villes en laissant le marché du logement évoluer dans l'intérêt des propriétaires bailleurs et des promoteurs immobiliers, désinvestir dans le transport public, renchérir l'usage de la voiture et discréditer les luttes de ceux et celles qui contestent le piège qui se referme sur eux, ne pourra que mener à une augmentation des inégalités sociales et de la précarité, en ville et ailleurs. Et pendant ce temps là, aucune solution de fond à la dépendance de notre société à l'automobile ne semble se profiler. Le nombre de kilomètres parcourus en voiture et les pollutions liées continuent à augmenter et la mode induite par les constructeurs pour des véhicules plus puissants et lourds entraîne même une hausse de la consommation de carburant des véhicules neufs.

On ne saurait décréter la fin de la voiture en ville sans tenir compte de l'échelle métropolitaine, aussi bien en matière de mobilité que d'aménagement du territoire.

Si la question est complexe, c'est parce qu'elle devrait être appréhendée dans sa globalité, notamment géographique. On ne saurait décréter la fin de la voiture en ville sans tenir compte de l'échelle métropolitaine, aussi bien en matière de mobilité que d'aménagement du territoire. Il s'agirait en somme d'arrêter l'étalement urbain, l'augmentation des prix du foncier en ville, le mitage des terres arables et de développer des alternatives en transports publics, d'approvisionner la ville autrement qu'avec des camions, de maintenir et développer des services locaux qui permettent d'éviter des déplacements multiples, etc.

Si certains pensent que la question sociale est secondaire face à l'urgence environnementale, cette pensée apparaît immédiatement erronée en ce qui concerne les questions de transport. Au contraire, se couper des classes populaires et des travailleurs, qu'ils soient navetteurs ou non, en plus d'être problématique socialement, risque de ralentir la résolution de l'enjeu environnemental majeur que représente aujourd'hui l'organisation de la mobilité. Si l'on ne veut pas renforcer les lobbys pro-automobiles, réactionnaires, anti-sociaux et anti-environnementaux qui récupèrent opportunément la colère des ménages lésés par les politiques menées, il est urgent de penser ensemble un avenir socialement juste et respectueux de l'environnement. ♦

Cela s'explique notamment par le fait que le marché est discriminatoire et que certaines populations ne sont jamais acceptées par certains bailleurs. Les personnes originaires d'Afrique du Nord ou d'Afrique Sub-Saharienne, les personnes au CPAS, les femmes seules avec enfants, etc., paient souvent plus cher pour une piètre qualité, le bailleur profitant d'une très forte concurrence sur ce segment du marché. Par ailleurs, les ressources locales sont particulièrement importantes pour les classes populaires : les amis, la famille, les magasins pas chers, les services sociaux et associatifs permettent de compenser les faibles revenus et l'instabilité du marché du travail. S'éloigner de ces ressources peut être bien plus coûteux que de consentir à rester, même pour un loyer plus élevé.

Pour ceux qui quittent les quartiers populaires, s'ils demeurent à Bruxelles, ils s'installent dans des espaces moins bien desservis en transports en commun que ceux occupés auparavant (soit parce que l'offre y est moins importante, soit qu'elle est essentiellement constituée par des bus, moins efficaces). Ce qui est alors perdu c'est du temps, et une vie de quartier.

D'autres ménages s'installent hors de Bruxelles. En 2015, 30 % des ménages qui ont quitté Bruxelles appartenaient aux classes populaires. Or, un déménagement en périphérie rend l'accès à la ville compliqué : les temps de transport augmentent considérablement, et les coûts des transports également. Car pour rejoindre Bruxelles, on dépend alors de plusieurs opérateurs, de plusieurs lignes, et notamment pour la périphérie bruxelloise il faudra prendre des bus De Lijn ou utiliser l'offre SNCB. Deux opérateurs qui ont dans le même temps augmenté le prix de leur ticket et diminué l'efficacité de leurs liaisons⁴.

Dans le cadre d'une recherche sur la périurbanisation des classes populaires, nous avons rencontré Farah qui, parlant de l'accès à son logement, nous racontait : «C'est assez accessible, sauf si tu veux prendre de chez toi le tram. Ben, déjà il y en a pas. Tu dois prendre le bus, c'est un parcours, mais vraiment de chnul. Tu prends le bus De Lijn, tu paies De Lijn, tu descends, tu traverses un champ pour prendre le 53 et tu paies. Et bon ça dépend de ton portefeuille. Si tu peux te permettre de payer De Lijn et la Stib, ou bien, bon ça m'arrange, je sors un peu plus tôt, je fais un parcours pour prendre le 7. Avec les enfants, les pauvres, ils ont l'habitude. Et on fait notre marche à pied. H., depuis qu'il est petit il me suit partout, quand on rentrait à pied, c'est 30 minutes de marche aller et retour mais c'est une bonne habitude que les enfants ont pris, ils ne prennent jamais le bus, il fait tout ça à pied. Il peut marcher pendant des heures et des heures et il aime beaucoup. C'est une bonne habitude.»

Ainsi, tandis que les prix pour se maintenir en ville augmentent, les déplacements depuis la périphérie sont rendus plus chers et moins efficaces.

1. Qui constitue la moitié des ventes de véhicules neufs en Belgique. Voir : www.lecho.be/entreprises/auto/les-voitures-de-societe-toujours-plus-populaires/10196690.html

2. « Les enjeux sociaux négligés des politiques de mobilité », Mathieu Strale, 8 mai 2017, <https://inegalites.be/Les-enjeux-sociaux-negliges-des>

3. « Les pauvres aussi quittent Bruxelles », Sarah De Laet, *Brussels Studies* : <https://journals.openedition.org/brussels/1630>

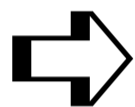
4. « SNCB : comment détruire une entreprise publique ? » Mathieu Strale, 15 avril 2019, <https://inegalites.be/SNCB-comment-detruire-une>

5. <https://lavamedia.be/fr/la-pietonisation-contre-les-habitants/>

LA MOBILITÉ EST UN DÉTERMINANT DE LA SANTÉ

« Ensemble pour la santé », un projet initié par la Plate-forme d'action Santé & Solidarité (la PASS), fête ses cinq ans. À son actif, une mobilisation de citoyen·es et d'associations de différents secteurs et, depuis 2019, un chantier ouvert sur les liens entre santé et mobilité. Tour d'horizon de nos avancées où la crise sanitaire s'est invitée sans crier gare.

PAR LE CENTRE BRUXELLOIS DE PROMOTION DE LA SANTÉ, LE CENTRE LOCAL DE PROMOTION DE LA SANTÉ DU BRABANT WALLON, CULTURES&SANTÉ, ESPRIST-ULIÈGE, ET LA PLATE-FORME D'ACTION SANTÉ&SOLIDARITÉ.



2017... Citoyen·es et professionnel·les de différents secteurs des quatre coins du pays se retrouvent pour échanger sur la santé. Car oui, les projets locaux qui misent sur la participation des citoyens font santé et la promotionnent très certainement. À l'origine de cet événement, un groupe de professionnel·les issu·es des secteurs de la santé, de la promotion de la santé, du social, mais aussi quelques habitant·es passionné·es et impliqué·es dans des initiatives citoyennes. En 2019, plus fort·es de l'engagement et de la présence de citoyen·es, nous décidons de creuser la question des liens entre santé et mobilité. En 2020, la crise sanitaire s'est invitée à la table de nos échanges. Qu'à cela ne tienne, nous optons pour réorienter le projet en cherchant à cerner les effets du confinement sur la mobilité. Nous épluchons et échangeons des articles, travaillons à un questionnaire pour récolter des témoignages de citoyen·es et élaborons une grille de lecture pour croiser tout ce matériel.

Émaillées de témoignages, constats et interrogations, les lignes qui suivent vous proposent un morceau de notre cheminement.

MOBILITÉ, SANTÉ ET INÉGALITÉS

2019, nous voici donc arrimés au thème de la mobilité. Nous passons d'abord par une étape de définition et de recueil de nos représentations sur ce que recouvre ce thème. Le constat est dressé : tous et toutes, nous partageons la conviction que la mobilité est un facteur qui influence positivement ou négativement notre santé. De ces échanges, se dégage une vision large de la mobilité : c'est le fait de pouvoir se déplacer aussi bien physiquement, au quotidien et sur le long terme (si on pense à la migration par exemple) que socialement et virtuellement (si on pense à la capacité à se projeter, à se déplacer sur l'échelle sociale).

La mobilité est étroitement liée à la santé, autrement dit c'est un « déterminant de la santé ». D'abord et parce qu'elle nous permet de nous mouvoir, la mobilité participe à notre activité physique et est vectrice d'autonomie et d'émancipation. Elle permet également l'accès aux services (sociaux et de santé), aux offres

(alimentaires, de loisirs) et aux contacts sociaux. Aussi, les temps de déplacement plus ou moins longs peuvent jouer sur notre qualité de vie. Son accessibilité pour tous et toutes est donc un enjeu majeur de santé publique. Or, il existe encore de trop nombreuses inégalités, qu'elles soient géographiques (certains quartiers étant mieux desservis par les transports en commun que d'autres), physiques (des lieux publics n'étant pas toujours adaptés aux personnes à mobilité réduite), financières (se déplacer pouvant coûter cher), de genre (une femme seule ne se déplaçant pas de la même manière qu'un homme seul), psychologiques (sentiment d'insécurité routière, prises de risque), environnementales (pollutions sonores, circulation accrue), ou encore administratives (circulation des personnes sans papier).

Ces inégalités peuvent se cumuler, entravant encore davantage la capacité d'une personne à se mouvoir et impactant *in fine* sa santé.

ET LE COVID DANS TOUT ÇA ?

En mars, le confinement stoppe net la liberté de circulation, impactant par là également la santé des populations : report de soins, approvisionnement alimentaire au plus proche même quand l'offre est réduite, diminution des contacts sociaux, isolement, sédentarité... Le moral et la santé mentale des Belges en prennent alors un coup !

Ici aussi, les conséquences sur la santé de la population se voient réparties inégalement. Et les médias le relayent fortement : la crise du coronavirus exacerbe des inégalités préexistantes, voire crée de nouvelles inégalités.

Pour documenter la manière dont cela est vécu par notre groupe, nous effectuons une dizaine d'interviews par téléphone. Une façon également de maintenir le lien avec les citoyen·es malgré l'arrêt des activités.

Voici quelques retours de ces témoignages et de nos réflexions à ce propos.

Si certaines personnes ont limité au maximum leurs déplacements (par peur du virus, par méconnaissance ou incompréhension de certaines règles, par peur des contrôles d'identité), d'autres ont redécouvert la marche comme mode de déplacement privilégié : « Pendant le confinement

LES CITOYEN-NES PRENNENT LES RÊNES

Divers mouvements et initiatives citoyennes ont émergé pour répondre, dans l'urgence, aux besoins de certaines personnes particulièrement fragilisées par la crise sanitaire³.

En effet, de nombreuses habitant-es ont rencontré des difficultés à s'approvisionner pour des raisons financières, mais également pour des raisons de mobilité ou d'accessibilité aux denrées. Pour répondre à ces difficultés, des réseaux d'entraide, allant d'un niveau familial ou de voisinage à des initiatives plus structurées, sont apparus au sein des quartiers. Des mouvements citoyens se sont organisés pour collecter des vivres (comme « Collectmet ») ou même les livrer (comme les Brigades populaires de Saint-Gilles).

Des initiatives citoyennes, s'apparentant selon les dires des participant-es à de vrais apprentissages d'organisation de solidarité, ont aussi vu le jour. Ainsi, près de la porte d'Anderlecht, des bénévoles se sont organisés pour collecter les invendus des magasins et les redistribuer et, ce faisant, se sont découverts une vraie fibre civique : « Avec un groupe de potes, on s'est dit qu'on ne pouvait pas rester les bras ballants quand on savait que dans le quartier il y avait des situations très compliquées... Première démarche, pas simple, convaincre les responsables de petites enseignes du coin de céder leurs invendus puis penser au dispatching. On savait qui avait besoin mais comment approcher ces personnes ? Il a fallu gagner la confiance... Puis on s'est organisés ; le groupe de bénévoles s'est élargi, le bouche à oreille a fonctionné. Maintenant, on nous a à la bonne dans le quartier, on a l'impression qu'on fait partie d'une communauté, bien soudée » commente Olivier.

L'espace public a également été réapproprié par les habitant-es. Tel est le cas, par exemple, de la rue ouverte à Molenbeek. Comment s'échapper des appartements confinés ou trop exigus et/ou rompre l'isolement sans aller très loin ? Des riverains ont fait en sorte que des rues puissent être investies de jeux d'enfants et des papotes entre voisin-es... Voitures non admises et distances physiques respectées !

On observe donc, dans cette période de confinement et de renforcement des inégalités, de nombreuses initiatives nées au plus proche des réalités. Nous ne relevons que quelques exemples mais il en existe quantité d'autres qui témoignent aussi de la créativité et de la pertinence de ces actions. Elles se sont développées pour répondre à des besoins et se sont adaptées rapidement, en regard de l'évolution de la situation, là où les dispositifs politiques traditionnels ont été lents à se mettre en place.

VERS UN PLAIDOYER COMMUNAUTAIRE

Ces initiatives citoyennes sont l'illustration d'une capacité d'observation et d'écoute des personnes et des quartiers, de réactivité, de réflexion et d'entraide. Elles confortent dans l'idée, déjà défendue par la plateforme Agora⁴, qu'il y a urgence à inclure la population dans les prises de décision. Dans son courrier à la Première Ministre, cette plateforme, comme tant d'autres, a marqué son étonnement quant aux profils des experts censés conseiller nos politiques face à cette pandémie : acteurs sanitaires (épidémiologistes, virologues) ou économiques. Quelle place pour les citoyen-es ? La gestion de cette crise semble les avoir envisagé-e-s comme des destinataires de consignes d'hygiène à suivre, voire comme responsables de la propagation du virus... leur

faisant endosser des rôles, tels que confectionner des masques et des équipements pour nos soignant-es ou mettre en place les dispositifs d'urgence exemplifiés plus haut, pour pallier l'imprévoyance ou le manque de réactivité de celles et ceux qui nous gouvernent. Les citoyen-es ont pourtant montré bien d'autres compétences et capacités d'initiatives.

Quelle place pour les citoyen-es ? La gestion de cette crise semble les avoir envisagé-e-s comme des destinataires de consignes d'hygiène à suivre, voire comme responsables de la propagation du virus...

Le projet Ensemble pour la Santé parie sur les expertises d'habitants, expert-es de leur vécu, croisées avec celles d'associations (des secteurs de l'éducation permanente, de la promotion de la santé, du social, ou d'autres impliquées dans la mobilité). Ensemble, nous partageons nos constats et questions, soutenu-es dans notre réflexion par des études, des enquêtes, des échanges et des observations présentées et mises en débat par d'autres associations expertes dans les questions de mobilité (comme par exemple Provélo, Responsable Young Driver, IEB ou le Bral). La constitution et la manière de travailler du groupe évoluent au gré de ces rencontres et débats : un état des lieux se construit. Et progressivement émergent des propositions, des idées pour pallier des manques et répondre à des besoins simples ou plus complexes. Ensemble, nous réfléchissons aux possibles changements, nous construisons un plaidoyer communautaire pour une mobilité plus équitable. ♦

1. Joskin A., et Henry A., « Crise du COVID-19 : quel impact sur le bien-être des Belges ? », Bureau fédéral du Plan, 2020, p. 5.
2. « COVID-19 : Recensement des services d'aide alimentaire à Bruxelles ». www.fds.be/wp-content/uploads/R%C3%A9pertoire_Bruxelles_%C3%A0-destination-du-num%C3%A9ro-vert-2020-05-07-1.pdf
3. Agora et Collectifs citoyens : « Lettre ouverte à Madame la Première Ministre » <https://www.facebook.com/Agora.Brussels/photos/a.249779649050960/521773061851616/?type=3&theater>
4. Agora et Collectifs citoyens : « Lettre ouverte à Madame la Première Ministre » www.facebook.com/Agora.Brussels/photos/a.249779649050960/521773061851616/?type=3&theater

Si ces questions vous intéressent ou si vous vous retrouvez dans ces démarches, n'hésitez pas à nous contacter via le site d'EPS ou via la page Facebook !
Ensemble pour la Santé :
www.samenvoorlasante.be
Facebook: Samen voor gezondheid – Ensemble pour la santé

J'ai pris du poids et mon médecin m'a demandé de faire plus d'activité physique alors je marche beaucoup et comme ça j'évite d'être avec les gens». Pour d'autres encore, les déplacements ont été facilités pendant le confinement : « Mon mari ne travaillait pas, donc la voiture était toujours disponible », « Mon trajet vers le bureau me prenait 40 minutes au lieu d'une heure trente habituellement ».

Quel que soit leur quartier, les interviewé-es ont tous ressenti une amélioration de leur environnement lors du confinement. Ils témoignent d'une diminution des bruits et de la pollution ainsi que d'une meilleure qualité de l'air : « J'ai pu observer la diminution de la pollution sur ma peau et mes cheveux : mon coton de visage était propre tout le temps du confinement ! », « Durant le confinement, c'était comme des dimanches sans voiture ».

Si les reports de soins pendant le confinement ne sont pas liés directement à la mobilité mais à l'annulation des rendez-vous par les services de santé, notons qu'ils ont pu impacter la santé physique des personnes et par là leur mobilité : « Je bénéficie d'un traitement aux orteils régulièrement et je n'ai pas pu en bénéficier pendant le confinement alors que cela impacte ma capacité à marcher ». La numérisation des services sociaux et de santé pour répondre aux mesures de sécurité liées au Covid pose la question de leur accessibilité : la fracture numérique est encore très forte.

Comme énoncé plus haut, la mobilité comme nous l'entendons n'est pas uniquement quotidienne et immédiate, elle dépasse les frontières, en témoigne cette personne : « Mon plus grand regret est de ne pas pouvoir partir au Maroc car les frontières sont fermées et qu'il y a beaucoup de Corona. D'habitude je pars chaque année au Maroc ».

La réduction des contacts sociaux a plongé certaines personnes dans un état d'isolement. L'impossibilité de rendre visite aux proches est particulièrement difficile à vivre pour les personnes qui vivent seules ou qui sont à risque. Ces témoignages vont dans le sens de l'enquête réalisée par Sciensano : près de 60% des sondés sont insatisfaits de leurs contacts sociaux. Ils n'étaient que 8% dans l'enquête santé de 2018².

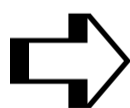
Enfin, notons que la crise sanitaire a entraîné une nouvelle répartition de l'espace public : de longues files sur les trottoirs, des aménagements temporaires, une augmentation du nombre de cyclistes...

Aujourd'hui, alors que nous sommes dans un nouveau confinement, mais moins strict que le précédent, nos déplacements sont soumis à une nouvelle contrainte : celle du port du masque dans les transports en commun et les espaces publics à forte fréquentation. Est-ce que cela entrave la mobilité de certaines personnes ? Ou au contraire, cette mesure peut-elle les rassurer, leur permettant ainsi d'oser sortir ? La question reste ouverte.

DÉMARCHE COMMUNAUTAIRE ET MOBILITÉ EN SANTÉ

L'asbl Pissenlits collabore au projet « Ensemble pour la santé : mobilité et inégalités sociales de santé ». Installée à Cureghem, l'association de « Démarche communautaire en santé » lutte contre les inégalités sociales de santé par une stratégie de travail participative. Dans cet article, c'est au prisme de l'expertise et de la participation citoyenne que la question de la santé est articulée à celle de la mobilité.

FRÉDÉRIQUE DÉJOU, LES PISSENLITS ASBL



Nous ne sommes pas égaux·ales face à la santé. Ces inégalités ne sont pas seulement une question de pathologie mais résultent avant tout d'un ensemble de facteurs tant individuels (comme le mode de vie, l'alimentation, les compétences psycho-sociales) que structurels (tels que le système socio-sanitaire et l'accès aux soins, l'urbanisme, l'offre agro-alimentaire, etc.).

La finalité des Pissenlits est d'agir sur des déterminants de la santé à ces deux niveaux, via une méthodologie qui propose aux citoyen·nes d'en constituer le cœur et le moteur : la démarche communautaire. Le fondement méthodologique est la mise en commun des ressources que constituent les personnes, pour répondre collectivement et agir ensemble sur ces déterminants. Pour cela, les Pissenlits travaillent à soutenir et renforcer les compétences psycho-sociales des citoyen·nes et accompagnent ces dernier·es dans la participation à des projets en lien avec différents déterminants. Par exemple, les Pissenlits participent au projet « Ensemble pour la santé : mobilité et santé ». Le but du projet est de sensibiliser tout·e un·e chacun·e et notamment les décideur·ses politiques aux liens de causalité, directs ou indirects, entre mobilité et santé. La contribution des Pissenlits à ce projet est axée sur la participation citoyenne comme ressource, richesse, et moteur de la lutte pour une meilleure démocratie en santé¹.

D'UN PROJET POUR LES CITOYEN·NES VERS UN PROJET CONÇU AVEC LES CITOYEN·NES

Initialement, le projet « Ensemble pour la santé » était un gros évènement mettant en valeur les initiatives citoyennes (initiatives avec une approche collective et agissant sur des déterminants de la santé). L'organisation de l'évènement fut pensée et prise en charge entre professionnel·les : choix des animations, des initiatives citoyennes au cœur des rencontres, du catering, etc. En décembre 2017, plus de 100 participant·es se rencontraient donc pendant deux jours, dont des citoyen·nes représentant les initiatives dans lesquelles ils étaient impliqués, des professionnel·les intersectoriel·les et des décideur·ses politiques.

La mobilité est la capacité de se mouvoir physiquement et virtuellement.

Puis ont suivi des évaluations, un travail de capitalisation et de valorisation de l'évènement. L'évaluation faite avec les citoyen·nes a finalement permis de mettre en lumière leur intérêt d'être associé·es, en amont, à l'organisation de l'évènement.

UNE MÉTHODOLOGIE DE TRAVAIL QUI ILLUSTRE ET LUTTE CONTRE LES INÉGALITÉS

Concrètement, comment le projet se réalise-t-il ?

Des réunions de différentes natures sont menées parallèlement. Certaines ne réunissent que les responsables de projet Pissenlits et les citoyen·nes engagé·es dans le processus. L'objet de ces réunions est de réfléchir à la mobilité, aux liens qu'elle entretient avec la santé, et permettre aux citoyen·nes d'analyser leurs pratiques et rapport à la mobilité. Des réunions ont également lieu entre professionnel·les de la promotion de la santé essentiellement, bien que les citoyen·nes y soient les bienvenu·es, afin de s'attaquer à différents aspects organisationnels du projet : rédaction de demande de subsides, recherche de salle pour les réunions et l'évènement, réflexions sur les techniques d'animation de ces réunions, etc.

Nourri de cette première expérience et réceptionnaire de l'intérêt exprimé par des participant·es pour une deuxième édition, le projet a alors évolué vers un processus participatif : l'organisation de l'évènement à venir, envisagé en mars 2021, se construit cette fois-ci entre professionnel·les et particulier·ères. Le processus répond à une méthodologie de travail dite de « démarche communautaire », nourrie notamment par l'Asbl Les Pissenlits et son Groupe de travail citoyen. Certain·es d'entre eux ont participé à la première édition en 2017 afin de faire valoir des initiatives dans lesquelles ils étaient parties prenantes. Ce Groupe de travail Pissenlits est notamment composé des citoyen·es impliqué·es aux Pissenlits dans des projets tels que le Groupe de personnes diabétiques, le Groupe parentalité, l'Atelier d'échanges de savoirs créatifs...

Après les premières réunions de ce beau projet version 2019-21, quelques freins à la participation sont énoncés par les citoyen·nes tels que le besoin de techniques d'animation pour cadrer les interactions, le besoin de capitaliser des informations sur le thème de l'évènement, mais aussi des freins très concrets tels que le besoin de collations saines pendant les pauses, etc. Réceptif·ves, les professionnel·les proposent d'adapter encore plus le projet. L'accent sera mis sur le processus de travail réunissant les professionnel·les intersectoriel·les et les citoyen·nes, et non plus uniquement sur l'évènement final qui consistera en la restitution du processus. L'objectif de lutte contre les inégalités sociales de santé est ainsi travaillé tout au long de la constitution événementielle via notamment la mutualisation des ressources présentes autour de la table, dont le vécu de chacun·e constitue une donnée essentielle en soi ainsi qu'un matériau de réflexion collective.

Par ailleurs, il est décidé de travailler sur un déterminant de la santé spécifique. Une méthode d'animation « d'intelligence collective » est alors utilisée lors d'une réunion pour le définir : le thème retenu à l'issue des échanges est « la mobilité ». L'objectif du projet 2019-21 sera de démontrer comment la mobilité contribue à déterminer la santé de chacun·e et de toustes et donc de plaider pour une mobilité en santé. La définition de la mobilité retenue est la mobilité en tant que capacité à se mouvoir physiquement et dans sa tête, socialement et virtuellement. La capacité à se projeter, à évoluer d'une sphère socio-culturelle à une autre, à se déplacer mais aussi à se projeter dans l'Ailleurs.

Sensibiliser les décideur·ses aux liens entre mobilité et santé.

Enfin, des moments clés réunissent les professionnel·les de la Promotion de la santé, des professionnel·les de la mobilité et les citoyen·nes. Ces rencontres constituent à la fois des moments de travail sur la mobilité via des « world café » et autres « photos langages » (techniques d'animation permettant échange et construction de savoirs collectifs) et des moments de travail concentrés sur l'évènement de clôture. La mutualisation des ressources permet que chacun·e amène son expertise : celle de l'usager·ère de l'espace public et des transports, celle des professionnel·les de la mobilité qui apporte savoirs et réflexions sur la question et celle de la promotion de la santé qui permet de mettre l'accent sur les liens de causalité entre d'une part les conditions psychosocio-économiques des personnes, leurs représentations et pratiques en termes de mobilité, et d'autre part la santé individuelle et collective. C'est là que s'élabore collectivement le plaidoyer mettant en lumière comment la mobilité peut creuser ou réduire certaines inégalités en santé.

La présence citoyenne est un beau garde-fou pour une approche globale de la santé. Elle nous plonge de fait dans les liens de causalité entre mobilité et bien-être. Elle permet aussi de nourrir un diagnostic communautaire, c'est-à-dire la collecte d'un ensemble de données caractéristiques d'une communauté donnée (communauté géographique ou groupe de personnes ayant un intérêt commun). Parmi ces données, des observations de données dites *in situ* sont révélatrices. En effet, arriver au lieu de réunion est déjà une gageure en soi pour certain·es participant·es : des personnes sourdes qui subissent des transports pas toujours adaptés (« *tiens, pourquoi tout le monde descend de la rame?!* » s'étonne F, n'ayant pu entendre l'annonce qu'un incident technique nécessite de retirer le tram de la circulation); des personnes à mobilité réduite qui doivent faire des détours par des stations de métro munies d'ascenseur et de bus avec élévateurs

(l'un d'entre eux, en fauteuil roulant, ne pourra même pas rejoindre les réunions... le comble!); des femmes portant le voile dont certaines sont peu à l'aise face à des regards condescendants ou insistants; des personnes sans papiers craignant les contrôles; des personnes nécessitant que le trajet soit pris en charge pour leur permettre de participer; etc. La réponse à l'ensemble de ces inégalités face à la mobilité : le collectif, faire communauté. Une partie du Groupe se donne rendez-vous aux Pissenlits, pour faire la route ensemble et pallier le manque à gagner : on se tient le bras, on se traduit la situation avec quelques signes ou mimes, on se détend, on rit! Voilà de belles armes contre les inégalités.

ILLUSTRATION CITOYENNE : LA MOBILITÉ DES PERSONNES SOURDES, UN DÉTERMINANT DE SANTÉ IMPACTANT

Être porteur·ses de handicap constitue malheureusement un ensemble de freins à une mobilité en santé. Penchons-nous sur la surdité qui caractérise plusieurs personnes impliquées dans le projet. Un jour où nous échangeons sur l'objectif de plaidoyer du projet, quatre dames sourdes se lancent dans les arguments : « *Moi je suis une personne autonome* » dit F, et de poursuivre : « *je n'ai absolument pas peur de me déplacer, de mener ma vie, je suis aussi capable que les autres... mais la mobilité n'est pas toujours adaptée aux personnes sourdes* ». « *Et c'est aux politiques de dégager les budgets et imposer que les conditions de la mobilité traitent les personnes de façon égale!* », enchaîne A. ➔

Le contexte covid renforce l'inégalité dans l'accès à la santé.

C'est alors R qui surenchérit : « Oui, les personnes sourdes et les personnes entendantes sont égales; il n'y a pas de raison que soient installés des systèmes uniquement sonores et que l'on ne puisse pas bénéficier d'aménagements comme des panneaux, des annonces visuelles en cas de problème dans une rame quand le conducteur annonce qu'il faut se diriger vers la sortie...! Nous, nous sommes obligées de suivre comme des moutons, sans bénéficier d'explication, alors pour être autonome c'est pas génial ». « Ne pourrait-on mettre des écrans, des panneaux, des flèches lumineuses bien vives? ». Et oui, R va même jusqu'à nous indiquer ce qu'il faudrait mettre en place, alors qu'il y a des ingénieurs dont c'est le métier d'organiser les infrastructures et services publics au service des citoyen·es! D'où l'intérêt de la concertation, de la consultation, de l'expertise du vécu!

C'est aux politiques de prendre en compte les spécificités de chacun·une.

Et de continuer : « Une fois, coincée seule dans un ascenseur, j'ai appuyé sur le bouton d'alarme mais je ne pouvais pas communiquer; je ne savais même pas si on me répondait puisque ce n'était qu'un parlophone sans écran! et inutile de cogner sur ces énormes doubles portes pour appeler à l'aide, on est coincé! Ces ascenseurs, c'est l'angoisse totale! ». Et d'enchaîner sur la nécessité de « sensibiliser les politiques à de vraies pistes cyclables, et non une cohabitation entre piétons et vélos sur les trottoirs comme c'est le cas à certains endroits: des pistes cyclables éviteraient que je me fasse agresser comme ça m'est arrivé, par un cycliste furieux que je n'entende pas sa sonnette et ses cris à mon approche! ».

Nos quatre intervenantes sont très intéressées par le projet et démontrent à quel point les infrastructures contribuent à créer des inégalités au sein d'un système pas toujours adapté. Elles citent le fait qu'elles aient moins accès à l'information d'une manière générale, et du background que cela constitue alors qu'elles auraient justement besoin d'être au moins autant informées que le reste de la population; de même que les pharmaciennes et les médecins devraient connaître quelques signes afin de faciliter leur bonne prise en charge des patient·es sourd·es. Sans parler de toutes les plates-formes et les numéros d'urgence qui ne permettent pas d'envoyer des sms et nécessitent d'avoir recours à des tiers pour appeler la police ou autre service d'urgence! « Mais ce n'est pas à nos enfants d'appeler pour nous, de faire les choses pour nous à cause d'infrastructures non adaptées! C'est aux politiques et à la société de prendre en compte les spécificités de ses citoyen·nes pour que notre autonomie ne soit pas amputée et que nous ne subissions plus ces inégalités! Nous sommes des citoyennes autant que les autres ».

Est-il nécessaire d'ajouter à leur expertise? Est-il besoin de paraphraser pour dire comme ces personnes se sentent les égales des entendant·es, mais que c'est le contexte sociétal qui crée des situations d'inégalités?! Il n'y a « plus qu'à » faire entendre à ceux qui peuvent entendre...

UN PROJET EN PERPÉTUELLE RÉ-INVENTION

Au fil des réunions entre professionnel·es intersectoriel·les et les personnes du Groupe, certain·es d'entre elleux ne se sentent pas totalement à leur aise. Iels sentent cependant qu'iels sont les bienvenu·es, et prennent leurs repères, s'expriment (plus ou moins), reçoivent et donnent, réfléchissent, se nourrissent de ce partage qui travaille l'estime de soi en permettant de valoriser ce que chacun·e peut apporter au feu : qui une étincelle, qui une brindille, qui une bûche... D'une réunion à l'autre, avouons-le, cela ne se passe pas toujours comme il faudrait : un expert qui s'exprime de façon trop jargonneuse, un·e citoyen·ne qui monopolise la parole en mal d'exprimer ses singularités et content·e d'être écouté·e avec respect par un tel panel de personnes, un débat qui tourne en rond, une collation très sucrée alors que certain·es sont diabétiques... Mais une évaluation permanente et partagée permet de rectifier chaque fois ces freins à la participation, de réajuster les animations permettant à toustes de participer en y trouvant son compte, professionnel·les et citoyen·nes. C'est un réel contrat de bienveillance et d'intérêt qui s'est noué entre l'ensemble des partenaires du projet!

Lors de ce processus, le contenu des échanges et la forme que ceux-ci prennent avec tout ce que ces rencontres impliquent, sont tout aussi révélateurs des inégalités entre les un·es les autres, que de l'intérêt de mutualiser les ressources que chacun·e a en soi pour y pallier. Une telle approche est en elle-même partiellement régulatrice des inégalités, notamment par le renforcement des compétences psycho-sociales des citoyen·nes telles que l'estime de soi, l'esprit critique, la capacité à recourir aux ressources, etc. Par ailleurs, la prise en compte des pratiques et représentations de personnes plus vulnérables dans le projet permet d'aboutir à un plaidoyer qui pourra les prendre en compte... et donc, la démarche communautaire est en elle-même génératrice de bien-être et de santé!

UNE SITUATION SANITAIRE QUI VIENT REMETTRE UNE COUCHE D'INÉGALITÉ AUX INÉGALITÉS!

Mais quid du projet en situation sanitaire Covid? Les inégalités et leurs répercussions sur la santé sont plus criantes que jamais : entre mars et juin, certain·es personnes particulièrement à risque au niveau épidémiologique en plus d'être les victimes d'une inégalité d'accès aux soins et à la santé, hésitent à se déplacer en transports en commun et donc à se déplacer (ne possédant pas de voiture, n'étant pour certain·es jamais monté·es sur un vélo, étant mal à l'aise pour se déplacer sans la force du groupe...)! La solution numérique pour continuer la participation? La fracture numérique se révèle là aussi plus que jamais puisque la plupart d'entre elleux ne possèdent pas le matériel ou la connexion nécessaire, ou encore le niveau d'alphabétisation requis ni les compétences informatiques suffisantes... Bref, dans un contexte covid, la mobilité physique et virtuelle est plus que jamais mise à mal pour les personnes en situation de vulnérabilité, ce qui ne fait que renforcer l'inégalité dans l'accès à la santé! Au partenariat de trouver les ressources en termes de temps de travail pour pallier ces inégalités. La créativité à la rescousse : l'asbl Les Pissenlits relaye aux citoyen·nes les différents espaces numériques d'Anderlecht et bénéficie d'un partenariat pour des réunions d'appropriation des outils de visioconférences sur smartphones et tablettes dans ses locaux qui contribueront, nous l'espérons, à ce que le plus grand nombre d'entre elleux puissent participer aux réunions à venir en cas de nouvelle impossibilité de se déplacer. Du côté du partenariat, on cherche de plus grandes salles, on réfléchit à l'aménagement du projet... Parions que l'évènement final qui restituera l'ensemble du projet et du processus de travail mis en place sera aussi passionnant qu'un film à sensation! ♦

1. Lire le dossier coordonné par l'asbl Les Pissenlits dans la revue *Les politiques sociales* (1 et 2/2016) : « La démarche communautaire : une méthodologie qui fait santé? Du social à l'urbanisme, en passant par la justice... tous concernés! » Ouvrage disponible sur demande : asbl@lespissenlits.be ou 0470 56 88 24.

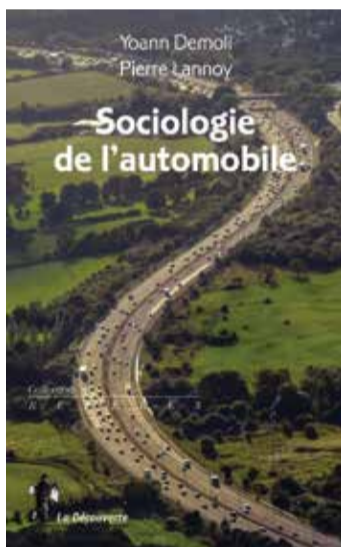
NOTES SUR L'ÉCRITURE INCLUSIVE

L'auteure a fait le choix d'une écriture « dégenrée », c'est-à-dire qui entend ne pas reproduire les inégalités de genre à travers le langage. Dans ce texte, qui recourt au point médian, « ils et elles » devient « iels », « elles et eux » devient « elleux », « celles et ceux » devient « celleux », et « toutes et tous » devient « toustes ».

POUR ALLER

LIVRES

Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités, Jean-Pierre Orfeuillat et Fabrice Ripoll, Infolio, 2015. En croisant deux regards différents, mais complémentaires sur la mobilité, ce livre analyse nos mobilités quotidiennes et leur contexte historique et social, les inégalités qui en résultent et lance un appel pour agir sur les déterminants qui font que pour certains la mobilité est davantage subie que choisie.



Sociologie de l'automobile, Pierre Lannoy et Yoann Demoli, La Découverte, 2019. L'automobile ne cesse d'exciter les passions et de susciter les controverses. Choisie et utilisée avec soin, présentée comme un symbole de réussite et d'autonomie, elle est aussi fustigée comme la cause de nombreux fléaux environnementaux, urbanistiques et sanitaires du monde contemporain. Ainsi, la voiture n'est pas seulement un objet matériel, mais un fait social à part entière. Cet ouvrage montre que le phénomène automobile peut se comprendre à partir des divisions et des enjeux de domination entre les groupes sociaux.

Usages et territoires de la ligne 55, Kim De Rijck, Presses universitaires de Louvain, 2006. À travers une enquête auprès des utilisateurs du tram 55 à Bruxelles, cet essai veut montrer l'intérêt de considérer différents profils de voyageurs, dans une démarche prospective de planification du transport public urbain. Il présente un tout autre regard sur les usages et pratiques territoriales, les représentations sociales et la manière dont le tram, ses infrastructures et le service proposé sont perçus et vécus quotidiennement par les utilisateurs, sachant que leurs intérêts ne sont pas toujours convergents.

Partager la ville, Genre et espace public en Belgique francophone, Muriel Sacco et David Paternotte, Academia, 2018 (sous la direction de). La question du sexisme dans l'espace public occupe le devant de la scène politique et médiatique. On sait toutefois peu de choses sur la situation en Belgique francophone. Cet ouvrage pionnier offre un regard inédit sur la situation en Fédération Wallonie-Bruxelles. Loin de se cantonner à la question du harcèlement sexiste, il analyse comment femmes et hommes expérimentent l'espace public différemment. Il relate aussi plusieurs expériences de terrain visant à un meilleur partage de l'espace public.

Le livre accès, Collectif Sans Ticket, Éditions du cerisier, 2001. Fondé en 1998 à Liège, le collectif sans ticket se définit comme un « réseau d'utilisateurs des transports en commun réunis par la volonté de promouvoir le rôle moteur de ces services publics comme instruments d'émancipation collective et de recomposition des manières d'habiter et de parcourir les territoires, de se former, de susciter des processus politiques [...] où passent la liberté et la solidarité ». Le présent ouvrage revient sur les actions militantes menées par le collectif et leurs sympathisants en faveur d'une gratuité du transport public.

FILMS

Aaltra, Benoit Delépine et Gustave Kervern, 2004. Premier film du tandem responsable de l'émission potache Groland, ce road movie en fauteuil roulant, concentré d'humour noir, de mauvais esprit et de bricolage à petit budget, s'avère aussi touchant que drôle. S'ils n'ont pas fait mieux depuis, Aaltra donne le coup d'envoi d'une filmographie qui utilisera à chaque fois comme décor les lieux de l'étalement urbain français permis par la généralisation de l'usage de l'automobile dans la société (banlieues pavillonnaires, zonings industriels, centres commerciaux, ronds points...).



Place Lehon Plein, Sonia Ringoot, 2018. En mai 2016, la commune de Schaerbeek annonce sa volonté de construire un parking souterrain de 260 places sous la place Lehon. Des habitants se mobilisent pour sauver cet espace de jeux et de rencontres, essentiel pour la vie du quartier. À travers des témoignages d'habitants et d'autres initiatives citoyennes, ce film initié par des riverains évoque l'absence de remise en question de la place de la voiture en ville, qui engendre des projets désastreux et incohérents pour le quartier.



Places nettes, film collectif des ateliers urbains, Centre Vidéo de Bruxelles, 2019. Un film qui parle d'espaces publics, de changements de population et de commerce, de sans-abrisme, de violences policières. Un film qui expose avec humanité et intelligence le point de vue d'habitant.e.s attaché.e-s à leurs espaces de vie. Un film qui parle de Saint-Gilles, mais dont la portée, à l'heure du marketing urbain, dépasse la petite commune.

ÉTUDES

Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles: perceptions et stratégies, Marie Gillow, Brussels Studies, 2016. L'égalité entre hommes et femmes en matière de déplacement dans la ville est loin d'être acquise. Cet article, basé sur des entretiens semi-directifs menés auprès de dix femmes vivant à Bruxelles, analyse la diversité, mais aussi l'ampleur avec laquelle se manifeste le sentiment d'insécurité des femmes dans leur manière de se déplacer en ville.

Marches exploratoires dans les Marolles, remarques et recommandations, Laura Chaumont et Roxanne Chinikar, Garance asbl, 2018. Le présent rapport rend compte des 10 marches exploratoires féministes menées par Garance dans le quartier des Marolles. Les observations et les recommandations issues des marches sont rassemblées afin de constituer un point d'appui solide pour l'intégration d'une analyse de genre aux aménagements des espaces publics en général, mais aussi plus spécifiquement à l'échelle des quartiers traversés.

PLUS LOIN

Acquisition publique et/ou intérêt public ?

⇨ En cette fin octobre, plusieurs annonces sont venues flatter nos oreilles attentives à l'intérêt public. Elles concernent, une fois n'est pas coutume, des achats ou des transferts de gestion d'espaces urbains du secteur privé vers le secteur public.

C'est le cas, notamment, des parcelles qui se trouvent autour du Marais Wiels. Rappelons qu'un promoteur privé y a essuyé plusieurs refus à ses demandes de permis d'urbanisme, au grand soulagement des riverains et amis du Marais vu la destruction conséquente de la biodiversité qu'auraient provoqué les projets. Alors que les rumeurs allaient bon train depuis le 23 octobre sur un possible rachat régional, une semaine plus tard, un communiqué conjoint entre ministres compétents annonce que la Région y envisage un aménagement avec maintien d'une grande partie du « Marais Wiels » et potentiellement son utilisation comme « bassin d'orage à ciel ouvert », la réalisation d'un espace vert ouvert de proximité adjacent au « Marais Wiels » par Bruxelles Environnement. Le projet prévoit également « le développement d'un programme de 70 à 80 logements moyens (et/ou sociaux) par Citydev.brussels. ». Derrière cette bonne nouvelle, plusieurs questions restent toutefois en suspens : le chantier mettra-t-il en danger la biodiversité actuelle ? Le marais conservera-t-il son allure sauvage ou sera-t-il redessiné en jardin humide paysagé artificiel ? Enfin, et surtout, les défenseuses et les défenseurs du marais, qui l'entretiennent depuis maintenant des années, trouveront-ils un lieu pour dessiner son avenir au côté de ses nouveaux propriétaires et gestionnaires ?

Le même jour, la presse relate que la Commune d'Anderlecht vendrait les abattoirs d'Anderlecht à la Société

d'aménagement urbain (SAU).

La transaction ne concerne toutefois pas tout le site, mais seulement la partie dont la commune était propriétaire avec bail en emphytéotique cédé à la société Abattoir. A priori, pour la société et les entreprises du site « cela ne change rien », la SA Abattoir restant titulaire du bail emphytéotique qui court jusqu'en 2050. Espérons cependant que les montants obtenus par la commune puissent épauler les politiques sociales à Cureghem. Gageons également que ce nouveau propriétaire soutienne les activités présentes sur le site, en particulier l'abattoir et le marché. Car si le maintien de la propriété publique est une bonne nouvelle pour ce territoire d'intérêt général, nous espérons que la Région (au travers de la SAU) ne visera pas à y développer avant tout une attractivité supra-locale (déjà présente) et économiquement aléatoire par une mise en concurrence territoriale. Nous pensons là aux activités événementielles ou purement récréatives, dont les confinements ont révélé la fragilité en comparaison avec le cœur de métier de l'abattoir : le travail productif.

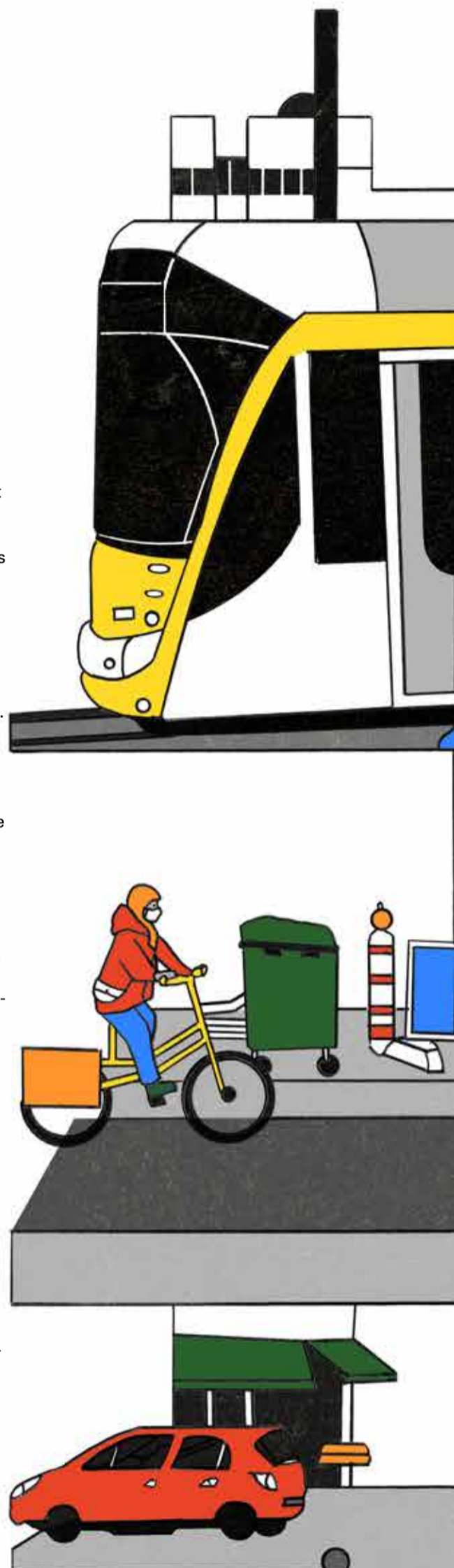
Quelques jours plus tard, c'est la propriété de l'hippodrome de Boitsfort qui est mise sur la table. Il est géré actuellement par un opérateur privé dont le projet Drhome Park, annoncé comme « un nouveau modèle de parc de loisirs multigénération », avait scandalisé les bruxellois-e-s. Le site serait ressaisi par Bruxelles Environnement qui avait fortement soutenu les revendications des associations environnementales. Mais quelle garantie a-t-on que l'idée d'implanter un parking en zone forestière Natura 2000 et de développer des activités purement commerciales et dommageables pour la biodiversité sont pour autant de l'histoire ancienne ?

Donc, réjouissons-nous !

Cet automne, le public reprend ou garde la main sur des terrains d'intérêt public ! Mais restons critiques ! Car d'autres espaces qui sont aujourd'hui propriété de la SAU n'en sont pas moins sujets à de fortes tensions immobilières. Nous pensons bien entendu à la friche Josaphat mais aussi au développement du PAD Mediapark (à Reyers) où le terrain, racheté aux télévisions publiques à un prix bien trop élevé par la Région, doit aujourd'hui être fortement densifié pour être rentable.

Sur tous ces territoires, des habitant-es se mobilisent pour maintenir des zones de nature en ville et trouvent peu d'aires de négociation avec la SAU. Autant d'expériences qui nous font comprendre que, de fait, l'exercice de la démocratie urbaine n'est pas forcément plus aisé avec les opérateurs publics. Face aux promoteurs immobiliers, les comités d'habitants jouent notamment un rôle d'arbitre en appelant au respect des réglementations. Mais comment se faire entendre face aux pouvoirs publics lorsque ceux-ci occupent tous les rôles : financiers, propriétaires, décideurs, planificateurs, et organismes de contrôle et de délivrance des permis ? Comment également s'assurer que les prix de vente de ces terrains demeurent raisonnables pour la collectivité ?

À l'heure où certaines commissions de concertation s'organisent par vidéo-conférence à cause du Covid, rajoutant un nouvel obstacle à la participation effective des habitant-es, nous ne pouvons que rappeler que l'exercice de la démocratie urbaine demande un long travail acharné. ♦



Bruxelles en mouvements est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux bruxellois, mais vous pouvez également vous abonner pour le recevoir à domicile et par la même occasion soutenir notre démarche.

Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : www.ieb.be

Abonnement annuel (6 n°): 24 euros
Abonnement de soutien: 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100 0902 0446
BIC : GEBABEBB

Éditeur responsable: Chloé Deligne
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles

Graphisme: Élise Debouny,
Andreas Stathopoulos

Impression: Dessain – Mechelen

Secrétaire de rédaction:

Damien Delaunois
Coordination: Thyl Van Gyzegem
Collaborateurs: Alexia Brumagne,
Roxanne Chinikar, Frédérique Déjou,
Sarah De Laet, Gérald Hanotiaux,
Céline Houtain, Liesbeth Lemmens,
Maia Nera, Claire Scohier,
Cataline Sénéchal, Mathieu Strale,
Thyl Van Gyzegem.

Illustrations: Fien Jorissen – fienjorissen.
tumblr.com – www.heartagency.com

ieeb
inter-environnement
bruxelles

Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles
Tél. : 02 801 14 80 – E-mail : info@ieb.be

Organisme d'Éducation Permanente
soutenu par la Fédération
Wallonie-Bruxelles

FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES