BRUXELLES EN MOUVEMENTS

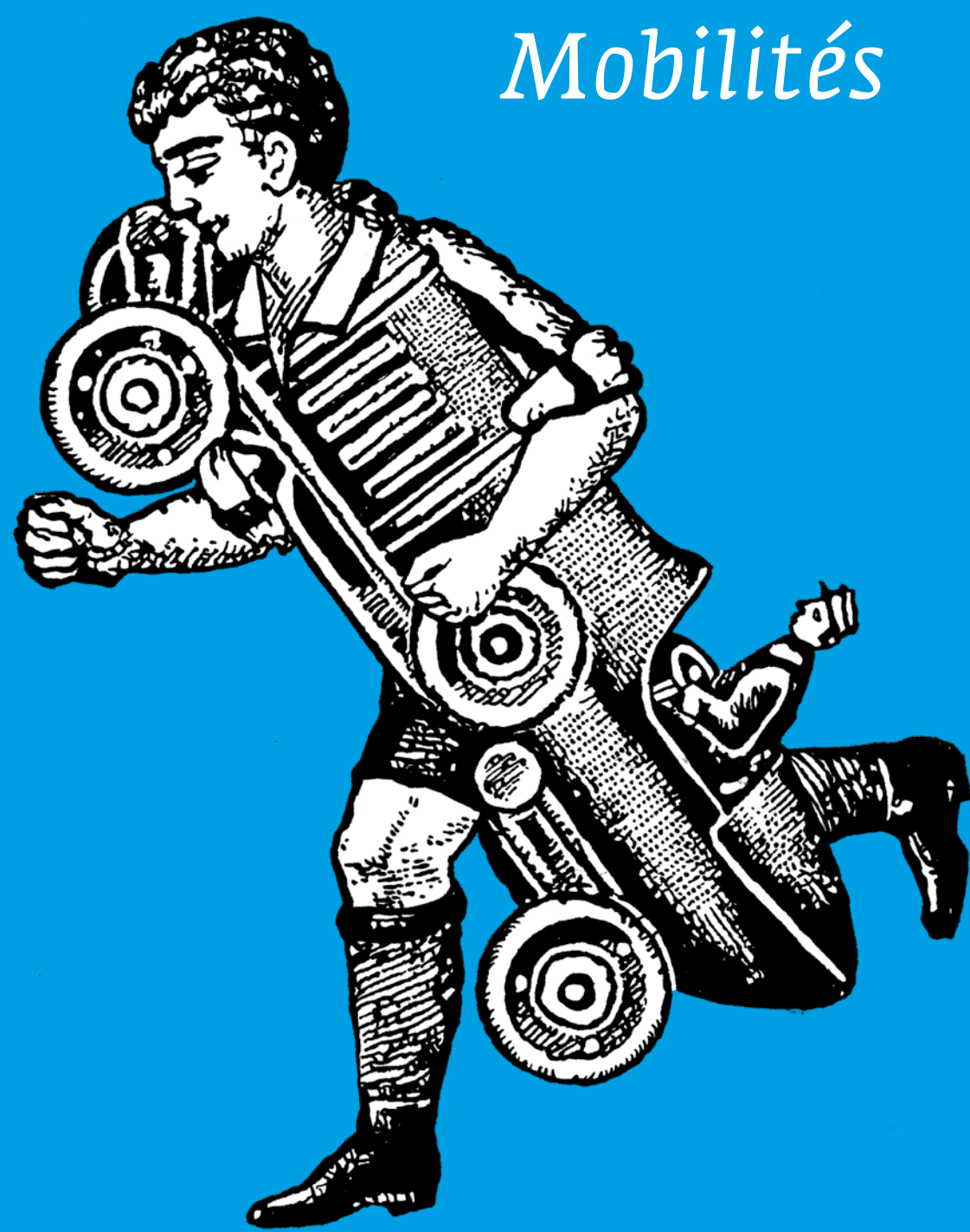
Bimestriel,
Paraît 6 fois par an
Bureau de dépôt :
Bruxelles X
P 302402

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

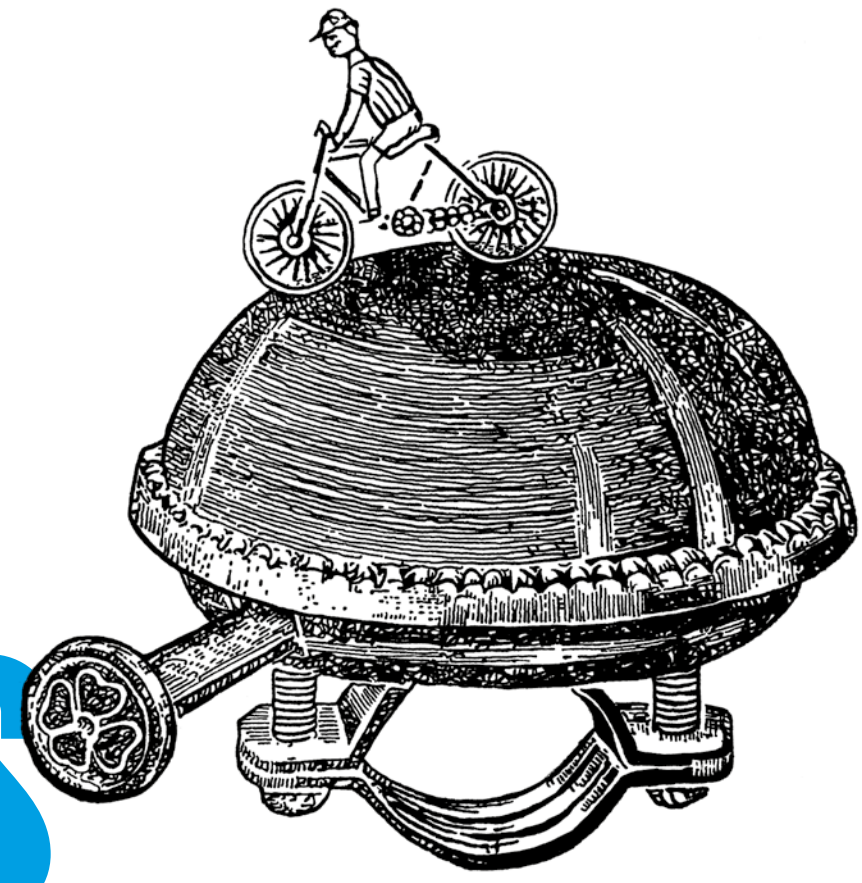
PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER
ET GROUPES D'HABITANT·ES

N°321 – NOVEMBRE/DÉCEMBRE 2022

Mobilités



À DEUX VITESSES



INTRODUCTION À DEUX VITESSES

POUR UNE MOBILITÉ SOCIALE ET ÉCOLOGIQUE

Depuis plusieurs mois, l'application du plan de mobilité Good Move enflamme les débats. Preuve que la nécessaire diminution de l'usage de la voiture à Bruxelles demande d'articuler à la fois les enjeux environnementaux et sociaux. Ce numéro vise à pointer certaines contradictions ou angles morts du plan tout en explorant d'autres pistes d'améliorations de la mobilité bruxelloise.

Thyl Van Gyzegem, Inter-environnement Bruxelles

Il y a trop de voitures à Bruxelles. Qu'elles soient immatriculées ici ou ailleurs n'y change rien. Qu'elles soient neuves, anciennes, petites ou grandes, thermiques ou électriques, non plus. Remettre en cause la prédominance de la bagnole, symbole du mode de déplacement individualiste par excellence, revient à lutter pour des choses très concrètes : une amélioration des conditions de circulation pour tous les autres usager·es de la voirie, une amélioration de la qualité de l'air et donc de la santé des habitant·es (en particulier dans les quartiers centraux), un meilleur partage de l'espace public entre les fonctions urbaines, pour ne citer que celles-là.

Il y a trop de voitures à Bruxelles. Qu'elles soient immatriculées ici ou ailleurs n'y change rien. Qu'elles soient neuves, anciennes, petites ou grandes, thermiques ou électriques, non plus.

Mais vouloir changer de modèle aujourd'hui oblige non seulement à se heurter à l'histoire bruxelloise, faite d'un amour immodéré pour la voiture, responsable, entre autres, de la création d'autoroutes urbaines, du démantèlement du réseau de tram au profit du métro, de la création de tunnels et de la destruction massive de certains quartiers ; mais aussi à prendre une série de contre-pieds plus actuels qui ne dépendent pas que de la Région bruxelloise : contre-pied de la périurbanisation, du sous-investissement dans le rail et de la fermeture des petites gares, d'un transport public dégradé ne desservant pas certaines parties du territoire, de la délocalisation des services et industries en dehors des zones urbaines, de la perpétuation du système des voitures de société, d'une production massive de voitures électriques visant à remplacer le parc actuel, etc.

S'il est plus que nécessaire et urgent de l'emprunter, on peut dire que la route est longue…

Il est donc louable que la Région décide d'agir là où elle a la main et les ambitions du plan Good Move sont claires : limiter la part des déplacements automobiles à 24 % d'ici 2030 contre 33 % aujourd'hui. À l'heure d'écrire ces lignes, la mise en œuvre du plan, qui avait pourtant suscité l'adhésion de quasi tous les partis politiques en étant célébré comme un modèle de participation des différentes « parties prenantes », se heurte à la réalité de terrain et voit sa mise en place menacée. Ce possible retour en arrière ou statu quo est impulsé par les contestations d'une partie de la population, mais aussi par les réactions et récupérations politiques opportunistes en pré-période électorale, y compris par ceux qui, hier encore, louaient le plan.

Il y a trop de voitures à Bruxelles. Mais elles ne se conduisent pas (encore) toutes seules. Avançons l'hypothèse que les résistances à la diminution de l'usage de la voiture ne sont pas uniquement le fait d'un mouvement réactionnaire attaché à la liberté de circuler en voiture et aveugle aux alternatives modales, mais aussi le résultat d'un manque de considération pour les caractéristiques sociales de la mobilité.

Si le manque de données de terrain est en partie responsable (mis à l'enquête en 2019, le Plan Good Move a été conçu sur base de données datant de… 2010), c'est surtout la tradition technocratique de la gestion de la mobilité qui a renvoyé le social dans l'angle mort… Certaines mesures du plan (et certaines politiques environnementales récentes) accordent une attention particulière aux caractéristiques techniques des véhicules (la zone de basse émission détermine si vous pouvez rouler à Bruxelles ou non en fonction de la norme de votre véhicule, le projet de tarification kilométrique est calculé notamment en fonction de la puissance des véhicules…), mais s'accompagnent d'un manque d'études sur les raisons qui poussent à l'utilisation de la voiture plutôt qu'à un autre mode de transport.

On trouve par exemple dans Good Move l'idée (qui n'est objectivée par aucune étude) que l'intermodalité, entendue comme le fait d'utiliser différents modes de transpor pour un seul et même trajet ou au cours d'une chaîne de déplacements, permettra de faire diminuer l'utilisation de la voiture, mais peu de réflexion sur les raisons qui poussent les gens à se déplacer ou les besoins différenciés en fonction des profils sociaux (ce qui aurait sans doute pu démontrer que l'intermodalité ne sied pas forcément à la majorité des ménages)[1].

L'objectif est nécessaire et désormais urgent. Mais doit-il nous empêcher de construire une pensée critique sur les moyens d'y parvenir, d'autant plus quand ceux-ci ont pour effet d'accentuer d'autres inégalités ?

Ces lacunes ne sont pas anodines, car elles empêchent d'identifier finement les inégalités sociales et environnementales liées à la mobilité bruxelloise. Comment dès lors pourrait-on proposer des mesures visant à résorber ces inégalités ou évaluer les mesures préconisées (leurs effets voulus, leurs effets pervers) à travers ce prisme ?

Certaines réalités sont connues : 53 % des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture, souvent pour raisons financières, tandis que la possession automobile des ménages gagne en importance en même temps que le revenu. Certaines inégalités sont aussi bien identifiées : la mauvaise qualité de l'air à Bruxelles se concentre dans les quartiers centraux, c'est-à-dire les quartiers les moins motorisés… La réduction de la circulation automobile dans les quartiers centraux constitue donc une manière de résorber une inégalité environnementale…

L'objectif est nécessaire et désormais urgent. Mais doit-il nous empêcher de construire une pensée critique sur les moyens d'y parvenir, d'autant plus quand ceux-ci ont pour effet d'accentuer d'autres inégalités ? L'augmentation généralisée du coût de la mobilité automobile [2] peut sans doute infléchir le comportement des automobilistes aveugles aux alternatives modales qui se présentent à eux, mais l'effet sera sans doute peu efficace face à la dépendance objective des automobilistes qui n'ont pas d'alternatives viables (pour raisons professionnelles, familiales, de santé…) et très inégalitaires entre les ménages qui peuvent assumer ce nouveau coût ou non…

Le réaménagement de l'espace public, avec ou sans plan de circulation, constitue a priori un moyen plus égalitaire de réduire le trafic routier. Après tout, un sens interdit ou un bloc de béton vous empêche de passer, quel que soit votre revenu ou le type de véhicule que vous possédez… Force est pourtant de constater que les fameuses « mailles apaisées » ont été implantées de manière assez inégalitaire en fonction des volontés communales : version maximaliste dans les quartiers populaires centraux, version light ou symbolique en deuxième couronne…

Ce décalage, qui peut éventuellement se justifier sous l'angle de la qualité de l'air, a pourtant assez peu été présenté comme une manière de résorber les inégalités environnementales [3] et plutôt comme une manière de rendre la ville plus attractive et d'améliorer la qualité de vie des quartiers [4].

Les enjeux de la question du logement entrent alors dans le débat, car on comprend qu'on s'inscrit pleinement dans les politiques d'attractivité qui, depuis des décennies, tentent d'élargir l'assiette fiscale bruxelloise en attirant des investisseurs (plutôt avec succès) et d'empêcher l'exode des classes moyennes (c'est plutôt raté).

Les mêmes politiques qui ont aussi complètement failli à maintenir un accès au logement abordable tout en jouant un rôle certain en matière de gentrification, contribuant ainsi à une dualisation sociale plus palpable que jamais… Il n'est donc pas illégitime de se poser la question : des quartiers libérés des nuisances automobiles… mais à quel prix ? Ou plutôt à quel coût pour les habitants des quartiers populaires…

Le piétonnier a alors été brandi comme le modèle d'un plan de circulation réussi, ayant lui aussi fait l'objet de vives contestations, avant de faire consensus comme un parfait exemple de réussite. Est-ce donc cela que vise la « mobilité apaisée » ? Rappelons que les objectifs du piétonnier avaient peu avoir avec une révolution modale (puisqu'il s'accompagnait d'une déstructuration du réseau de transport public, de plusieurs projets de parking et de reports de circulation dans les rues résidentielles) mais plutôt avec une revalorisation symbolique des boulevards centraux. À ce titre, c'est effectivement une réussite : la zone est devenue un terrain de jeu pour les promoteurs immobiliers, l'augmentation spectaculaire des loyers commerciaux et publics s'est faite au bénéfice des caisses communales et le (re)partage de l'espace public s'est fait au profit de la consommation [5] et de l'attractivité touristique de la Région.

Le droit à la ville et la possibilité de vivre à proximité de toute une série de services sont encore les meilleurs moyens de limiter les déplacements.

Nous pensons pourtant qu'il est à la fois possible et nécessaire de défendre un droit à la mobilité, affranchi d'une dépendance, souvent entretenue, à la voiture individuelle. Mais nous défendons l'idée que ce droit est aussi conditionné à celui d'un accès à un logement abordable et de qualité. Le droit à la ville et la possibilité de vivre à proximité de toute une série de services sont d'ailleurs encore les meilleurs moyens de limiter les déplacements.

Il y a trop de voitures à Bruxelles, mais il y a aussi plein d'autres manières de se déplacer. Le report modal, en tant qu'alpha et oméga des politiques de mobilité, a parfois tendance à le faire oublier : il existe d'autres enjeux d'amélioration pour les usagers de la ville.

Dans cette optique, ce numéro de *Bruxelles en mouvements* vise à la fois à pointer certaines contradictions ou angles morts de l'actuel plan de mobilité, mais aussi à explorer d'autres pistes d'améliorations sociales et environnementales de la mobilité bruxelloise.

AU SOMMAIRE

Dans « Good Move versus Bad Move : anatomie d'une mécanique binaire », l'article qui ouvre ce dossier, Gwenaël Breës revient dans le détail sur la mise en œuvre de la politique des mailles apaisées et sur la mobilisation qui a eu lieu à Cureghem ayant abouti au retrait temporaire du dispositif. À revers de la polarisation du débat et des caricatures, le texte en profite pour élargir le spectre et analyser la faillite de la démocratie urbaine bruxelloise, tout en plaidant pour que les politiques environnementales se confrontent à la question des inégalités sociales.

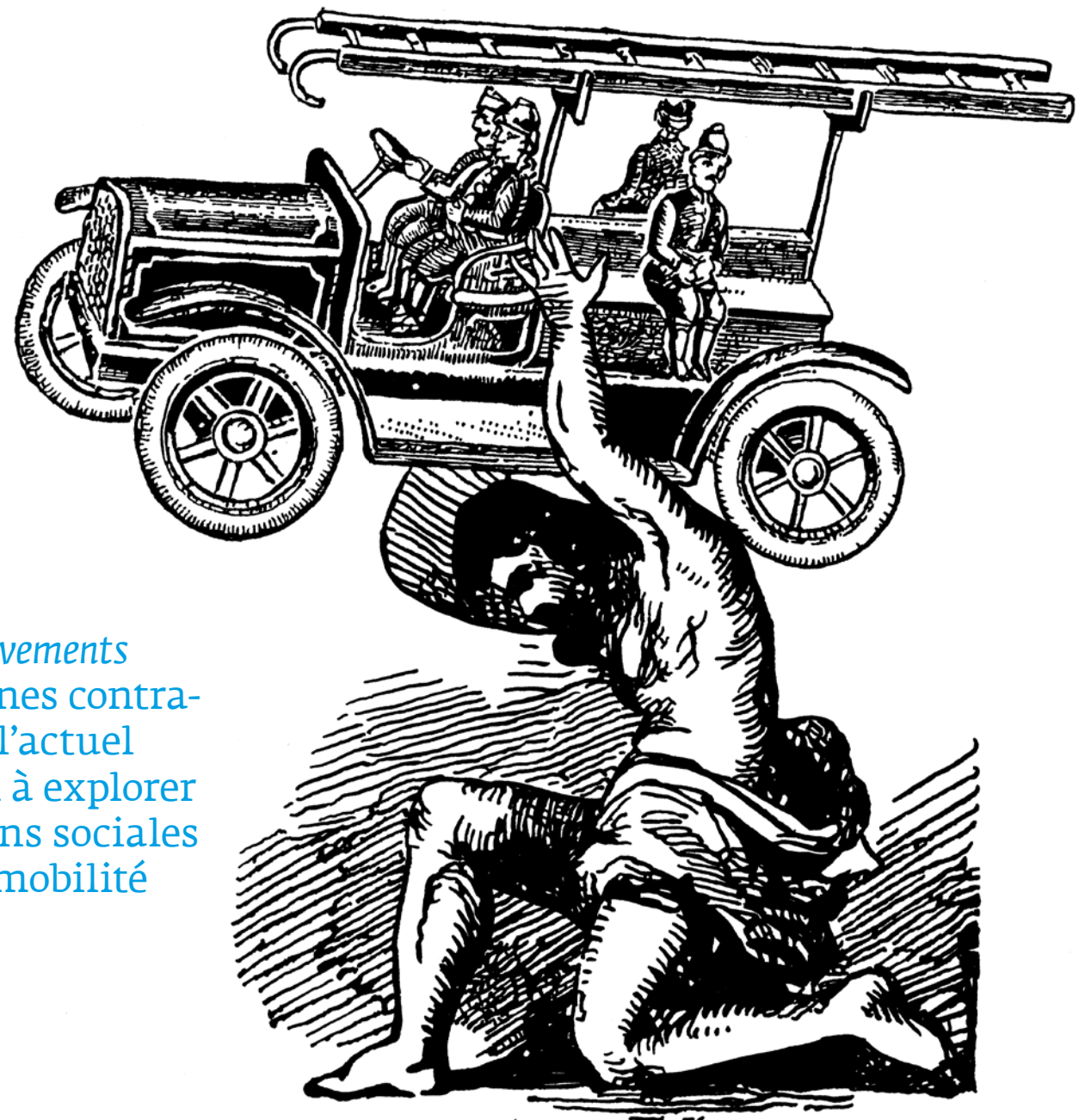
Le traitement médiatique des « mailles apaisées » ferait presque oublier qu'il ne s'agit que d'une mesure parmi les cinquante que compte l'actuel plan régional de mobilité. Moins débattu, l'objectif de supprimer 65 000 places de stationnement en voirie n'en pose pas moins toute une série de questions, d'autant qu'il est prévu de compenser une partie de cette disparition hors voirie. Dans son article « Arrêter de cacher la poussière sous le tapis », Jean-Michel Bleus de l'ARAU pointe certaines contradictions et rappelle que la création d'une place de parking ne constitue pas seulement un incitant à la perpétuation de l'utilisation de la voiture, mais aussi un coût financier certain, que les promoteurs immobiliers ont tendance à répercuter sur le coût du logement, et un coût environnemental, dans la mesure où l'on bétonne des espaces utiles à d'autres fonctions urbaines. ➡

La voiture, pour bon nombre de parents, reste aussi le moyen de transport le plus facile pour réaliser des déplacements avec des enfants et concilier vie professionnelle et familiale. IEB a récemment soutenu une initiative de la Ligue des familles visant à ce qu'une réflexion sur les problèmes de mobilité rencontrés par les ménages avec enfants soit menée par des citoyen·nes au Parlement bruxellois, afin de dégager des solutions qui permettront de recourir davantage aux transports en commun, au vélo, à la marche et à la mobilité partagée [6].

Dans son article « Repenser la ville à partir de la mobilité des mères », Marie Gilow en appelle à une nouvelle approche des politiques de mobilité et de l'aménagement de l'espace public dans la mesure où le travail du soin, comprenant l'accompagnement d'enfants et de personnes âgées, est majoritairement dévolu aux femmes tandis que les plans de mobilité, l'aménagement des voiries et la conception des infrastructures de transport public sont principalement conçus avec un regard masculin et/ou parfois aveugle aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Le quatrième article de ce dossier constitue un plaidoyer pour l'instauration d'une gratuité du transport public, idée pourtant décriée par de nombreux experts en mobilité et économistes, alors qu'elle porte en elle le pouvoir de répondre à la fois à des enjeux sociaux et environnementaux. Prenant le contre-pied de l'augmentation généralisée du coût de l'usage de l'automobile, elle invite à changer de paradigme au profit d'une meilleure solidarité. Réimaginer le transport collectif comme un bien public et entièrement financé par l'impôt permet de questionner les logiques de contrôle et de surveillance des espaces actuels du transport public telles que décrites par Merlin Gillard, Wojciech Kębłowski et Louise Sträuli dans l'avant-dernier article de ce dossier, « Contrôler les transports publics : pratiques, résistances, alternatives », mais aussi d'interroger la logique de rentabilité qui guide les pratiques managériales de l'opérateur bruxellois telles que décrites par Oliver Rittweger de Moor, chauffeur de bus à la STIB, dans l'article qui clôt ce dossier. ●

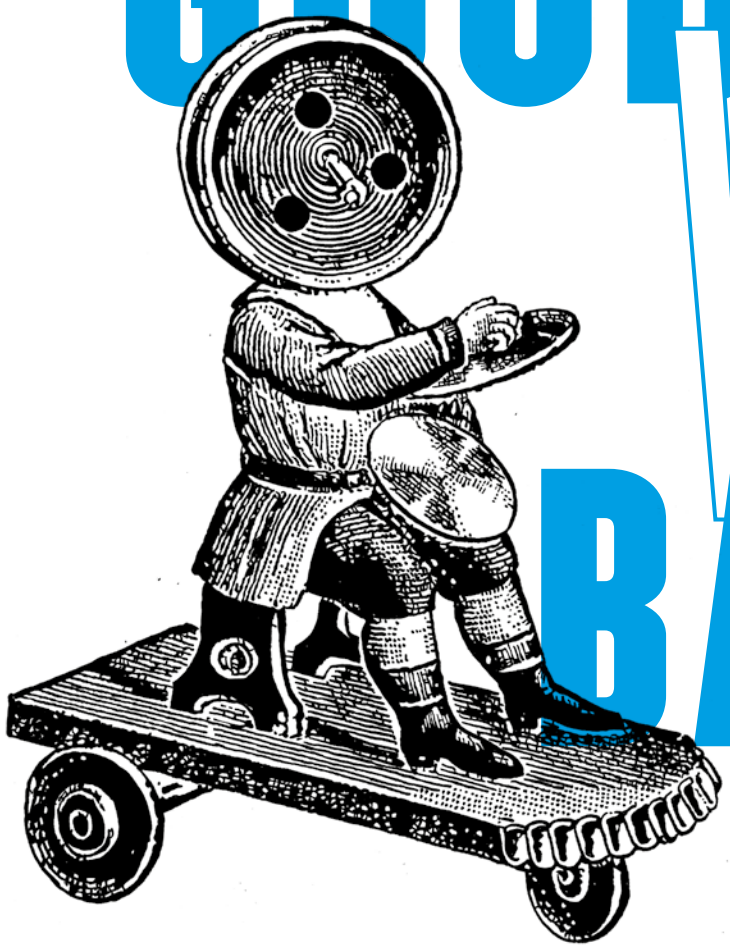
1. Avant même le choix du mode de transport, la mobilité des individus repose sur une série de compétences, de contraintes, d'habitudes et de choix (rationnels ou non) qui prennent la forme d'un capital – financier, social, cognitif – que les individus constituent et gèrent au cours de leur vie. Dans cette perspective, l'accès à la mobilité n'est pas également distribué parmi les classes sociales et constitue certainement un puissant facteur de discrimination et d'exclusion. La mise en pratique de l'intermodalité dépend de l'acquisition de toute une série de compétences : représentation dans l'espace, articulation entre cet espace et les modes de transports à disposition, capacité d'usage de l'offre de transport ou des moyens de paiement.
2. Obligation d'achat d'une nouvelle voiture par la zone de basse émission, Tarification kilométrique, augmentation du coût du stationnement…
3. Le sujet de la qualité de l'air est arrivé assez tardivement dans le débat. Il s'agit d'une problématique environnementale et de santé publique, néanmoins les différences d'espérance de vie entre les quartiers populaires et les quartiers plus aisés ne peuvent pas s'expliquer par un facteur isolé : les inégalités touchent bien évidemment aussi à la question du logement, de l'éducation, de l'accès à l'emploi, de l'alimentation, etc. La résistance des quartiers populaires provient aussi du manque de politiques publiques dans les quartiers concernés visant à résorber ces inégalités. Ce n'est pas tant que la création de pistes cyclables serait en soi un instrument de gentrification que le fait que la création de pistes cyclables découle d'une revendication politique d'un certain électorat qui est suivie d'effet contrairement à d'autres revendications pourtant perçues et exprimées comme prioritaires…
4. Voici ce qu'IEB écrivait au moment de la mise à l'enquête publique du plan Good Move en 2019 sur le concept de « mailles apaisées » : « *la délocalisation des nuisances automobiles vers des zones plus périphériques est à mettre en lien avec les objectifs non explicites du plan qui visent à améliorer la qualité de vie dans les quartiers centraux en vue d'attirer une nouvelle population, plus contributive à l'impôt. Cette stratégie qui aboutira in fine à une augmentation des valeurs foncières et donc du coût des loyers aura pour conséquence une délocalisation de la classe moyenne inférieure et des classes populaires vers ces zones plus périphériques, voire au-delà des limites régionales, zones qui seront notamment plus sujettes aux nuisances, mais également bien moins bien desservies par le transport public. À ce titre, l'équité sociale est le parent pauvre du projet de plan régional de mobilité.* »
5. La nouvelle mouture du règlement d'urbanisme bruxellois, dit « Good Living », propose des aménagements de plain-pied pour les emplacements de parking en voirie afin notamment de faciliter leur conversion en terrasses d'Horeca, ce qui revient à troquer une privatisation de l'espace public contre une autre…
6. Cette suggestion citoyenne nécessite un millier de signatures pour être retenue par le Parlement bruxellois. Pour signer la pétition : https://democratie.brussels/suggestions/s-131

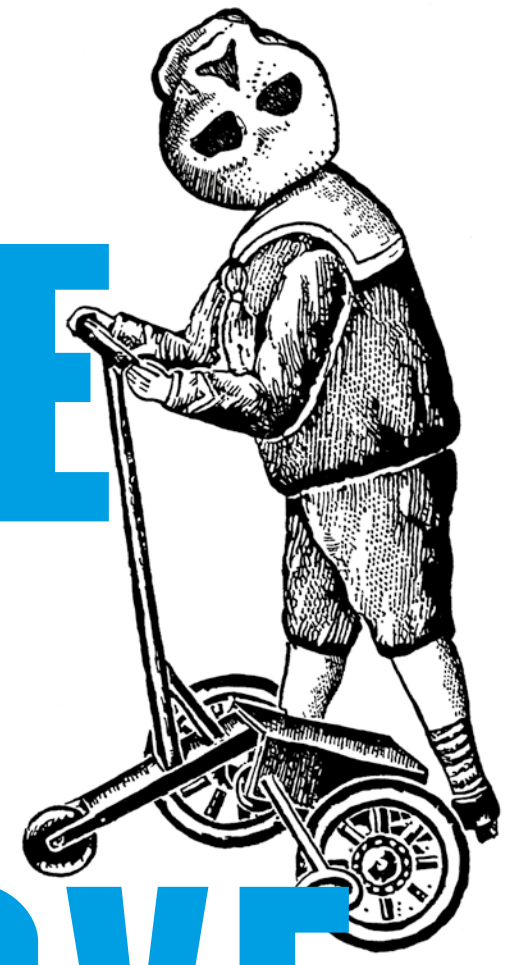


Ce numéro de *Bruxelles en mouvements* vise à la fois à pointer certaines contradictions ou angles morts de l'actuel plan de mobilité, mais aussi à explorer d'autres pistes d'améliorations sociales et environnementales de la mobilité bruxelloise.

ANATOMIE D'UNE MÉCANIQUE BINAIRE

GOOD MOVE VS BAD MOVE





Le débat qui fait rage sur l'application du nouveau plan de mobilité de la Région bruxelloise met en jeu les habituels antagonismes entre défenseurs et opposants à la voiture, et ce n'est pas tendre. Mais, au-delà de ces positions tranchées, il agit comme un révélateur de l'état de la démocratie urbaine, de l'accélération des inégalités sociales et du déni qui continue à entourer les questions écologiques.

Gwenaël Breës

Pas besoin d'avoir suivi de près la mise en place des premières « mailles apaisées » cet été, pour comprendre qu'elles ont été synonymes de déficit de concertation avec les populations des quartiers concernés… Et ce malgré les années de préparation de Good Move, version modernisée et anglicisée des plans régionaux de mobilité, dont les prédécesseurs (Iris I en 1998 et Iris II en 2010) « *n'ont pas produit le changement espéré* » selon la Région bruxelloise.

Good Move a été lancé en 2016, conçu à douce allure jusqu'à son adoption en 2020 après une enquête publique de quatre mois, mais c'est à l'été 2022 que son application est passée à la vitesse supérieure et que le plan est devenu tangible pour un grand nombre de Bruxellois. Car les autorités ont beau avoir diffusé de l'information pendant toutes ces années, comment nier que celle-ci fut amplement insuffisante et pédagogiquement déficiente au regard des enjeux et des incidences concrètes dans la vie quotidienne des habitants ? Essentiellement cantonnée à des canaux que le commun des mortels ignore le plus souvent (tout comme nul citoyen n'est censé ignorer la loi mais n'en lit pas pour autant le *Moniteur belge*), elle fut probablement confiée à des communicants dont la spécialité est d'emballer un message politique comme d'autres emballent des sodas ; avec pour résultat des apparences *smart*, apaisantes et souriantes, un langage inepte et une grammaire peu inclusive véhiculant une forme inconsciente d'arrogance envers qui n'appartient pas à la catégorie sociale de ses concepteurs […].

Mais de véritable concertation (du latin *concertare*, se mettre d'accord), faut pas rêver. Dans l'éventail des techniques de gouvernance, la « participation citoyenne » se limite au pire à un effet de manche, un *gimmick*, voire une instrumentalisation des habitants ; et au mieux à une belle intention menée sur des temps trop courts, sur des enjeux rendus trop peu perceptibles, avec des moyens trop limités et des pratiques trop institutionnelles pour parvenir à impliquer un nombre significatif de personnes aux profils sociologiques variés. Quelle que soit la raison pour laquelle les institutions bruxelloises ne mènent pas de processus réellement participatifs, le résultat est le même : le fait de claironner leur prétendue existence provoque de perpétuels malentendus, frustrations et ressentiments.

> La « participation citoyenne » se limite au pire à un effet de manche, un *gimmick*, voire une instrumentalisation des habitant·es.

À ce premier écueil, il suffit d'ajouter quelques-uns des ingrédients relativement habituels des politiques urbaines à Bruxelles, tels une dose de mécanique institutionnelle, une ration de marchandage et de compromis entre différents partis et niveaux de pouvoir, un zeste de technocratie et d'incompétence – ou à tout le moins de méconnaissance de certaines réalités de terrain (les « mailles » ne font pas l'objet d'études d'incidences)… Et voilà comment on obtient, sans réelle surprise, un résultat qui ne tient pas la route. À l'image de la « maille apaisée » de Cureghem qui a vu la population découvrir, un beau matin de juillet, des blocs de béton posés brutalement au milieu des rues, assortis de boucles de circulation et de quelques panneaux de signalisation kafkaïens, l'ensemble produisant paradoxalement une augmentation des embouteillages et de la pollution dans les artères vers lesquelles le trafic censé « s'évaporer » a été renvoyé. ➡

Même s'il ne s'agissait là que d'un « test grandeur nature » destiné à observer la répartition des flux avant de procéder à des aménagements définitifs, même si l'intention des « mailles » est de décourager les automobilistes de traverser les quartiers résidentiels et non d'empêcher les riverains de s'y rendre, et bien qu'il soit évident (aux yeux des planificateurs du moins) que changer des habitudes requiert du temps, admettons qu'il y a plus enviable carte de visite pour un dispositif qui prétend « apaiser » un quartier, en améliorer les conditions de vie et y diminuer la pollution. En l'absence de réel dialogue et de toute autre forme d'accompagnement, la « *simplification routière* » n'a pas été mieux reçue par les automobilistes locaux que la « *simplification administrative* » n'est généralement comprise par les citoyens. Le dispositif a été vécu comme une décision hors-sol, un « *enfermement* » des habitants dans leur quartier, et la symbolique particulièrement malheureuse des barrières et blocs de béton (dites : « filtres multimodaux ») a exacerbé cette colère.

METTRE LE RÈGNE DE LA VOITURE DANS LE RÉTROVISEUR

Cet auto-sabordage par manque d'anticipation des pouvoirs publics et de leurs bureaux d'études est excessivement regrettable, tant les objectifs du plan sont louables et déjà très insuffisants. Pour rappel, Good Move a pris la relève de plans de mobilité qui avaient pour objectif de diminuer le trafic routier de 20 %... mais qui ne l'ont guère réduit que de 2 %. Après ces deux décennies perdues, l'ambition est désormais d'atteindre d'ici à 2030 : une réduction de 24 % de l'usage de la voiture personnelle, une diminution de 34 % du trafic de transit via la création de cinquante « quartiers apaisés » et, en se basant sur « *l'effet d'évaporation* » du trafic, une multiplication par quatre de l'usage du vélo, une amélioration de la sécurité routière et un objectif de zéro accident mortel ou avec des lésions corporelles [...].

Au risque de répéter des évidences, rappelons que le transport routier ne cause pas seulement des accidents : il produit un tiers des émissions de gaz à effet de serre à Bruxelles, il génère stress et pollution sonore aux conséquences importantes sur la santé, il occupe 70 % de l'espace public bruxellois, il émet des polluants atmosphériques responsables de morts prématurées. Or, la majorité des trajets automobiles effectués à Bruxelles le sont pour des distances courtes (moins de 5 km), avec un impact extrêmement négatif sur la qualité de l'air, principalement dans les quartiers où le trafic est intense et le bâti dense, comme à Cureghem. Au palmarès des villes les plus polluées, Bruxelles est la troisième sur le podium belge et la huitième d'Europe en termes de taux de mortalité dû au dioxyde d'azote, un gaz toxique principalement formé dans les moteurs de voiture et qui cause des problèmes respiratoires.

Mais septante années de politiques pro-voiture ne se détricotent pas d'un coup de boucles de circulation magiques. Si des plans de mobilité sont nécessaires pour décourager l'usage intempestif de la voiture, ils ne sont pas suffisants pour encourager les automobilistes à se débarrasser de leur véhicule. Comment y parviendrait-on, d'ailleurs, sans s'attaquer aussi à des dispositifs fiscaux comme les voitures de société, à l'industrie automobile, et plus globalement à tout ce qui entretient l'image de la voiture comme marqueur de réussite sociale ? Comment pourrait-on espérer « *l'évaporation du trafic* » sans chercher aussi à résoudre le paradoxe de cette Région bruxelloise dont 54 % des habitants ne sont pas motorisés, mais qui est engorgée par environ 200 000 navetteurs y entrant quotidiennement en voiture ? Comment atteindre un « changement de paradigme » sans travailler aussi à la relocalisation des activités ? Et sans développer *en parallèle* des alternatives concrètes destinées, entre autres, aux personnes dépendant de leur voiture pour se rendre au travail ? À cet égard, notons que les pistes ne manquent pas, quelques-unes existent d'ailleurs déjà dans certaines parties de la ville : systèmes de covoiturage, véhicules partagés, rendre plus agréables et accessibles les traversées piétonnes des quartiers, aides à l'achat d'un vélo pour qui rend sa plaque... Et, bien sûr, une métamorphose de l'approche des transports publics : augmentation des fréquences ; élargissement des horaires ; plus grande desserte de l'ensemble du territoire ; mise en place de navettes pour des trajets de courte distance ; meilleure accessibilité aux personnes en situation de handicap, moins agiles ou plus chargées ; politique tarifaire plus abordable, voire recours à la gratuité ; promouvoir l'accessibilité désormais existante des usagers de la STIB au réseau interurbain bruxellois de la SNCB... Tous dispositifs qui, à l'inverse d'un métro ou d'un RER, ne nécessitent ni des milliards d'investissements ni des décennies de chantiers de bétonisation.

Cette incohérence fondamentale des politiques publiques, qui s'explique partiellement par l'éclatement des compétences dans l'architecture institutionnelle belge, a suscité à Bruxelles une réaction qui s'est cristallisée sur les « mailles apaisées ». À Cureghem, quartier populaire d'Anderlecht, la « maille » a résonné chez de nombreux habitants comme une atteinte à leurs modes de survie, une énième dépossession, d'autant moins compréhensible à leurs yeux qu'aucun autre quartier de la commune n'était concerné. En effet, Good Move laisse aux communes le soin de proposer les portions de territoire dans lesquelles elles souhaitent implanter, avec plus ou moins de pertinence et de volontarisme, des « mailles apaisées » de taille variable (dites aussi : « Contrats locaux de mobilité »). C'est ensuite l'administration de Bruxelles Mobilité qui les sélectionne et les finance – d'ici à 2030, cinq nouveaux « quartiers apaisés » sont censés être mis en place chaque année à travers toute la Région.

> Comment atteindre un « changement de paradigme » sans développer des alternatives concrètes destinées, entre autres, aux personnes dépendant de leur voiture pour se rendre au travail ?

> La question sociale s'est invitée dans le débat. Notamment sous l'angle de la gentrification.

LA QUESTION SOCIALE EN ANGLE MORT

C'est donc moins l'émergence d'un rejet de la « maille » de Cureghem qui a surpris, que l'ampleur et la détermination de la réaction. La démocratie urbaine étant affaire de luttes et de rapports de force, et les disparités socio-économiques constituant des facteurs d'inégalité dans la participation à de telles mobilisations, celle de Cureghem est notable tant il est rare que des habitants de quartiers populaires réagissent collectivement et instantanément à un projet urbanistique qui les concerne.

Le mouvement s'est structuré autour de « Non au plan Good Move », un comité qui a su agréger des personnes aux profils variés et qui compte parmi ses animateurs et porte-parole des personnes rompues au b.a.-ba de la mobilisation politique, disposant d'un bagage décolonial et d'une lecture des rapports de classes. Partant d'un socle initial de revendications sur la « *sécurité* » et la « *tranquillité* » des habitants, « Non au plan Good Move » a rapidement développé un discours de défense des classes populaires, faisant ainsi entendre d'autres sons de cloche que la seule opposition entre tel et tel mode de mobilité.

La question sociale s'est invitée dans le débat. Notamment sous l'angle de la gentrification, puisque la réduction de l'emprise de la voiture visée par Good Move se double d'une volonté de « *rendre aux Bruxellois un espace public de qualité* » (dites : *Good Neighbourhood*). Débat souvent miné, tant ceux qui le soulèvent se font habituellement qualifier de promoteurs d'une ville sale, mal aménagée et *ghettoïfiée*, alors qu'ils défendent l'accès au logement pour des ménages aux revenus faibles et non le principe d'un *statu quo* dans des quartiers souvent désinvestis de longue date par les pouvoirs publics et où l'automobile colonise les voiries. La problématique se pose avec d'autant plus d'acuité dans un quartier dense du « croissant pauvre » comme Cureghem, qui permet encore aux personnes à faibles revenus de se loger (notamment aux primo-arrivants), mais dont l'important bâti industriel aiguise l'appétit des investisseurs [...].

La question est sans doute moins de savoir s'il y a une volonté politique d'utiliser Good Move comme levier pour attirer des riverains « à meilleure capacité contributive » dans un tel quartier que de pointer les *effets* d'une politique de réaménagement des espaces publics qui veut augmenter « l'attractivité » et *upgrader* « l'image de marque » de ce quartier – y entraînant non pas l'augmentation du niveau de vie des riverains mais la hausse des valeurs symboliques et immobilières. Or, c'est l'un des angles morts du plan Good Move, et si les autorités ne mettent rien en place pour encadrer ces effets, la suspicion, la critique et la résistance resteront entières.

Dénonçant un danger de « mise à mort sociale », le comité a par ailleurs amené la notion de « *formes d'écologie de subsistance* » pratiquées dans les milieux populaires, à savoir que l'usage d'un véhicule peut y être davantage collectif et solidaire qu'individuel, à l'inverse de certains quartiers plus aisés où les ménages ont les moyens et l'habitude de cumuler les modes de mobilité (voiture, trottinette, vélo…) et les capacités de s'adapter aux changements. Bien que non généralisable à l'ensemble des automobilistes de Cureghem, ce raisonnement a eu le mérite de mettre le doigt sur le manque de finesse et de précision du diagnostic produit par les statisticiens de Good Move.

SORTIE DE ROUTE POUR GOOD MOVE ?

Mais là où les revendications auraient pu articuler une visée à la fois sociale et environnementale, « Non au plan Good Move » a martelé l'unique et impérieuse nécessité de revoir le plan de circulation, en demandant d'abord un moratoire sur la « maille apaisée », avant d'exiger son retrait pur et simple. Au travers du leitmotiv de « *repartir d'une page blanche* » et de l'éventail de textes, visuels et autres hashtags qui l'ont accompagné, le motif précis de la discorde est jusqu'à présent resté équivoque : l'objectif du comité est-il de modifier la forme et la taille données à la « maille » de Cureghem, d'abolir le principe même des plans visant à réduire le trafic de transit, de s'opposer en bloc au plan Good Move, ou encore de revendiquer la persistance d'un mode de vie intrinsèquement lié à l'usage de l'automobile ?

Derrière le slogan « *Rendez-nous notre quartier* », la communication contre « Bad Move » ne dit rien ou presque sur la nécessité de solutions de mobilité alternatives à la voiture, au moment où il est demandé aux habitants de délaisser la leur. Rien sur le fait que plusieurs de ces alternatives sont tributaires d'une réduction préalable ou concomitante de la pression automobile. Pas un mot sur l'inégalité environnementale relative à la qualité de l'air entre les quartiers centraux et les quartiers aisés de Bruxelles. Ni même sur la nature plutôt égalitaire des dispositifs de diminution du trafic de transit, à l'inverse d'autres mesures qui sont dans les cartons des pouvoirs publics et qui jouent, elles, sur les capacités financières des ménages : tarification kilométrique, interdiction des moteurs thermiques, suppression du stationnement en voirie au profit de parking hors voirie…

Faut-il en déduire qu'aux yeux des opposants aux « mailles apaisées » le fait d'intégrer ces éléments reviendrait forcément à renier la légitimité de leur combat, ou à valider l'ensemble de l'argumentation des pouvoirs publics ? Faut-il supposer qu'en raison de multiples sensibilités et tonalités coexistant au sein du mouvement il a été jugé plus efficace de rester évasif sur de potentiels points de divergence afin de parler « *d'une seule voix pour dire non* » ? D'un point de vue strictement stratégique, cette ambiguïté s'est avérée payante.

Le rapport de force a été suffisamment puissant pour faire reculer les autorités communales. Les forcer, pour une fois, à un peu de considération envers Cureghem. Leur faire admettre, aussi, qu'elles ont fait fausse route quant à la taille trop grande de la « maille », ainsi qu'en matière de concertation : des annonces sur les sites des institutions, une enquête en ligne, trois réunions publiques dans un certain entre-soi, quelques visioconférences avec des associations, un peu de porte-à-porte et l'une ou l'autre sortie de stand réunissant une dizaine de badauds sous une tonnelle blanche n'auront donc pas suffi à emporter l'adhésion du quartier […].

> Et la soupe a été servie à différents partis qui n'ont pas perdu de temps pour surfer sur l'affaire.

Quoi qu'il en soit, après une pétition de plusieurs milliers de signatures, des blocs de béton régulièrement déplacés par des habitants et une interpellation citoyenne au conseil communal dans une ambiance particulièrement électrique, la « maille » anderlechtoise a finalement été démantelée à la fin septembre. Au prix, toutefois, de ce qui peut ressembler à une réponse du berger à la bergère puisque, outre l'élaboration d'un nouveau plan local de mobilité, la commune a annoncé son intention d'étudier désormais « *un plan de revitalisation globale* » pour Cureghem. Mais c'est une autre histoire.

En attendant, « Non au plan Good Move » est devenu un fer de lance cherchant à exporter la bataille contre « Bad Move » dans d'autres quartiers, qu'ils soient aisés ou semblablement précarisés, concernés par les premières « mailles » ou non. À travers la Région, d'autres pétitions ont été lancées, d'autres comités du même nom ont été créés. Et la soupe a été servie à différents partis qui n'ont pas perdu de temps pour surfer sur l'affaire. La droite libérale (MR) s'est ainsi ruée sur l'occasion et plusieurs de ses édiles – bourgmestre sur le retour, mandataire ucclois préféré des lobbyistes d'Uber, ou autre riche femme d'affaires en vogue – ont scandé les vertus du « *bon sens* » et de « *la liberté de choix de son moyen de transport* » à coups de tweets et de poings levés. De l'extrême droite flamande à la gauche marxiste-léniniste, de certaines franges de la majorité bruxelloise actuelle à des partis de la précédente législature (celle qui a initié Good Move et dont, au passage, ni Ecolo ni Groen ne faisaient partie), le parti de la voiture a transcendé les clivages habituels. La frilosité a gagné les états-majors, et un vaste panel de familles politiques a donné de la voix dans un même concert de diatribes contre ce plan régional… qu'un certain nombre d'entre elles ont pourtant contribué à façonner.

Les uns après les autres, différents plans locaux de circulation ou de stationnement ont à leur tour fait l'objet de coups de frein ou de rétropédalages dans des communes comme Schaerbeek, Molenbeek, Jette, Woluwe-Saint-Lambert… et même Evere, la commune du ministre-président de la Région bruxelloise (PS). Et les différents comités ne comptent pas en rester là. Au point de laisser entrevoir la possibilité d'une situation où le troisième plan de mobilité de la Région bruxelloise resterait au point mort pour un temps indéfini, après que ses deux prédécesseurs n'ontpas produit la diminution escomptée du trafic automobile. ➡

Au rythme des institutions, il faudrait alors attendre de nouvelles élections, de nouveaux accords de majorité, de nouveaux marchés publics désignant de nouveaux bureaux d'études, et bien sûr de nouveaux « processus participatifs », avant d'accoucher d'un énième plan. D'ici là, l'humanité aura quasiment eu le temps de faire cracher à la planète ses dernières ressources en combustibles fossiles, et le « changement de paradigme » n'en serait que plus brutal… C'est une image, bien sûr, mais ne devrait-elle pas nous amener à repenser, sinon le fonctionnement d'institutions sans doute trop sclérosées pour se remettre en question, à tout le moins la conduite de nos luttes urbaines ou écologiques, et les prismes parfois trop étroits dont découlent nos revendications et nos alliances ?

« D'UNE SEULE VOIX » POUR QUELLES ALLIANCES ?

À force de détourner le regard des réels enjeux écologiques et sanitaires, et de faire feu de tout bois pour pousser « Bad Move » dans le fond du ravin (y compris en relayant toutes sortes de paroles opposées à Good Move, allant de la pseudo « enquête d'opinion » pro-voiture jusqu'à l'interview du patron d'une multinationale du parking), le discours du comité cureghemois s'est fait de plus en plus trouble ; et la victoire galvanisante de la « démocratie populaire » anderlechtoise est devenue l'étendard de ceux pour qui la congestion sur les routes n'est jamais attribuable à la prolifération des voitures mais bien aux mesures essayant d'en limiter les flux. À l'image du groupe Mauto Défense, promoteur d'un « *contre-pouvoir aux lobbies environnementaux autophobes* », qui a apporté bruyamment son soutien au comité en le remerciant d'avoir montré « *le chemin à suivre* ».

Ce faisant, la dimension sociale qui avait nourri l'argumentaire cureghemois, notamment en ramenant au premier plan la question de la gentrification et en défendant certains usages de la voiture en tant que « *dispositif social de solidarité* » (soins à domicile, personnes âgées, petits commerçants, etc.), est devenue inaudible. Noyée dans une litanie de commentaires postés sur les réseaux « sociaux » des comités, distillant au premier degré la théorie d'une population bruxelloise divisée en deux groupes distincts : celui des « *habitants historiques des quartiers* » et celui des cyclistes, « *bobos en sandales* » et autres « *Flamands* (même s'ils s'ignorent) » qui « *sont tout sauf des natifs* »…

Cette synthèse d'un combat opposant « *la majorité silencieuse* » des « *vrais Bruxellois* » à une « *minorité agissante* » qui « *s'accapare l'espace public* » et « *rend la vie impossible aux classes populaires laborieuses* », gomme un peu vite certaines nuances – notamment le fait que la majorité des Bruxellois n'a pas de voiture, ou que la très forte augmentation des modes de transport « actifs » ces vingt dernières années (marche à pied, vélo, transports en commun) est attribuée, entre autres, à l'appauvrissement de la population… Relevant davantage de la réduction outrancière du débat que de l'analyse sociologique, cette lecture des faits reproduit comme en miroir la démarche classiste des autorités et leur méconnaissance de certains usages et réalités. Et au passage, elle rate sa cible : celle d'un urbanisme excluant, basé sur l'attractivité et la compétition entre grandes villes, et conçu pour les intérêts des classes supérieures, « créatives » et « dynamiques », c'est-à-dire flexibles et (auto) entrepreneuriales […].

> La dimension sociale qui avait nourri l'argumentaire cureghemois est devenue inaudible.

MARCHER SUR SES DEUX JAMBES

Depuis la création de la Région bruxelloise en 1989, trois décennies de gouvernements majoritairement *progressistes* n'ont fait qu'accroître les inégalités, notamment dans le domaine du travail, de l'accès au logement, et maintenant de l'énergie. Pendant ces trente années où la question écologique n'a cessé de s'imposer (le premier rapport du GIEC date de 1990), des partis comme Ecolo, Groen et le PS sont restés ancrés, chacun à sa manière, dans les dogmes du capitalisme et du productivisme et dans la quête d'une compatibilité avec l'écologie. Ils ne sont ainsi jamais parvenus à dépasser le stade de l'incantation lorsqu'il s'agit de « réconcilier social et environnemental ». Au contraire, chaque crise énergétique ou environnementale les voit saisis par un réflexe de repli sur leurs terres électorales : écologique pour les uns, socio-économique pour les autres. Quant aux classes sociales précarisées, premières concernées par le caractère égalitaire ou non des mesures de « transition », leur représentation dans les rangs de ces partis reste tantôt instrumentalisée, tantôt quasi inexistante.

Les résistances aux « mailles apaisées » s'inscrivent dans ce contexte. Elles donnent un tout petit aperçu de ce qui peut se produire lorsqu'un système intrinsèquement inégalitaire se retrouve au pied du mur face à des bouleversements qu'il avait prédits mais pas anticipés (syndémie, crise énergétique, entrée dans l'ère des pénuries, réchauffement climatique…), et qu'il en résulte une accélération des inégalités dans laquelle les questions de survie immédiate ont tendance à prendre le dessus sur des considérations pouvant paraître trop abstraites ou ahurissantes – tant l'enjeu est global, tant les effets de la pollution ne sont pas immédiatement perceptibles, tant le rythme des ravages écologiques n'est pas celui d'une vie humaine…

Dès lors, il ne faut pas beaucoup d'imagination pour dresser un possible horizon de ce qui nous pend au nez, que ce soit en termes de tensions sociales, de conflits, voire d'éclosion de formes d'autoritarisme bien plus menaçantes que l'imposition de quelques dizaines de boucles de circulation. Il suffit de songer, par exemple, à ce que risquent de provoquer les inégalités qui vont irrémédiablement s'accroître lors d'épisodes de canicule et d'inondations. Ou encore, au fossé qui va se creuser dès l'interdiction des moteurs thermiques en 2035, entre ceux qui pourront se payer la dernière Tesla et les autres…

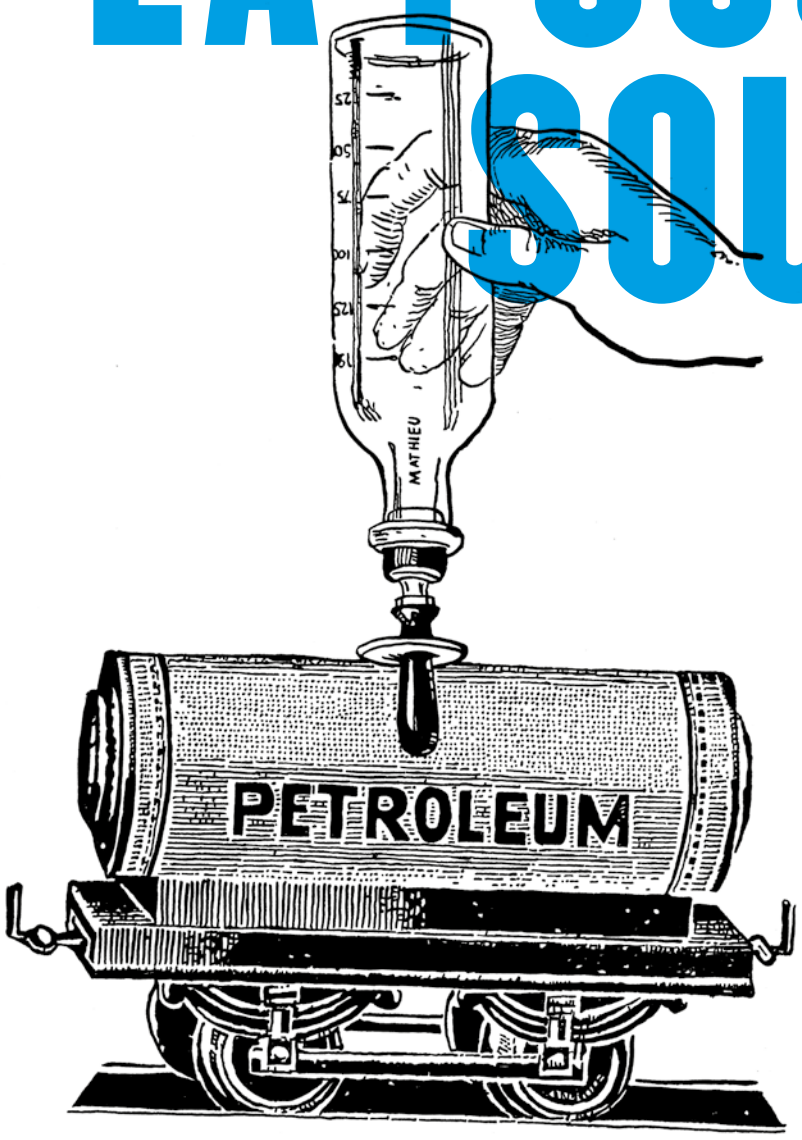
Au risque d'un dernier enfonçage de portes ouvertes, on se demandera donc d'où l'indispensable bifurcation de nos sociétés peut émerger, face à l'implacable logique du marché qui entend poursuivre l'économie de l'offre et la production de plus-values en toutes circonstances, et si l'éternel réflexe de la classe politique est d'entretenir des visions à court terme pour rassurer l'électorat ? D'où, si ce n'est des mouvements sociaux ? Et comment, si à l'échelle de nos luttes et mobilisations nous ne faisons pas en sorte de créer des rapports de force poussant les politiques urbaines et de mobilité dans le sens d'une justice sociale et environnementale ? Comment, si nous ne faisons pas le choix de discours explicites comme prérequis pour engranger des victoires ponctuelles pouvant aussi s'inscrire dans un temps plus long ? Et si nous n'articulons pas nos objets de lutte et nos alliances à une perspective plus large, celle d'une écologie sociale de rupture avec le capitalisme et les logiques productivistes ?

Gageons que les combats porteurs de réponses aux enjeux de notre époque sont ceux qui cherchent à déjouer les équations binaires. Car il n'y a pas d'opposition à vouloir une ville où chacun et chacune peut se loger dignement, quels que soient ses revenus, et un environnement de qualité. Il n'y a pas de paradoxe à exiger *à la fois* un espace public libéré du trop-plein de voitures, un air libéré des particules fines, l'encadrement des loyers privés et la production de logements publics abordables pour tous. Il n'y a pas de contradiction à souhaiter la réduction de l'usage de la voiture individuelle par le biais de mesures socialement équitables ; pas plus qu'à refuser de choisir entre la démocratie urbaine et des réponses urgentes aux problèmes sanitaires et écologiques. Revendiquer un avenir non dystopique pour notre planète et un présent désirable dans nos quartiers, c'est simplement chercher à marcher sur ses deux jambes. ●

> Il n'y a pas de paradoxe à exiger à la fois un espace public libéré du trop-plein de voitures, un air libéré des particules fines, l'encadrement des loyers privés et la production de logements publics abordables pour tous.

Le texte publié ici constitue une version raccourcie d'un dossier publié sur le webmagazine ***L'Asymptomatique*** en date du 14 octobre 2022.
La version intégrale peut être consultée ici :
www.asymptomatique.be/good-move-contre-bad-move-notre-dossier

ARRÊTER DE CACHER LA POUSSIÈRE SOUS LE TAPIS



La voiture nuit à la ville et à ses habitants, notamment par son stationnement en voirie qui accapare de l'espace public précieux, empêchant son utilisation à d'autres fins : déplacements piétons et cyclistes sécurisés et confortables, verdurisation, fonctions de « séjour »... Selon certains discours simplistes, reporter le stationnement en dehors de la voirie suffirait dès lors à régler ces problèmes. C'est oublier que, même « loin des yeux », les parkings continuent à dégrader l'habitabilité de la ville.

Jean-Michel Bleus, ARAU

La réglementation du stationnement (nombre d'emplacements, tarifs...) est un levier incontournable des politiques de mobilité. La disponibilité de places de parking est en effet un incitant majeur à l'utilisation de la voiture : c'est le deuxième facteur le plus déterminant (après la possession d'un véhicule) dans le choix de ce mode de déplacement [1]. Autrement dit, plus l'offre de stationnement est importante, plus elle « génère » de trafic automobile. Qu'elle soit située en voirie ou hors voirie, une place de parking reste une place de parking : « compenser » la suppression du stationnement dans l'espace public par la création d'emplacements dans des parkings souterrains n'aurait donc qu'un effet limité sur le trafic « généré » [2]. Si l'on veut diminuer le volume du trafic automobile, il faut diminuer le nombre global (voirie et hors voirie) de places de parking et donc commencer par arrêter d'en créer de nouvelles...

> La disponibilité de places de parking est un incitant majeur à l'utilisation de la voiture

« UNE OFFRE PLÉTHORIQUE DE PLACES DE STATIONNEMENT »

C'est en ces termes que Bruxelles Mobilité qualifie la situation dans la Région [3]. Si le cadastre précis semble difficile à établir [4], une présentation récente de l'agence régionale bruxelloise du stationnement [5] faisait état d'un ratio de 0,83 place de parking par habitant (contre 0,36 à Paris). Malgré cette surabondance, de nouvelles places de parking continuent à être régulièrement créées. C'est notamment le cas dans les projets immobiliers pour lesquels le Règlement régional d'urbanisme (RRU) impose toujours un minimum d'un emplacement de stationnement par logement : une réglementation totalement anachronique, héritée des années 1970 (la « fameuse » circulaire De Saeger, du nom du ministre des Travaux publics de l'époque). Au nombre de places de parking supprimées en voirie, que l'on peut par exemple observer à l'occasion de réaménagements d'espaces publics, il faut soustraire celui des places créées hors voirie pour obtenir un chiffre net de baisse (ou d'augmentation) de l'offre globale de stationnement. Pour autant qu'il soit atteint, l'objectif de la Région de supprimer 65 000 places en voirie d'ici à 2030 ne se traduirait donc pas par une baisse nette de 65 000 places.

COÛTS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DES NOUVEAUX PARKINGS HORS VOIRIE

Les effets de la création de nouveaux parkings hors voirie ne se limitent pas au seul domaine de la mobilité : les coûts sont aussi sociaux et environnementaux. Les parkings émettent d'importantes quantités de gaz à effet de serre, non seulement par le trafic automobile qu'ils génèrent, mais aussi par leur construction qui nécessite de grandes quantités de béton, en particulier dans le cas d'ouvrages souterrains. Pire encore, il n'est pas rare que la volonté d'intégrer un parking dans un projet immobilier implique une opération de démolition-reconstruction plutôt qu'une rénovation de bâtiments, ce qui alourdit encore plus le bilan carbone. L'alternative, moins « bétonivore » et moins chère, de créer des parkings de plain-pied à l'air libre constitue quant à elle un formidable gaspillage d'espace : de tels projets sont d'ailleurs de plus en plus rares en ville et sont plutôt l'apanage des zones périurbaines.

Construire des parkings hors voirie représente aussi un coût financier important : jusqu'à 45 000 euros la place en souterrain, selon certains promoteurs immobiliers. Dans le cas de parkings créés dans le cadre de projets immobiliers, ce coût se répercute sur les acquéreurs : soit parce que l'emplacement est vendu en « lot » avec le logement, soit parce que le promoteur, incertain de « rentrer dans ses frais » en vendant tous les emplacements à prix suffisamment élevés, augmente le prix des logements pour garantir sa marge bénéficiaire. Dans le cas de projets immobiliers publics, c'est à la collectivité de supporter ces coûts [6].

La création de parkings hors opération immobilière, comme des parkings publics[7] sous la voirie, ne peut être rentable qu'à certaines conditions. Ainsi, les promoteurs privés d'un projet non réalisé de parking sous la place Lehon, à Schaerbeek, avaient listé toute une série de critères comme l'« obligation » pour la commune d'y prendre des abonnements pour ses véhicules, la suppression de nombreuses places de parking en voirie ou encore l'affectation des charges d'urbanisme (censées bénéficier à la collectivité) à l'aménagement d'installations faisant partie intégrante du fonctionnement du parking (rampes d'accès, édicules pour les ascenseurs...). Dans le cas de parkings publics développés par des opérateurs publics, c'est à la collectivité de combler la différence entre les recettes générées par le parking et les coûts de construction et d'entretien. En cas de politique tarifaire « bon marché » ou gratuite, comme c'est par exemple le cas pour le parking de transit (P+R) Ceria à Anderlecht, les coûts pour la collectivité sont encore plus élevés. Construire ces P+R dans des ouvrages « en surface », et non pas en souterrain, peut alléger la facture des chantiers mais constitue alors un gaspillage du foncier public, qui doit être mobilisé pour répondre aux besoins des Bruxellois en matière de logements abordables et d'équipements collectifs[8].

Pas moins de 2,2 millions de mètres carrés de parkings à l'air libre dans la Région.

LA CONVERSION DES PARKINGS EXISTANTS : UN POTENTIEL À EXPLOITER

Si la Région veut se doter d'une politique de stationnement qui renforce significativement l'habitabilité de la ville, il lui faudra non seulement passer par la réduction du stationnement en voirie et par l'imposition d'un « stop » à la création de nouveaux emplacements mais aussi par une diminution du « stock » existant. Il existe une disposition en ce sens dans le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (COBRACE). Celle-ci vise les parkings « excédentaires » des entreprises, c'est-à-dire les emplacements accordés selon d'anciennes réglementations plus « souples » qu'actuellement et qui ne seraient donc plus autorisées aujourd'hui. Mais la portée de cette disposition est bien trop limitée : d'une part des dérogations peuvent être octroyées, dans certains cas, pour maintenir le stationnement « excédentaire », d'autre part les entreprises ont le choix de payer une taxe ou de mettre ces emplacements à disposition des riverains plutôt que de les supprimer. D'après le ministre de l'Environnement, Alain Maron, seules 3 263 places ont ainsi été supprimées entre 2014 et début 2022[9]. La Région doit donc se doter d'outils plus efficaces (règlements, plans...) pour s'attaquer au « stock » existant.

Outre ses effets bénéfiques sur la mobilité, la suppression de parkings existants hors voirie est aussi une manière de récupérer de l'espace et de le consacrer à des fonctions bien plus utiles. Si les possibilités de conversion de parkings souterrains sont limitées par une série de contraintes (absence de lumière naturelle, faible hauteur sous plafond, etc.), les parkings de plain-pied à l'air libre, ou encore les « box » de garage en intérieur d'îlot, offrent quant à eux des possibilités de conversion bien plus aisées et nombreuses. Une étude[10] publiée en 2013 dans le cadre de l'élaboration du Plan régional de développement durable (PRDD) avait recensé pas moins de 2,2 millions de mètres carrés de parkings à l'air libre dans la Région. Pour donner un ordre de grandeur, cette superficie représente plus de neuf fois celle du site du projet de Plan d'aménagement directeur (PAD) Josaphat et près du double de celle de la commune de Saint-Josse !

Ces différents parkings n'offrent certes pas tous les mêmes possibilités de conversion : les usages nouveaux qu'il est possible d'en faire dépendent notamment de leur taille et de leur configuration. Plusieurs de ces parkings ont déjà fait l'objet de projets de transformation en vue d'y accueillir des logements : c'est par exemple le cas de parkings de la grande distribution (Woluwe Shopping, supermarché Carrefour à la Bascule). D'autres sont repris dans des périmètres de PAD et font l'objet de plans visant à les urbaniser (hypermarché Carrefour d'Auderghem, P+R Delta). Il est cependant regrettable que ces projets et plans prévoient le maintien de très nombreuses places de parking (enterrées) qui continueraient à « aspirer » du trafic automobile et qui limiteraient les surfaces de pleine terre. Les « box » de garage, qui mitent de nombreux intérieurs d'îlot à Bruxelles, peuvent eux aussi laisser place à d'autres fonctions via des transformations (espaces de coworking, petits ateliers ou logements quand les conditions le permettent) ou des démolitions laissant place à des espaces verts, privatifs ou publics en fonction des caractéristiques des îlots concernés.

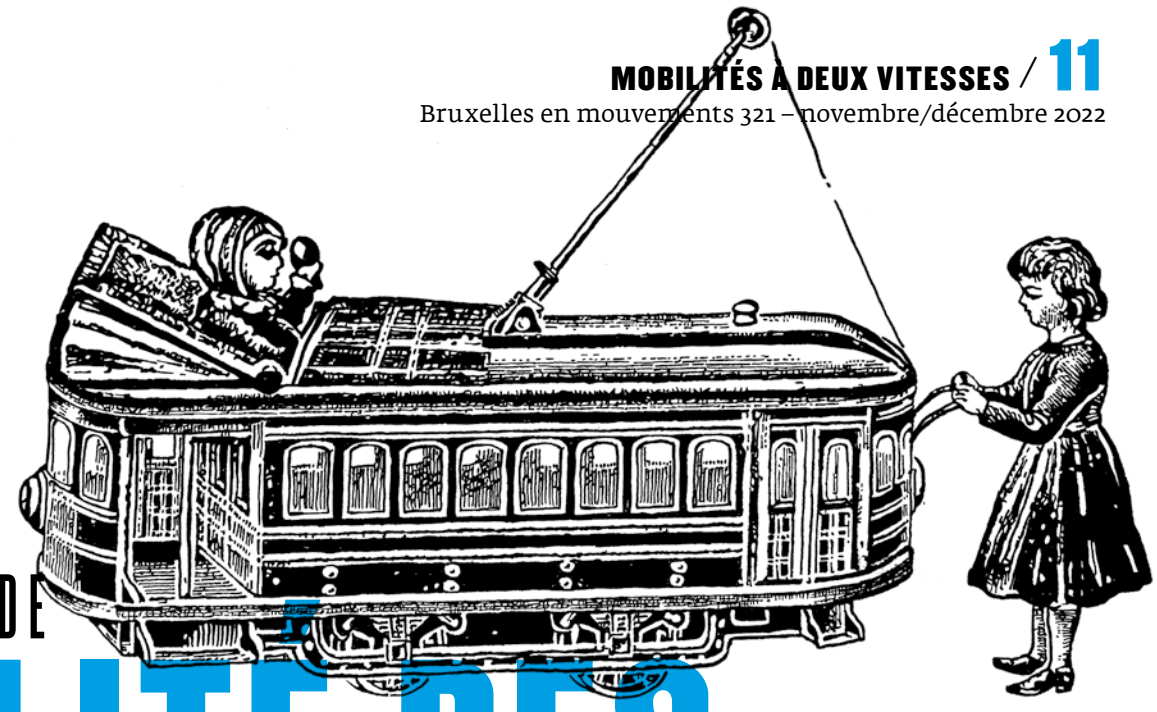
Le potentiel de conversion ne concerne pas que les parkings privés mais aussi ceux des différentes institutions publiques (communales, régionales, fédérales, européennes). La Région est notamment propriétaire de plusieurs terrains où se trouvent des parkings à l'air libre, comme ceux qui accueillent les P+R. Sur certains d'entre eux (P+R Stalle à Uccle, P+R Crainhem à côté de la station de métro du même nom), elle envisagerait d'ériger des bâtiments de plusieurs niveaux afin d'augmenter la capacité de stationnement pour les navetteurs. Alors que le foncier public est rare et que les besoins en logements abordables sont toujours plus criants, projeter d'y construire des bâtiments pour les voitures plutôt que pour les habitants est incompréhensible et inadmissible.

LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE NUIT GRAVEMENT À L'URBANITÉ

Les dégâts causés par la voiture sur la ville sont connus : graves atteintes à la santé des habitants par la pollution, le bruit et le stress, accaparement de l'espace public, dégradation de la mobilité, émissions massives de CO_2... Rendre les voitures plus « propres » en les électrifiant ou les soustraire aux regards en les stationnant « loin des yeux » ne sont que des manières de déplacer les problèmes et/ou d'en créer des nouveaux. « Stocker la ferraille » en-dehors des rues, places et avenues est certes « moins pire » que voir de longues enfilades de voitures le long des trottoirs. Mais ce n'est pas sans conséquences : le stationnement hors voirie a d'importants coûts sociaux et environnementaux. Il empêche en outre de consacrer une part non négligeable de foncier, rare et précieux, à des usages qui rencontrent bien plus les intérêts des habitants : logements abordables, espaces verts, équipements collectifs...

La Région s'est récemment lancée dans une vaste révision de ses outils urbanistiques (PRAS, RRU, CoBAT...) : l'occasion d'arrêter de vouloir cacher la poussière sous le tapis et d'établir une vision tournée vers l'avenir de la politique de stationnement. ●

1. *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, « Les pratiques de déplacement à Bruxelles » [data.mobility.brussels].
2. Il faut toutefois prendre aussi en considération le coût du stationnement : « remplacer » des places bon marché en voirie par des places plus chères hors voirie peut contribuer à diminuer la demande.
3. « Pourquoi le stationnement est-t-il difficile à Bruxelles, malgré une offre importante d'emplacements de parking ? », *Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise*, octobre 2017.
4. Voir l'*Atlas du stationnement 2021* de l'Agence régionale du stationnement [parking.brussels].
5. www.brupartners.brussels/sites/default/files/publications/20191127_Débat_Novembre_Stationnement_Présentations_3.pdf
6. Voir l'exemple du projet de démolition-reconstruction du site de logements sociaux « Rempart des moines » où 176 places de parking supplémentaires sont prévues [www.arau.org/fr/rempart-des-moines-tout-casser-pour-tout-caser].
7. Par parking public on entend un parking accessible à tout public (contrairement aux parkings liés à des logements, des bureaux ou des commerces qui sont réservés aux occupants ou aux visiteurs) mais qui n'est pas forcément géré par un opérateur public.
8. Outre les coûts et le gaspillage de foncier public, les P+R sont inefficaces et ont même des effets pervers pouvant aggraver les problèmes de mobilité. Voir *Créer des parkings de dissuasion à Bruxelles, une fausse bonne idée* [www.arau.org/fr/creer-des-parkings-de-dissuasion-a-bruxelles-une-fausse-bonne-idee]
9. Parlement bruxellois, question écrite concernant la politique de mutualisation des emplacements de stationnement fixée dans le COBRACE, 18 mars 2022.
10. *Inventaire des lieux de densification potentielle dans la Région de Bruxelles-Capitale*, Cooparch – RU, 20 mars 2013.



REPENSER LA VILLE À PARTIR DE

LA MOBILITÉ DES MÈRES

Alors que les métiers de l'urbanisme restent majoritairement masculins, les voix de femmes, et a fortiori de mères, sont peu prises en compte. Pourtant, leurs expériences invitent à considérer la diversité des pratiques de mobilité et à changer notre regard sur l'espace public pour y accorder une place centrale au travail du soin, aux besoins des enfants et des personnes âgées.

Marie Gilow

Jada se souvient du mercredi où son fils enchaînait plusieurs activités parascolaires et thérapeutiques. C'était la journée où elle échangeait son métier habituel de femme d'ouvrage contre celui de « chauffeur » : « *Je le conduisais dans les activités à gauche à droite* », raconte-t-elle. D'abord, elle allait chercher son fils à l'école et le conduisait à l'académie de musique. Ensuite, les deux rentraient à la maison pour le repas du midi, puis se mettaient de nouveau en route vers la psychomotricienne, et enfin vers le basket. En fin de journée, elle était plus fatiguée que si elle avait travaillé : « *J'étais toujours sur la route.* »

UNE MOBILITÉ INVISIBILISÉE

Le témoignage de cette ouvrière bruxelloise [1] met en lumière un aspect important de la mobilité quotidienne de mères travailleuses : la charge – à la fois physique, mais aussi organisationnelle et mentale – des trajets d'accompagnement, des courses, et plus généralement de tous les trajets de soin nécessaires au bon fonctionnement du ménage. Le partage inégal et genré de ces trajets est particulièrement bien étudié pour les accompagnements dans les ménages avec enfants (surtout lorsque les enfants sont en bas âge). Pas de surprise : cela est dû au fait que le travail du *care*, du soin des autres, revient encore en grande partie aux femmes en tant que groupe social, et tout particulièrement aux mères.

Les femmes accompagnent aussi plus souvent des personnes avec handicap (qui peuvent être leurs propres enfants – dans les familles comptant un enfant avec handicap, la mère en est souvent la principale responsable) et des personnes âgées. Être à l'écoute de la mobilité des femmes et des mères, cela signifie donc tourner l'attention vers un type de déplacement marginalisé, invisibilisé, dévalorisé, qui pourtant est d'une valeur inestimable pour la société. C'est aussi une chance pour repenser les espaces et réseaux de mobilité de manière à ce qu'ils soient plus accueillants et inclusifs pour les diverses pratiques de mobilité. Mais à quoi une telle ville ressemblerait-elle ?

SUR LES PAS DES MARCHES EXPLORATOIRES

Les femmes sont généralement sous-représentées dans les métiers qui pensent et façonnent la ville et, lorsqu'elles sont présentes, elles sont moins écoutées et prises au sérieux [2]. Dans un premier temps, la meilleure manière de savoir dans quelle mesure l'espace public est – ou n'est pas – adapté à leurs besoins et pratiques est donc de leur laisser la parole. C'est ce que l'association Garance met en pratique via ses « marches exploratoires ». Inspiré des *women safety audit* développées au Canada dans les années 1980, ces marches en non-mixité créent un cadre où des femmes commentent ce qu'elles ressentent et proposent des améliorations en se promenant dans un quartier de leur vie quotidienne. Des traversées de route sécurisées, des trottoirs élargis et réaménagés pour faciliter le passage avec une poussette ou un déambulateur, plus de bancs autour de tel espace vert, un meilleur éclairage pour éviter les coins sombres… Au-delà d'identifier de potentiels lieux d'angoisse, ces marches permettent de mobiliser les connaissances des femmes en tant qu'« expertes de l'espace public » : « *Elles se déplacent plus souvent à pied et plus souvent à proximité de leur domicile que les hommes, et elles ont plus de contacts sociaux qui leur fournissent des informations supplémentaires.* […] *Cette expertise de la vie quotidienne doit être mise au profit de l'urbanisme et de son potentiel émancipateur* », comme on peut le lire sur le site de Garance [3]. Alors que les marches exploratoires sont souvent réalisées dans des contextes où il y a en réalité peu de perspectives pour mettre des constats en pratique, en 2017, la ville de Namur a décidé d'intégrer les observations et recommandations issues de marches exploratoires en amont d'un projet de réaménagement de plusieurs quartiers. Garance avait alors réalisé dix marches, et les recommandations de ces marches ont été reprises dans le cahier des charges – une première en Belgique. ➡

> Le travail du *care*, du soin des autres, revient encore en grande partie aux femmes.

LES TOILETTES PUBLIQUES, C'EST POLITIQUE

Accompagner une personne dans l'espace public, cela veut dire que l'espace urbain se transforme en lieu de travail, lorsqu'il s'agit de transporter des enfants en poussette, de marcher à leur côté, de les surveiller dans les parcs et sur les aires de jeu, de les accompagner aux toilettes. Avoir des équipements publics et gratuits, comme des toilettes accessibles et des points d'eau, apparaît alors comme indispensable pour faciliter ce travail de soin. Or, toute personne connaissant un tant soit peu Bruxelles aura remarqué qu'uriner dans l'espace public y est problématique : très visible du côté des hommes, mission impossible pour les femmes, enfants, personnes trans… L'application Peezy vise d'une part à faciliter le fait de trouver des toilettes publiques dans le « *désert sanitaire bruxellois* »[4], et permet en même temps de visibiliser le manque cruel de toilettes en Région bruxelloise. Ainsi, les créatrices de l'application ont pu recenser seulement 175 sanitaires (comprenant toilettes et urinoirs) publics et accessibles sur l'ensemble du territoire, soit environ un sanitaire pour 7 000 habitants de la Région. Seulement 60 % sont accessibles aux femmes, et beaucoup d'entre eux sont inutilisables ou mal équipées. Seules 55 % des toilettes sont gratuites, et moins de 40 % sont ouvertes 24 h/24, peut-on lire sur le site de Peesy. Indépendamment de l'accompagnement d'enfants, le manque de toilettes publiques à Bruxelles contraint la présence des femmes dans l'espace public dans la durée, alors que les hommes se soulagent plus facilement en plein air.

Des équipements comme des points d'eau et des toilettes ne sont pas pertinents seulement sous l'angle du genre : il s'agit d'équipements essentiels pour tous les publics précarisés.

LE VÉLO – ACCESSIBLE À TOUT LE MONDE ?

L'accompagnement pose aussi la question de l'accès et de la dépendance de différents modes de transport : si le concept de la « ville durable » préconise la mise à l'écart de la voiture en ville, il est aussi vrai que Jada, tout comme d'autres femmes rencontrées dans le cadre de la recherche citée en amont de cet article, dépend de sa voiture pour pouvoir assurer tous les déplacements nécessaires dans le quotidien de son fils, tout ça en assurant des horaires de travail décalés en tant que femme d'ouvrage.

Avoir des équipements publics et gratuits, comme des toilettes accessibles et des points d'eau, apparaît alors comme indispensable pour faciliter ce travail de soin.

Tout le monde à vélo ? Ce n'est pas si simple…

Toutes les bonnes raisons qui rendent la diminution du nombre de voitures en ville indispensable ne peuvent faire l'impasse sur la question : quid de la mobilité de soin, avec et pour les autres ? Tout le monde à vélo ? Ce n'est pas si simple, comme le montre une récente enquête de ProVélo.

Les comptages de cyclistes à Bruxelles en 2019 montrent que 63,9 % des cyclistes sont des hommes contre seulement 36,1 % de femmes. Même si l'écart se réduit d'année en année, le déséquilibre reste important, souligne l'étude. Le vélo comme mode de transport semble donc plus difficilement accessible pour les femmes. Autre constat : elles roulent non seulement moins à vélo, mais elles roulent aussi différemment, notamment en choisissant d'autres types d'itinéraires que les hommes : « *Les femmes semblent favoriser les itinéraires où elles se sentent visibles, où elles peuvent avancer sans entrave (embouteillages, feux) et où elles se sentent en sécurité, soit à l'écart des voitures, soit dans des rues où* [le] *trafic* [est] *apaisé. Cela peut se matérialiser dans des axes parallèles plus ou moins étroits, mais également dans des grands axes correctement aménagés*[5]. »

Ce constat rejoint celui de la littérature scientifique au sujet du cyclisme routinier : il y a une corrélation entre le niveau d'infrastructures sécurisées, le nombre global de cyclistes et la part de femmes parmi les cyclistes. Ainsi, dans des pays qui ont une infrastructure cyclable bien développée, au Danemark, aux Pays-Bas ou encore en Allemagne, et où le vélo est un mode de transport courant, l'écart entre femmes et hommes cyclistes devient insignifiant. Cette sensibilité plus grande aux aménagements sécurisés est, entre autres, due à la socialisation genrée au vélo dès l'enfance. Une étude sur les pratiques cyclistes des adolescentes et adolescents en France[6] montre que les jeunes filles sont bien plus encadrées et limitées dans leurs déplacements que les garçons par les parents. Elles apprennent à faire du vélo dans un espace plus restreint, voire cloisonné, elles se voient interdire le droit de sortir du quartier de résidence ou du village et de rouler la nuit ou seule. Cela se traduit par des pratiques plus prudentes des filles et une plus grande aversion aux risques du trafic motorisé. L'enquête ProVélo constate, par ailleurs, que pour les femmes cyclistes les craintes à vélo sont encore accrues lorsqu'il s'agit d'accompagner des enfants. Ainsi, considérer le vélo comme vertueux en soi et le recours à la voiture comme moralement condamnable, c'est oublier à quel point à la fois l'infrastructure urbaine et les identités sociales orientent les « choix » (contraints) de déplacement de chacune et chacun.

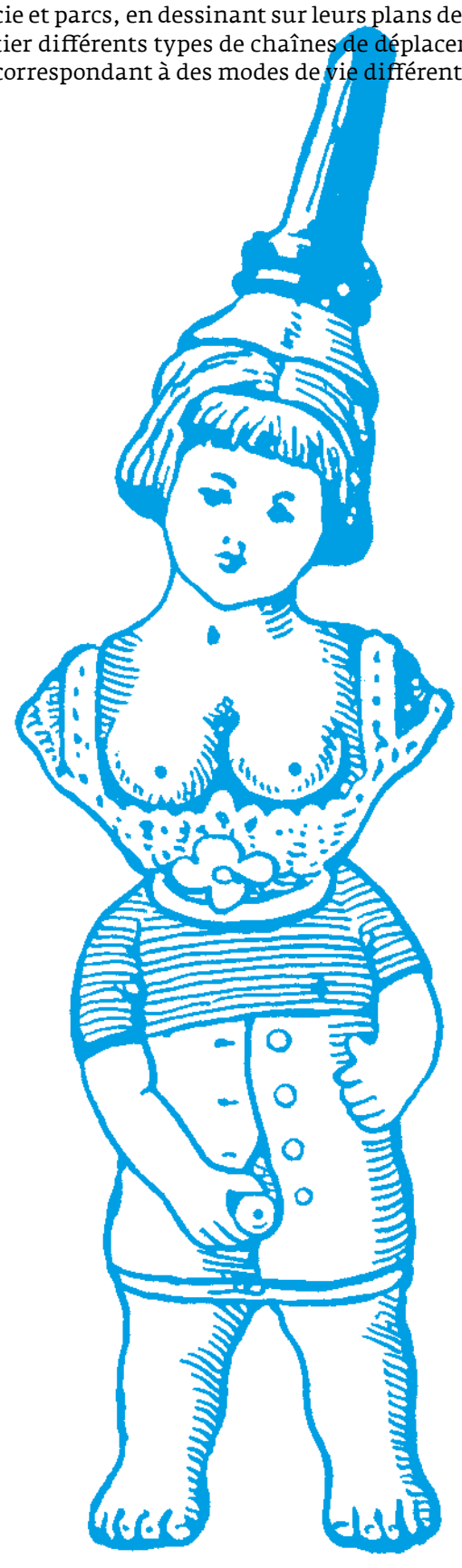
EXCURSION À VIENNE

Cette charge de mobilité en lien avec la sphère domestique (courses, accompagnement et autre) suppose un rapport particulier à l'espace public : les études de mobilité montrent que les femmes avec enfants ont une mobilité particulièrement complexe, qui se caractérise notamment par des chaînes de déplacement, ponctuées d'arrêts multiples et combinant différents modes de déplacement. Pour aborder cette problématique sur le plan de l'urbanisme, une excursion à Vienne s'impose. Depuis une trentaine d'années, la ville de Vienne met en place divers projets pilotes et des mesures transversales qui tiennent compte de la diversité d'usages et de pratiques, regroupés sous le concept de « Gender+ ».

Au printemps 2022, Eva Kail était invitée à Bruxelles dans le cadre de la chaire BSI-citydev[7] pour partager son expérience en tant qu'urbaniste viennoise, ayant participé à impulser les

premiers projets autour du genre au début des années 1990. La ville de Vienne est connue pour ses politiques sociales du logement et pour avoir gardé un contrôle important sur son foncier, offrant un levier d'action important quand il s'agit de façonner la ville. S'y développe actuellement un des plus larges projets d'aménagement en Europe, la Lake City Aspern, conçu sur le site d'un ancien aéroport militaire, aux abords d'un lac artificiel et devant accueillir, d'ici à 2028, 8 500 logements et 20 000 emplois.

Afin de soutenir les quotidiens complexes des futurs habitants et habitantes (comme c'est typiquement le cas des personnes ayant des enfants à charge), la ville de Vienne a intégré la modélisation de chaînes de déplacements dans la conception du nouveau quartier. Pour la Lake City Aspern, les bureaux répondant à l'appel à projets devaient démontrer comment leur plan de quartier faciliterait les déplacements complexes, entre logement, crèche, emploi, pharmacie et parcs, en dessinant sur leurs plans de quartier différents types de chaînes de déplacement, correspondant à des modes de vie différents.



La zone de développement urbain Oberes Hausfeld est un autre exemple intéressant. Elle couvre un terrain de 26 hectares, et devrait accueillir 3 700 logements. Un des principes qui y est mis en pratique est, notamment, celui de la ville des courtes distances : les différentes aménités urbaines (supermarché, école, crèche, espaces verts et aires de jeu) devraient être accessibles à dix minutes à pied depuis chaque logement. Le même critère s'applique au trajet vers l'arrêt de métro, tandis qu'un arrêt de bus doit se trouver à cinq minutes de distance de chaque logement. Il faut savoir que les « dix minutes à pied » tiennent compte des différentes vitesses de marche. Ainsi, Eva Kail rappelle que la distance parcourue en dix minutes par un jeune en bonne santé sera bien supérieure par rapport à une personne âgée ou accompagnée d'un enfant en bas âge…

… ET BRUXELLES ?

L'exemple de Vienne le montre : tenir compte des déplacements de soin, faits pour et avec les autres – qui sont encore majoritairement à la charge des femmes –, peut amener à repenser la structure même de la ville, de nos quartiers, et pousse à imaginer de nouveaux outils et des nouvelles normes pour concevoir la ville. Contrastant avec l'usager type « homme valide, se déplaçant seul d'un point A à un point B », cette mobilité amène à penser les déplacements faits collectivement, avec des pauses et des moments de jeu et de séjour dans l'espace public, parcourant des destinations en lien les unes avec les autres tout au long de la journée, en réseau et en boucle plutôt que de manière linéaire et pendulaire. Créer des espaces publics qui soient adaptés aux diverses formes de mobilité, en poussette, avec enfants, pour les personnes âgées, cela signifie aussi tenir davantage compte des groupes sociaux ayant peu de moyens à disposition qui dépendent de l'espace public comme lieu de séjour et qui n'ont éventuellement pas de voiture à disposition.

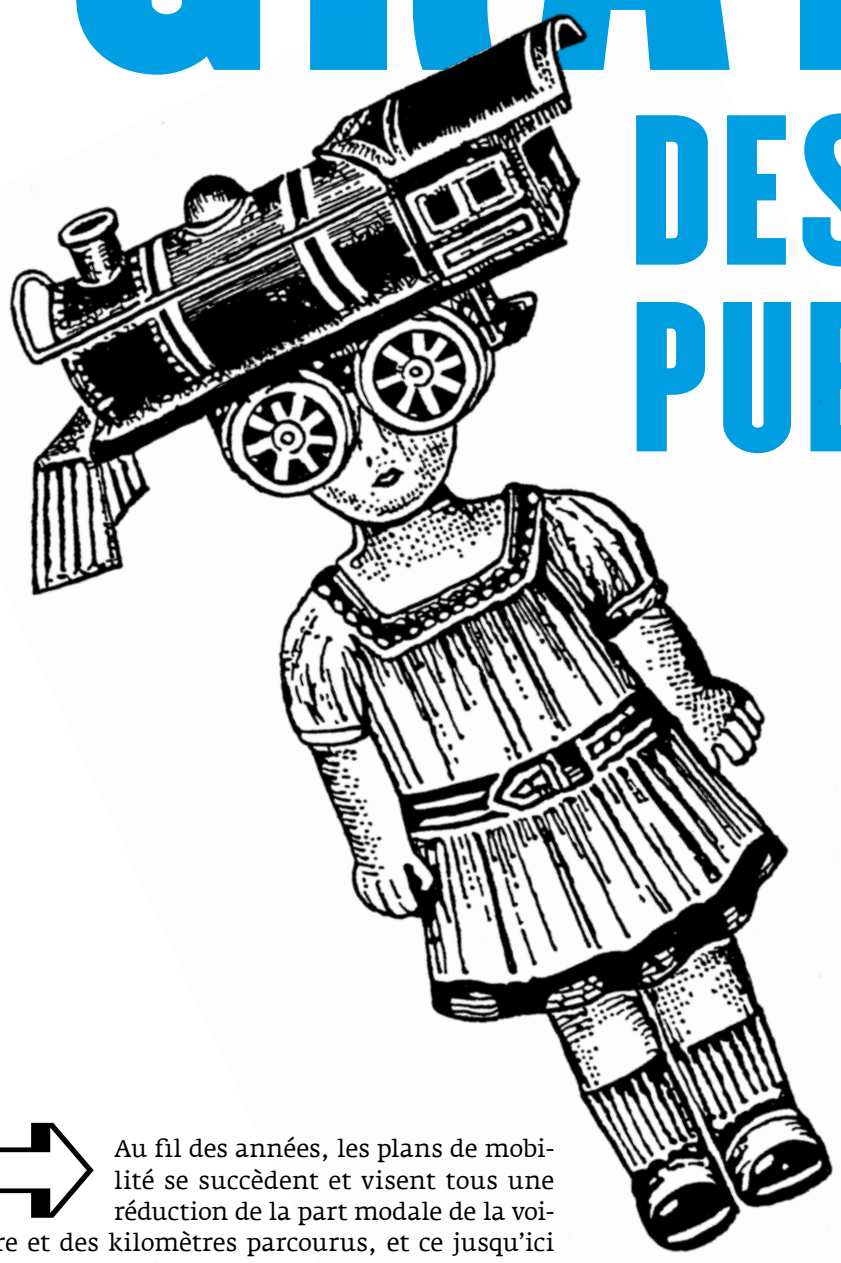
Qu'en est-il à Bruxelles ? On y constate certes un intérêt accru pour les inégalités de genre dans l'espace urbain, et ce notamment grâce au travail de terrain associatif (Garance ASBL, Angela D, L'architecture qui dégenre…), et plus largement grâce aux mouvements féministes qui, sur les dernières années, ont poussé le sujet sur les agendas politiques. Mais si on constate une multiplication d'initiatives peu coûteuses visant l'inclusivité – comme la féminisation de noms de rue [8] – des projets d'aménagement qui avalent des centaines de millions d'euros vont dans le sens inverse : l'extension du métro nord en est un exemple. Les gains de vitesse promis par cette nouvelle infrastructure ne vont pas servir les petits déplacements de proximité, pour lesquels le tram 55 en surface et avec des arrêts plus nombreux est mieux adapté. La profondeur des stations de métro promet des descentes et montées pénibles, particulièrement pour les déplacements d'accompagnement, les personnes avec handicap ou les personnes âgées. Ainsi, une intégration plus sérieuse des réflexions de genre, qui permettrait de placer la mobilité du soin au centre des normes d'aménagement, semble encore bien loin. ●

1. Extrait d'entretien issu d'une recherche doctorale sur la mobilité quotidienne des femmes avec enfants à Bruxelles : M. GILOW, *Le travail domestique de mobilité. Un concept pour comprendre la mobilité quotidienne des travailleuses avec enfants à Bruxelles*, ULB, 2019.
2. C'est ce que constate le géographe Yves Raibaud lors du « Grenelle des mobilités » qui s'est tenu en 2012 à Bordeaux : « *Si ce Grenelle présente de réelles avancées pour la ville de demain, il révèle un "entre-soi" dont les femmes sont exclues. Et, avec cette exclusion, beaucoup d'informations se perdent, qui seraient pourtant nécessaires à la construction d'une ville faite pour toutes et tous.* […] *Sur l'ensemble des trois séances plénières, on comptait 23 % de femmes présentes. Mais elles n'ont obtenu que 8 % du temps de parole. Les présidents de séance ignorent le plus souvent les femmes qui lèvent la main, alors qu'ils acceptent les "interventions sauvages", les reprises de parole après la réponse d'expert (pratiquement exclusivement masculines) et priorisent, dans leurs arbitrages sur le tour de parole les notables, experts ou élus locaux, tous des hommes.* » Y. RAIBAUD, *La Ville faite par et pour les hommes*, coll. Égale à Égal., éd. Belin, 2015, p. 48-49.
3. « Namur vue à travers les lunettes de genre » [www.garance.be/?Namur-vue-a-travers-les-lunettes]. Voir aussi : I. ZEILINGER et L. CHAUMONT, « Les Casernes à Namur : un nouveau quartier pour plus d'égalité de genre », *Dynamiques régionales*, vol. 12, n° 3, 2021, p. 41-62.
4. Une carte indiquant la faible présence de toilettes publiques gratuites est disponible sur le site de Peesy [https://peesy.be/?page_id=530].
5. Le rapport « Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles », issu d'une enquête menée en 2019 est disponible en ligne : https://www.provelo.org/fr/page/femmes-cycliste-bruxelles
6. D. SAYAGH, « Construction sociospatiale de capabilités sexuées aux pratiques urbaines du vélo », *Annales de la recherche urbaine*, n° 112, 2017, p. 126–137.
7. Les présentations d'Eva Kail peuvent être réécoutées en ligne sur le site du Brussels Studies Institute : https://bsi.brussels/video/chair-bsi-citydev-2022-lesson-one-gender-responsive-neighborhoods/
8. Une dynamique qui a toute son importance sur le plan symbolique, vu que, sur l'ensemble de la Région, on compte dix fois moins d'odonymes féminins que masculins. Pour en savoir plus : N. OUALI, P. LANNOY, V. DESAMOURY, S. GUILLEAUME, F. MAYNÉ, S. MERVILLE, C. ODIER et A. THÉBAUX, « Les femmes dans le nom des rues bruxelloises – Topographie d'une minorisation », *Brussels Studies*, n° 154, 2021.

Les gains de vitesse promis par le métro 3 ne vont pas servir les petits déplacements de proximité, pour lesquels le tram 55 en surface et avec des arrêts plus nombreux est mieux adapté.

GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS

LA MESURE OUBLIÉE



Véritable marronnier des campagnes électorales, la question de la gratuité des transports est pourtant davantage discutée dans la presse qu'au Parlement. La mesure y est généralement discréditée par différents experts, tantôt pour son caractère « populiste », tantôt pour son effet incertain sur la baisse de l'usage de la voiture. La gratuité du transport a pourtant le potentiel d'être une mesure environnementale et sociale qui invite à changer de paradigme en matière de mobilité, au profit d'une meilleure solidarité.

Thyl Van Gyzegem, IEB

Au fil des années, les plans de mobilité se succèdent et visent tous une réduction de la part modale de la voiture et des kilomètres parcourus, et ce jusqu'ici sans grand succès. Pour changer la donne, l'actuel plan régional de mobilité Good Move compte sur toute une série de mesures qui visent à dissuader l'usage de l'automobile en augmentant le coût de son utilisation. Le principe peut faire sens sur papier, tant d'un point de vue environnemental (après tout, le coût réel de l'automobile aux frais de la société – voiries, pollution, soins de santé… – est sous-évalué) que social puisque plus de 53 % des ménages bruxellois ne possèdent pas de véhicule, en grande partie par manque de moyens financiers. Néanmoins, derrière la possession et l'utilisation d'une automobile se cachent des réalités très contrastées qui relèvent dans certains cas de la stricte nécessité. Dans ces cas-là, les mesures se révèlent très inégalitaires en fonction des revenus : la zone de basse émission vous impactera peu si vous pouvez vous permettre l'achat d'une nouvelle voiture (et encore moins si vous bénéficiez d'une voiture de société), vous pourrez assumer la future tarification kilométrique ou vous en serez même exempté si vous possédez un véhicule électrique, la suppression du parking en voirie vous concernera moins si vous disposez d'un garage à domicile ou d'un abonnement dans un parking privé, etc.

L'idée d'appliquer la logique inverse et d'exempter de paiement l'utilisation d'alternative à la voiture n'est pas tout à fait inédite (afin de pallier leur sous-utilisation, les parkings de dissuasion sont désormais gratuits sur preuve d'une utilisation du transport public), mais peine à faire son chemin. Le cas de la gratuité totale du transport public est à ce titre exemplaire : pour toute une série d'experts en mobilité et d'économistes, inverser la logique serait contre-productif et n'aurait qu'un effet négligeable pour convaincre les automobilistes de changer leurs habitudes. Les freins à l'utilisation du transport public ne seraient pas à chercher du côté de leur coût, mais de la qualité de l'offre [1].

> LEZ, tarification kilométrique, suppression de parkings en, voirie… les mesures se révèlent très inégalitaires en fonction des revenus.

Dans ce débat, on finit souvent par paraphraser l'économiste libéral Milton Friedman pour rappeler que *« la gratuité cela n'existe pas »*, qu'il y a toujours quelqu'un qui paie [2]… L'idée même de la gratuité ne pouvant se concevoir qu'à enveloppe budgétaire fermée, c'est-à-dire au détriment des sommes aujourd'hui investies dans l'entretien et l'amélioration du réseau. La gratuité, ce serait donc le coup d'envoi d'un cercle vicieux qui non seulement n'attirerait pas de nouveaux usagers, mais pourrait aussi faire baisser la qualité du service et donc la fréquentation actuelle…

Le débat s'arrête donc là en général, disparaissant aussi vite qu'il était apparu, sans qu'aucune étude concrète ni aucun débat démocratique sur la question ne soit mené. La question, certes centrale, du report modal semblant constituer l'horizon unique des politiques de mobilité.

Pourtant, les arguments précités sont non seulement réfutables, mais considèrent de plus la gratuité comme une mesure anecdotique parmi d'autres. Or, la gratuité appelle au contraire à repenser globalement les arbitrages budgétaires entre l'automobile et les transports en commun et à apporter un réel changement de paradigme structurel, là où beaucoup de mesures actuelles visent uniquement à infléchir les comportements individuels.

LA GRATUITÉ, RIEN DE NOUVEAU

L'idée d'une gratuité totale ou partielle du transport public n'a rien de nouveau. En 1998, le Collectif sans-ticket [3] (CST) voit le jour en Belgique dans un contexte où le coût du transport public est prohibitif pour les chômeurs, les travailleurs précaires et les plus pauvres.

Les membres du collectif décident de faire de la fraude un acte de désobéissance civile et accompagnent leur geste d'une carte de droit aux transports sur laquelle, en plus du nom et du prénom de la personne, figure un texte qui explique leur démarche.

Si la carte ne protège évidemment nullement des amendes et poursuites éventuelles, elle permet d'ouvrir le débat entre les premiers concernés : les usagers du transport et, via les contrôleurs, les opérateurs de transport public.

Le CST vise à la fois la revendication d'une pleine réalisation du droit à la mobilité sous la forme d'un transport public gratuit, mais aussi la dénonciation d'un système générant des inégalités et des politiques sécuritaires de contrôle et d'exclusion (notamment au regard des sans-papiers) voir p.18-21. Les personnes qui composent le collectif n'attendent toutefois pas que l'idée de la gratuité fasse son chemin dans le monde politique : par la fraude, ils améliorent immédiatement et concrètement leur situation [4].

Le combat militant mené par le collectif ne s'inscrivait pas dans une perspective d'enjeu environnemental ou de report modal, mais bien de justice sociale. Il finira par partiellement porter ses fruits en 2007 quand une réforme du statut VIPO (pour veufs, invalide, pensionnés et orphelins) donnera accès à une intervention majorée (et donc une forte réduction à défaut d'une gratuité) dans le domaine du transport, selon des critères de revenus et non plus uniquement de statut…

À Bruxelles, cette gratuité partielle liée aux revenus des ménages se double depuis juillet 2021 d'une autre gratuité partielle liée à l'âge. Dans l'objectif d'inscrire durablement l'habitude du transport public, le gouvernement bruxellois a approuvé la gratuité pour les jeunes étudiants de 12 à 24 ans [5], et puis dans un deuxième temps pour la même tranche d'âges sans obligation de scolarisation. Avec un léger bémol toutefois : il s'agit en fait d'une quasi-gratuité, l'abonnement passant de 499 euros par an à 12 euros, soit 1 euro par mois. En cause, le fait qu'en offrant gratuitement ses services à une partie de ses usagers, la STIB pourrait perdre son droit à une déduction totale de la TVA sur ses investissements [6].

> La gratuité n'est donc taboue que quand elle a des prétentions sociales et/ou environnementales…

S'il n'y a pas de gratuité totale du transport public à Bruxelles, une forme partielle existe avec réductions importantes pour des publics ciblés. Une gratuité totale n'est cependant pas inédite à Bruxelles : en dehors de la gratuité ponctuelle liée à une situation donnée (la journée sans voiture, par exemple), la gratuité a aussi été liée à un type de service ou à un périmètre géographique précis. Cela a été le cas, par exemple, en 2016 quand la STIB et le ministre de la Mobilité de l'époque ont mis en place des navettes de bus gratuites entre les « Plaisirs d'hiver » et tous les principaux parkings du Pentagone.

Ou, quand la Ville de Bruxelles, en partenariat avec la banque ING, a lancé une offre de transport collectif privée ne dépendant pas de la STIB baptisée freeshopping bus composée de navettes gratuites électriques reliant les « plus beaux lieux commerciaux de Bruxelles » durant tout l'été 2017.

Il est frappant que les deux exemples de l'instauration d'une gratuité totale d'un transport collectif (certes, de manière limitée dans le temps et sur une zone géographique restreinte) s'adressent exclusivement aux automobilistes et visent à renforcer l'attractivité territoriale et commerciale de la ville. La gratuité n'est donc taboue que quand elle a des prétentions sociales et/ou environnementales…

L'exemple belge le plus connu d'une gratuité du transport en commun vise toutefois à lutter contre la congestion routière. C'est la ville d'Hasselt qui instaure cette mesure en 1996, l'abandon d'un projet de ring autoroutier permettant de financer cette expérience jusqu'en 2014, date à laquelle un changement de majorité politique, couplée à une augmentation des coûts de fonctionnement, auront eu raison de la suppression des titres de transport.

On le voit, rien qu'à la mesure de notre seul pays, la gratuité partielle ou totale du transport public peut viser des objectifs distincts, mais pas exclusifs : justice sociale, attractivité du territoire, report modal, etc. Qu'en est-il des exemples étrangers les plus souvent cités en exemples ?

LA GRATUITÉ EN EUROPE

Les motivations qui ont poussé certaines villes à instaurer une gratuité dépendent de leurs particularités propres. La motivation économique est toutefois récurrente pour les villes à taille modeste.

En France, Calais, Dunkerque et Aubagne avaient pour point commun de disposer d'un réseau de transports peu performant et sous-utilisé au moment de l'instauration de la mesure. Les recettes engendrées par la vente de tickets étaient plus ou moins égales au coût de la billetterie, du contrôle et de la fraude. En conséquence, le passage à la gratuité n'engendrait pas forcément de coûts supplémentaires, si ce n'est dans l'amélioration et l'augmentation de l'offre, tout en permettant d'attirer davantage d'usagers.

La situation du réseau était différente à Tallinn en Estonie, première capitale européenne à avoir instauré la mesure en 2013 et l'une des plus grandes villes à l'avoir fait (400 000 habitants), mais la motivation n'en restait pas moins avant tout économique. En choisissant une gratuité réservée aux habitants, les touristes et non-résidents devant toujours s'acquitter d'un billet, la ville comptait stimuler de nouvelles domiciliations afin d'élargir les rentrées fiscales. Un choix qui s'est avéré payant puisqu'il a attiré plus de 25 000 nouveaux résidents, permettant aisément le financement de la mesure [7].

Le second objectif de la mesure pour beaucoup de villes est l'augmentation de l'utilisation du réseau et donc la diminution de l'usage de la voiture. Il est communément admis que, dès l'instauration d'une tarification nulle, une hausse de la fréquentation de tous les réseaux concernés s'est observée. Cependant, pour que cette hausse soit pérenne, elle nécessite des investissements dans l'augmentation de l'offre existante. La question du profil des nouveaux utilisateurs fait par contre débat. Des chiffres non contextualisés sont repris dans bon nombre d'articles consacrés au sujet. Parmi eux, ceux de Frédéric Héran, économiste et urbaniste français, opposé à la mesure, car estimant [8] que la gratuité augmente surtout l'utilisation du transport public par les piétons (de 2 à 4 %) ou les cyclistes (de 5 à 7 %) plutôt que par les automobilistes (de 1 à 2 %). ➡

> Une réponse sociale dans un contexte de crise énergétique et d'inflation record.

Cependant, les données liées au report modal de la voiture vers les transports en commun ne peuvent pas se transférer d'une ville à l'autre et dépendent de paramètres à la fois structurels et conjoncturels qu'il convient d'étudier à part entière. Un report modal modeste semble dans tous les cas être observé.

D'autres expériences récentes de gratuité ou de forte baisse du coût de l'utilisation des transports semblent avoir eu un réel effet sur les habitudes de mobilité tout en apportant une réponse sociale dans un contexte de crise énergétique et d'inflation record. Ainsi, l'Espagne a décidé de rendre son réseau ferroviaire public Renfe totalement gratuit en septembre 2022. Et, durant tout l'été 2022, l'Allemagne avait quant à elle instauré un billet mensuel à 9 euros valable pour l'ensemble des transports publics du pays, une mesure qui selon la Fédération allemande des entreprises de transport aurait permis de reporter 10 % des trajets en voiture vers le rail et d'économiser autant de CO_2 qu'une année de limitation de vitesse sur les autoroutes.

Si ces chiffres doivent être pris avec des pincettes, l'effet de la gratuité du transport devant être évalué sur un temps long et pas sur deux mois, il n'en reste pas moins que ce type de mesure rencontre un franc succès.

ET À BRUXELLES ?

La gratuité peut donc être instaurée pour des raisons diverses. Dès lors, quels en seraient les objectifs à Bruxelles ? Une intention guidée par une rationalité économique, à l'image de Dunkerque, n'aurait pas de sens à Bruxelles dans la mesure où la vente des tickets et d'abonnements compte tout de même pour 40 % des recettes de l'entreprise publique. Et si depuis de nombreuses années la Région bruxelloise multiplie les leviers pour attirer et retenir la classe moyenne en ville, sans réel succès, le contexte ne pourrait être comparé avec la ville de Tallinn dans la mesure où il est peu probable que le coût du transport public constitue un frein face aux multiples raisons de l'exode urbain, qu'il soit choisi ou forcé (coût du logement, bruit, pollution, étalement urbain ...).

Par contre, la gratuité du transport peut constituer une politique urbaine à la fois environnementale et sociale. Environnementale, car son instauration aura quoi qu'il arrive un effet bénéfique sur le report modal des automobilistes vers les transports en commun. Certes, la gratuité ne joue pas sur les défauts habituellement cités par ceux qui n'utilisent pas le transport public (la lenteur, l'inconfort, la difficulté de l'intermodalité, etc.). Néanmoins, même un report modal modeste, ne serait-ce que de 2 % à l'échelle de la Région, aurait un effet bénéfique pour atteindre les objectifs du plan Good Move. Rappelons que le projet de la ligne de métro 3, désormais estimé à 2,3 milliards d'euros, a été approuvé malgré les projections d'un report modal dix fois moindre.

Mais c'est davantage d'un point de vue social que l'instauration d'une gratuité se justifie. Dans un contexte bruxellois où la dualisation sociale est de plus en plus palpable [9], encore aggravée par la crise énergétique et économique, la mesure permet à la fois d'être un instrument redistributif et un contre-pied à la régulation de l'automobile par le marché.

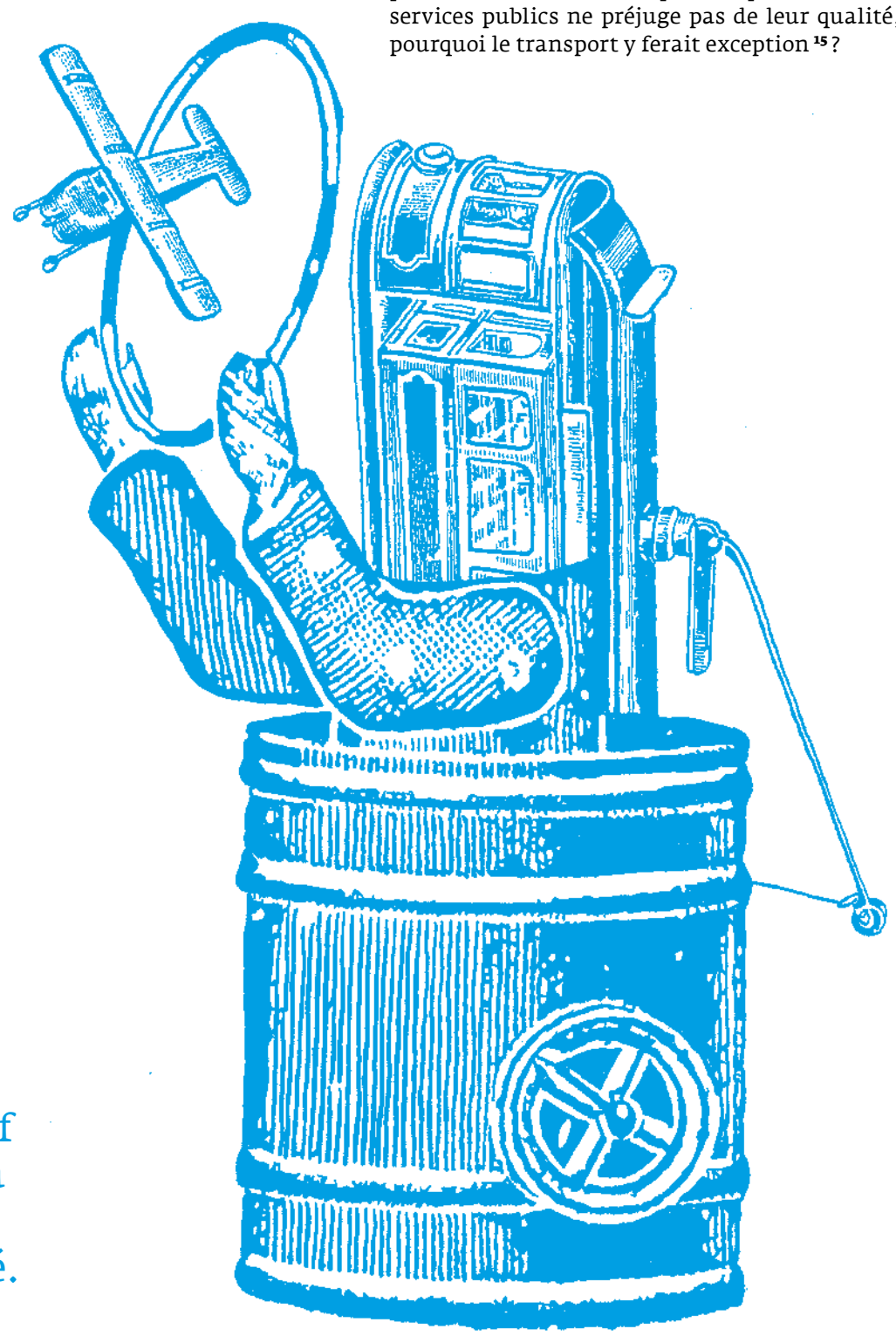
La mesure permet à la fois d'être un instrument redistributif et un contre-pied à la régulation de l'automobile par le marché.

Le système actuel des abonnements aux transports multiplie les conditions pour avoir accès à des tarifs réduits, qu'elles soient liées aux revenus (bénéficiaires du CPAS ou de l'intervention majorée via la mutuelle) ou au statut (moins de 24 ans, famille nombreuse, handicap, plus de 65 ans...). Ce régime des exceptions est problématique en ce qu'il suppose de devoir faire valoir ses droits avec une démarche active, là où une gratuité universelle a pour bénéfice de supprimer les démarches administratives qui découragent souvent certains publics à faire valoir leurs droits [10]. C'est d'autant plus important depuis que la pandémie du Covid-19 a eu pour effet d'augmenter le nombre de Bruxellois passant entre les mailles du filet de la sécurité sociale, tout en accélérant la digitalisation des services qui augmente les risques de non-recours aux aides disponibles [11]. La gratuité totale est donc à la fois moins stigmatisante, mais aussi plus flexible et moins arbitraire que les catégories qui prévalent aujourd'hui [12].

Les démarches administratives découragent souvent certains publics à faire valoir leurs droits.

Au niveau de l'intervention financière des employeurs pour les déplacements domicile-travail apparaissent également des inégalités entre « *les grands employeurs, qui sont plus nombreux à les rembourser complètement que les petites entreprises, alors que les travailleurs précaires, intérimaires ou sous le régime des chèques-services doivent souvent prendre en charge tout le coût de leurs déplacements* » [13]. Les offres d'emploi de type « intérim » sont d'ailleurs en augmentation constante à Bruxelles.

La gratuité totale du transport public, reconnue comme un service public au même titre que l'école ou les soins de santé, permettrait d'inscrire un réel droit à la mobilité, celui-ci assurant l'accessibilité à d'autres droits : l'accès à la culture et aux loisirs, la possibilité d'aller travailler ou de trouver un emploi, l'accès à l'école et aux services publics en général... [14] Après tout, les voiries, les tunnels, les trottoirs et les aménagements cyclables sont payés entièrement par la collectivité et non directement par ceux qui les utilisent. Pourquoi n'en serait-il pas de même pour le transport public ? Le financement par l'impôt des autres services publics ne préjuge pas de leur qualité, pourquoi le transport y ferait exception [15] ?



Prendre à revers « l'obnubilation marchande pour laquelle ce qui échappe à l'évaluation monétaire est sans valeur ».

La mesure constituerait, en réalité, un vrai mécanisme redistributif puisque l'on retrouve une majorité d'usagers du transport public appartenant aux classes populaires ou aux classes moyennes inférieures [16] tout en profitant *in fine* potentiellement à tout le monde. Elle permettrait dans le même temps d'atténuer les effets inégalitaires des politiques visant à réguler l'usage de la voiture par l'augmentation de son coût (zone de basse émission, tarification kilométrique, restriction du stationnement en voirie...) en permettant d'effectuer gratuitement toute une série de déplacements pour lesquels la voiture n'est pas une nécessité objective.

CHANGER DE PARADIGME

Comme souvent en matière de mobilité bruxelloise, le changement implique une collaboration, souvent difficile, avec les deux autres Régions. Dans cette perspective, il ne fait nul doute que la gratuité du transport public devrait être un projet fédéral, concernant l'entièreté des opérateurs de transport du pays et financé par l'impôt. L'abolition du système de voitures de société, socialement injuste et environnementalement nocif, permettrait par ailleurs à l'État de récupérer plus de 2,5 milliards d'euros par an, soit de quoi compenser les recettes de l'ensemble des tickets vendus par les quatre opérateurs belges (STIB, TEC, De Lijn, SNCB). Sur un temps plus long, le report modal permettrait quant à lui des économies liées au coût sociétal de l'automobile (bruit, pollution, accidents, congestion...).

En attendant, la Région bruxelloise a déjà prouvé, notamment avec le projet de taxe kilométrique, qu'elle est capable de prendre des initiatives à même de forcer les autres Régions à se positionner.

Dans cette optique, l'instauration, dans un premier temps, d'une gratuité du transport bruxellois n'est nullement à exclure. Aujourd'hui, la STIB est déjà financée par un subventionnement public à hauteur de 60 %. En 2021, les recettes de l'opérateur se chiffraient à 218 millions d'euros. Si l'on enlève de ce montant les recettes indirectes, qui sont en réalité déjà des subventions de la Région pour compenser certaines catégories d'usagers (moins de 24 ans, plus de 65 ans, intervention majorée), les recettes liées à la vente de ticket tournent autour de 150 millions par an.

La suppression du matériel utile à la billettique et au contrôle (Mobib, automates, portiques...) permettrait également une économie d'une dizaine de millions d'euros par an. La perte de recettes à compenser pour la gratuité tournerait donc potentiellement autour de 140 millions par an.

Le PTB, qui a fait de la gratuité l'une de ses revendications principales en matière de mobilité, estime pour sa part que la mesure pourrait être financée en demandant 400 euros par an et par travailleur aux entreprises de plus de vingt employés. Ce qui constitue un tarif moins élevé que l'abonnement actuel qui est déjà payé en grande partie par les travailleurs [17]... Une étude indépendante financée par la Région serait la bienvenue et permettrait à la fois d'étudier les moyens de financement et les perspectives en termes de report modal.

Dans un contexte budgétaire difficile et qui ne promet pas de s'améliorer dans un futur proche, la gratuité du transport public promet des débats houleux. Alors que d'un côté les injonctions à délaisser la voiture se multiplient, de l'autre le gouvernement fédéral acte une augmentation des tarifs de la SNCB de près de 10 % à partir de février 2023... Cherchez l'erreur. Néanmoins le plus gros obstacle ne réside sans doute pas dans les arbitrages financiers, mais bien dans la capacité d'imaginer un autre paradigme pour le transport public que celui d'une rentabilité conditionnant à la fois les investissements (concentration des moyens dans le métro 3, automatisation du métro, disparition des points de vente physique...), les conditions de travail des agent·es de conduite **voir interview p. 22-23** et l'expérience des utilisateurs (sentiment de contrôle, disparition de la présence humaine dans les stations...).

Cela demande de prendre à revers *« l'obnubilation marchande pour laquelle ce qui échappe à l'évaluation monétaire est sans valeur »* [18] et d'assumer que de rendre le transport public gratuit pour toutes et tous, c'est lui donner davantage de valeur sociétale qu'il n'en a jamais eu. ●

L'abolition des voitures de société permettrait à l'État de récupérer plus de 2,5 milliards d'euros par an, soit de quoi compenser les recettes de l'ensemble des tickets vendus par les quatre opérateurs belges (STIB, TEC, De Lijn, SNCB).

1. « *Je suis convaincu que ce n'est pas la solution. Le coût de la gratuité sera toujours plus élevé que les bénéfices. Les gens sont prêts à payer pour un service !* », interview de Brieuc de Meeûs, patron de la STIB, *La Libre Belgique*, 28/09/22.
2. « *There is no such thing as a free lunch* », faisant référence à la nourriture très salée distribuée gratuitement dans les saloons au XIXe siècle pour pousser à la consommation de boissons, payantes elles. À ce sujet, lire *La Gratuité des transports, une idée payante ?*, éd. Le bord de l'eau, 2022.
3. Voir le site du collectif www.cst.collectifs.net
4. J. TESSUTO, « Les mutuelles de sans-tickets, émergence d'une infrapolitique », *Multitudes* n°54, 2013.
5. L'abonnement à un euro permet donc à la STIB d'éviter une régularisation fiscale de 48 millions d'euros. En ce qui concerne la TVA sur les tickets, une directive européenne TVA a vu le jour en avril 2022 et le ministre fédéral de la Mobilité, Georges Gilkinet, plaide pour une réduction de la TVA à 0 % sur les titres de transport de la SNCB.
6. « Gratuité STIB : le gouvernement créera un trou budgétaire gigantesque, juge le MR », *Belga*, 11/03/21.
7. R. GÉLIN, « Gratuité des transports : d'abord une volonté politique » *Gresea Échos no 102 – La gratuité : révolutionnaire ?*, juin 2020.
8. Sénat Français, comptes rendus de la mi-gratuité des transports publics. Mai 2019.
9. Notamment en raison d'une production de logement quasi au point mort et de nombreuses années d'une politique d'attractivité territoriale qui aura joué dans l'augmentation du coût du logement privé.
10. « *À titre d'exemple, le nombre de bénéficiaires du tarif social pour l'énergie a doublé depuis que ce droit a été automatisé* ». F. SANA, « La gratuité des transports en commun est-elle une mesure écosocialiste ? », *Politique*, décembre 2021.
11. « La crise sanitaire a lourdement aggravé la situation des Bruxellois les plus précaires », *BX1*, 16/05/2022.
12. Outre les profils de ménages vivant sous le seuil de pauvreté qui peuvent théoriquement avoir droit à des tarifs réduits se pose aussi la question de la classe moyenne inférieure qui n'entre pas dans les conditions des tarifs avantageux, mais est néanmoins confrontée à une augmentation généralisée du coût de la vie. « *Plus on monte dans l'échelle des revenus, plus il y aura de personnes dont les frais de déplacement sont remboursés, qui auront des panneaux solaires, des logements plus ou moins bien isolés ou qui passeront une partie plus importante de leur temps en dehors de la maison, sans besoin de se chauffer* », P. DEFEYT, *Le Soir*, 08/10/22.
13. « Vers la gratuité des transports publics ? », M. STRALE, *Observatoire belge des inégalités*, 22/03/2021.
14. Samuel Sonck dans « Un ticket pour le train gratuit », M. LEGRAND, *Alter Échos*, 08/06/2016.
15. Et à l'inverse, la privatisation n'est absolument pas synonyme d'une amélioration de la qualité de l'offre comme l'a démontré l'exemple du chemin de fer au Royaume-Uni.
16. M. STRALE dans *Moins de voitures à Bruxelles – Pour des politiques environnementales et sociales*, Vidéo IEB, 2022.
17. Une piste plus pérenne en tout cas qu'un financement via un péage urbain ou une taxe kilométrique, destiné, par définition, à s'amenuiser dans le temps, mais qui n'apporte toutefois pas de réponse satisfaisante au sous-financement chronique de la Région bruxelloise, et donc de la STIB, lié à l'exode urbain et au paiement de l'impôt dans le lieu de résidence.
18. J.-L. SAGOT-DUVAUROUX, « La gratuité, le chemin d'émancipation », *Revue du MAUSS*, n°35, 2010.

CONTRÔLER LES TRANSPORTS PUBLICS

PRATIQUES, RÉSISTANCES, ALTERNATIVES

Avec la gratuité du transport public, il n'y aurait probablement plus de tickets. Mais quel rôle jouent-ils actuellement ? Comment y échapper ? Et comment nos déplacements sont-ils contrôlés et surveillés dans les espaces de la STIB ?

Merlin Gillard (LISER & VUB), Louise Sträuli (TLÜ & ULB) et Wojciech Kębłowski (VUB & ULB)

La lutte contre la « fraude » dans les transports publics bruxellois est ancienne : au début du XXe siècle, on installait des portes dans les tramways, dans les années 60, on y ajoutait des valideurs, et des tourniquets dans le pré-métro. Depuis, la multiplication de stratégies de contrôle n'a plus cessé, imposant aux passager·es la responsabilité d'avoir un ticket valide tout en restreignant l'accès aux espaces des transports publics. En plus des portiques, qu'on trouve désormais à chaque entrée et sortie des stations de métro, les caméras sont omniprésentes sur le réseau.

PRATIQUES ET DIMENSIONS SOCIALES DES CONTRÔLES[1]

Comment les tickets sont-ils contrôlés ?

Le personnel joue un rôle important : la STIB emploie 300 agent·es de sécurité, réparti·es en 3 équipes. 100 contrôleur·euses de tickets, 100 agent·es qui surveillent les stations dites « sensibles », et 100 autres qui forment des « patrouilles d'intervention », dédiées à la sécurité des passager·es et du personnel. Au contraire des contrôles en Allemagne et France qui se font parfois en civil, les contrôleur·euses bruxellois·es sont toujours identifiables à leur uniforme gris, floqué « Security » ou « Ticket Inspection ».

Nous avons posé des questions à des fraudeur·euses régulier·es, membres de groupes d'entraide sur les réseaux sociaux (rassemblant parfois jusqu'à 60 000 membres), dans lesquels les internautes partagent des informations sur les contrôles. Un·e d'entre eux et elles a décrit des tactiques utilisées par les contrôleur·es :

- aux arrêts, les personnes sont contrôlées en sortant du bus ;
- dans les stations de (pré-)métro, les contrôleur·es se postent « *en haut d'un escalator, d'un escalier ou à l'angle d'un mur menant vers les portiques* » ;
- ou de manière plus agressive : « *le contrôle dit "À l'abordage !" :* [...] *Les assaillants font irruption dans* [...] *un bus, et contrôle*[nt] *la totalité des passagers* ».

L'idée est d'instaurer un barrage filtrant, soit à la sortie d'un véhicule, soit lors du trajet en rentrant directement dedans. Pour la STIB, cette dernière tactique a le désavantage de diminuer la vitesse commerciale de ses véhicules, un indicateur important pour évaluer sa « performance ».

Spatialement, les contrôles sont répartis sur les stations et les lignes les plus fréquentées : Louise, Trône, le 71, le 81[2]... Interrogé·e à ce sujet, un·e représentant·e de la STIB ajoute qu'en plus de la fréquentation, la société cible les moments (par exemple le soir) où la fraude est la plus importante, mais aussi d'autres endroits, en particulier dans le croissant pauvre de Bruxelles et le métro. D'ailleurs, certain·es fraudeur·euses nous disent être beaucoup plus sur leurs gardes dans le transport souterrain et à certaines stations importantes.

Pour augmenter l'exhaustivité des contrôles, ou « l'étanchéité » du système, la STIB a récemment terminé d'équiper les stations de (pré-)métro de portiques aux sorties. Ainsi, plus besoin de contrôleur·euses en théorie : le contrôle est sous-traité aux machines à l'entrée et à la sortie des stations et aux passager·es, tenu·es de valider leur ticket. Cette idée se base sur un double principe : il faut garantir la fluidité et la rapidité des flux tout en éliminant les éléments dangereux. C'est-à-dire « *maximaliser la bonne circulation en diminuant la mauvaise* »[3], en catégorisant les flux, selon qui possède un ticket valide ou non.

Les effets secondaires des contrôles

D'abord, « frauder » est une réponse à la présence de contrôles : les personnes qui voyagent sans ticket développent des tactiques variées pour les contourner. Aux arrêts de surface, il suffit parfois de valider le ticket juste avant un contrôle ou simplement « *ne pas descendre* [pour] *ne pas se faire cramer* ». D'autres tactiques sont nécessaires face aux portiques du métro : les escalader ou sauter par-dessus, se faufiler avec une personne qui a payé ou appuyer sur les boutons d'urgence pour ouvrir les portiques.

La fraude est généralement considérée comme un comportement déviant ou criminel – voire ridicule, comme dans la dernière campagne de communication de la STIB – et les chercheur·euses s'y intéressent peu. Cependant, parmi les fraudeur·euses à qui nous avons parlé, peu agissaient pour des raisons idéologiques ou opportunistes, ou encore par mécontentement face au service. Pour la plupart, frauder est un acte stressant et inconfortable, mais nécessaire d'un point de vue financier. Les personnes que nous avons interrogées préféreraient acheter un ticket et voyager sans se soucier des contrôles, mais beaucoup d'entre elles sont jeunes et dans une situation précaire, qui ne leur permet pas de payer un abonnement mensuel ou annuel (une dépense d'au moins 49 et 499 euros respectivement). La plupart des passager·es sans tickets font des trajets courts, qui sont perçus comme moins risqués en général, en évitant le réseau du (pré)-métro.

De nombreux passager·es s'entraident, soit en laissant un ticket validé à une entrée pour que quelqu'un d'autre puisse l'utiliser le temps qu'il reste, soit en signalant l'heure et l'endroit des contrôles sur les réseaux sociaux pour que d'autres changent d'itinéraire. Ainsi, à travers ces plateformes, se constitue une communauté de passager·es avec et sans ticket, solidaires les un·es des autres. En plus d'informations sur les contrôles et la surveillance, le type d'agent·es de la STIB, la manière de contester une amende, iels partagent également des informations sur le réseau et ses perturbations, les tarifs et les objets perdus. Cela leur permet aussi de réfléchir et débattre autour des aspects politiques et sociaux de la fraude et de la politique tarifaire, ainsi que de la vie en société.

Ensuite, les contrôles sont utilisés comme prétextes aux rafles. Depuis le début des années 2000 au moins, la STIB coopère avec la police fédérale et l'office des étrangers pendant les contrôles. Selon la STIB, la présence de la police rassure les contrôleur·euses, et permet de diviser les tâches. Le personnel de la STIB contrôle les tickets, et la police surveille les personnes sans ticket sur le trottoir et contrôle leur identité.

Un bourgmestre déclare que la présence de la police a pour but de « *contribuer à la sécurité, au confort et à la convivialité des transports en commun* ». Cette conception de la convivialité est bien particulière : les contrôles conjoints permettent de rafler les personnes sans-papiers qui se sont risquées sur le réseau de la STIB, avec, parfois, à la fin du trajet, un centre fermé ou une « obligation de quitter le territoire ». Ainsi, voyager sans ticket légitime le contrôle de la légalité de la présence d'une personne non seulement dans les transports publics, mais aussi sur le territoire de l'état belge. Les contrôles de tickets sont biopolitiques : ils permettent de contrôler les populations.

Cela s'inscrit aussi dans « l'hypothèse de la vitre brisée », selon laquelle il faut réprimer les infractions mineures comme la fraude, pour prévenir les plus graves. En réprimant la fraude, il y aurait moins de vandalisme ou d'incivilités.

> La société cible les moments où la fraude est la plus importante, mais aussi des endroits, en particulier dans le croissant pauvre de Bruxelles et le métro.

> Les contrôles sont utilisés comme prétextes aux rafles.

Enfin, les contrôles sont générateurs d'inégalités. Ils forcent les passager·es à faire un choix. Prendre un ticket ou un abonnement nécessite non seulement de réussir à calculer quelle sera la solution la moins chère à long terme, mais aussi d'avancer une grosse somme d'argent au début du mois ou de l'année, ce qui est plus compliqué pour les plus précaires. A contrario, frauder apporte une solution à court terme, mais engendre le risque d'être contrôlé·e et de devoir payer une amende difficile à contester alors qu'on dispose un budget limité.

La présence de tickets et de contrôles renforce donc les inégalités sociales. Les tarifs préférentiels (par exemple octroyés au statut BIM[4]) ne sont pas accessibles ni proposés à tou·tes les passager·es qui y auraient droit, notamment à cause de la barrière que peuvent représenter les démarches administratives. De leur côté, les salarié·es n'ont pas ce problème : l'abonnement est souvent pris en charge par l'employeur.

Un·e fraudeur·e explique qu'« *il y a une tranche d'âge qui est pénalisée plus que les autres vu que les plus jeunes et plus vieux doivent pas payer. Donc franchement, j'ai l'impression qu'ils essaient de s'abattre sur ceux qui sont plus actifs dans la vie.* [...] *J'ai 27 ans et pour l'instant j'en ai pas* [de travail]. *Si je devais payer à chaque fois que je dois me déplacer, aller faire une course,* [...] *ça reviendrait cher* ».

Empêcher l'accès aux transports publics aux populations précaires, c'est limiter leur mobilité et leur dénier l'accès à une série de ressources. C'est renforcer les inégalités sociales, notamment au vu de l'importance de la mobilité géographique pour le statut socio-économique (obtenir un emploi, faire des démarches administratives, maintenir des relations sociales...)[5].

> Les contrôles de tickets sont biopolitiques : ils permettent de contrôler les populations.

Du côté de la STIB, les contrôles ont rapporté 3,5 millions d'euros en 2021 : cela représente 0,5 % du total des recettes (moins que celles issues de la publicité par exemple, situées à 0,9 %)[6]. L'objectif principal, selon un·e employé·e, est « *clairement de réduire la fraude* » et donc d'augmenter les revenus issus de la vente de tickets et d'abonnements (31,8 % des recettes). En parallèle, le « taux de fraude apparent » (le nombre de PV divisé par le nombre de personnes contrôlées) a évolué de 5,5 % en 2019 à 9,2 % en 2021. Il y a plusieurs manières d'interpréter ces derniers chiffres : soit il y a plus de fraude, soit il y a plus de contrôles, ou des contrôles plus intenses, ce qui permet en soi de détecter plus de fraude. Même avec la diminution de la fréquentation qui a eu lieu avec la pandémie de COVID-19, les recettes des contrôles et de la vente de tickets permettent de compenser le coût des 100 temps-plein employés au contrôle de tickets, mais le coût des infrastructures de contrôle n'est pas rendu public. ➡

LA SURVEILLANCE

Technologies de surveillance[7]

Nos déplacements dans les espaces des transports publics sont surveillés de différentes manières. La STIB utilise des caméras qui couvrent l'ensemble des espaces des transports publics : les stations de (pré-)métro, et tous les véhicules. L'idéal est de multiplier les points de vue et que chaque caméra soit dans le champ de vision d'autres caméras pour les protéger de dégradations éventuelles. Les images enregistrées en station sont consultables en direct (dans les véhicules, elles sont stockées sur un disque dur et transférées à la base de données à la fin de la journée) et conservées pendant trente jours (cinq ans en cas d'incident). La STIB dispose de milliers de caméras, dont le nombre augmente régulièrement avec les réaménagements successifs des stations de métro et l'achat de nouveaux véhicules. Selon la STIB, elles permettent d'aider certains services (par exemple pour gérer le trafic des véhicules, ou pour compter les flux de passager·es), mais aussi de surveiller la fraude et d'« assurer la sécurité » de ses propriétés et des personnes sur le réseau. Depuis fin 2020, les images des caméras de la STIB sont partagées avec la police au sein du centre de crise régional, où il est également possible de les analyser avec des outils simples d'intelligence artificielle.

Depuis fin 2020, les images des caméras de la STIB sont partagées avec la police au sein du centre de crise régional.

La surveillance se dédouble dans nos poches : la carte MOBIB a été imposée en 2015 comme support unique de la majorité des tickets STIB et peut servir sur tous les réseaux de transports publics du pays. La carte est en général nominative, et stocke les informations de validation (station, date et heure) pendant six mois (le nom est stocké dans un fichier séparé, selon la STIB). Chaque passager·e est ainsi pisté·e sur les réseaux de transports en commun. En 2009, une équipe de l'UCL révélait qu'il était possible de lire ces données en clair[8] avant que la STIB ne fasse appel à une société pour les sécuriser. Dans certains cas, il est possible de les relier à leur utilisateur-ice, par exemple sur demande d'un juge. En 2020, la justice de paix de Forest a jugé que cette collecte systématique de données personnelles était incompatible avec le RGPD[9].

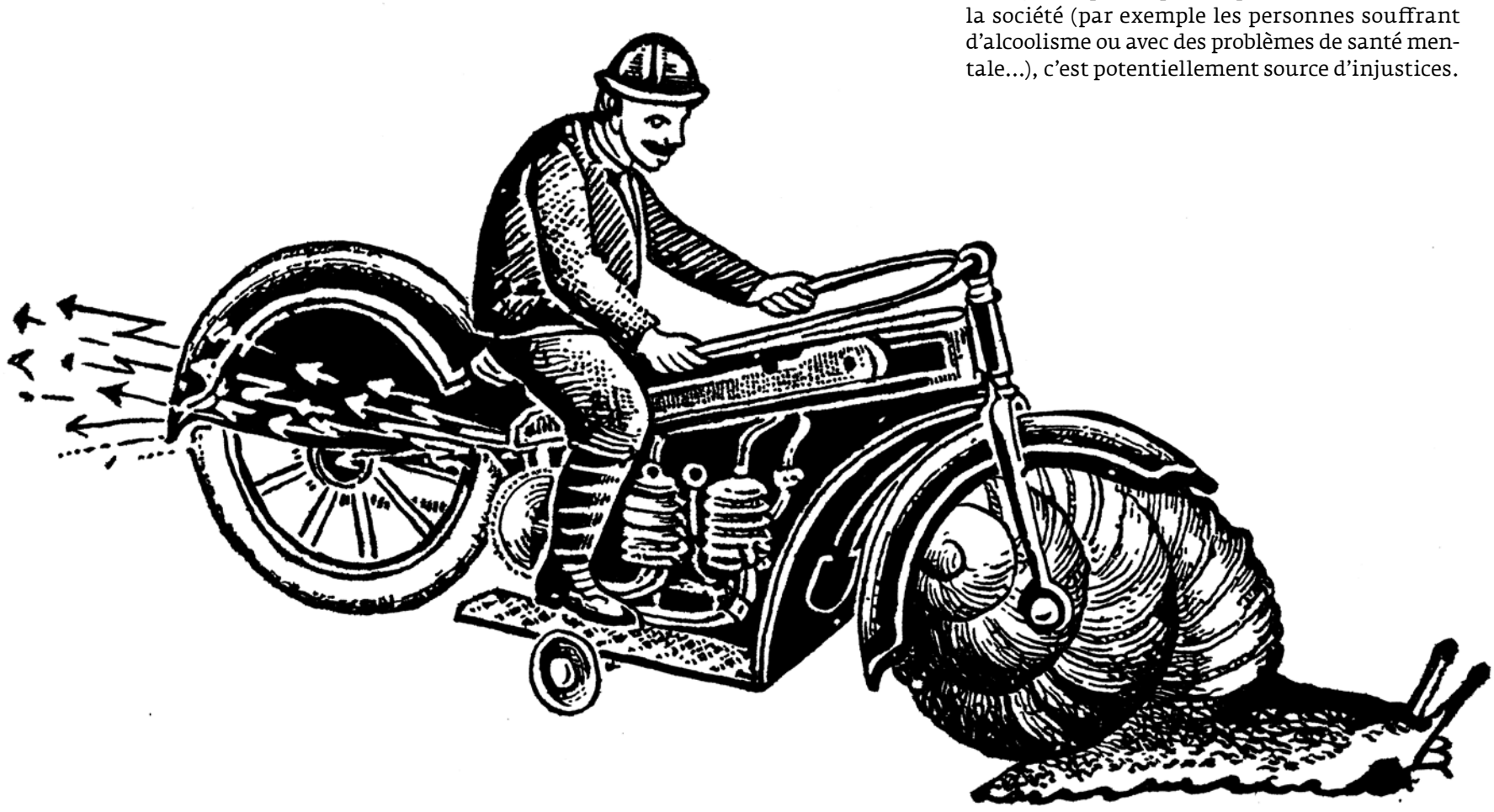
La STIB oblige les passager·es à valider à chaque voyage et correspondance (même les abonné·es, sous peine d'une amende de 10 euros), avec toujours le même argument : cela lui permet de compter le nombre de personnes par véhicule, d'adapter ses horaires, et de donner le nombre total de passager·es à la Région bruxelloise pour obtenir ses subsides. Cependant, il n'y a aucune preuve que les données générées ainsi soient effectivement utilisées par la STIB pour sa politique. À la place, elle investit la majorité de ses fonds dans le métro 3, alors que de plus grands trams suffiraient vu la demande réelle[10]. Il existe par ailleurs d'autres méthodes de comptage (comptage manuel par des humains, avec des capteurs photosensibles…) qui ne requièrent pas de pister les passager·es ou de collecter des données sensibles.

La STIB investit la majorité de ses fonds dans le métro 3, alors que de plus grands trams suffiraient vu la demande réelle.

Depuis 2020, il est aussi possible de payer par carte bancaire « sans contact », pour un tarif moins cher. Le·la passager·e, supposé·e être un agent économique rationnel devrait logiquement privilégier cette méthode, plutôt que de prendre un ticket papier. La STIB collecte certaines données bancaires (mais pas le nom), qui sont partagées avec les sous-traitants qui gèrent les paiements. En 2021, 2 millions de validations avaient été effectuées ainsi (0,7 % de tous les voyages).

Surveillance horizontale

Un autre type de surveillance est celle effectuée par les humains, derrière la caméra, et dans les véhicules et aux arrêts. En plus du personnel de la STIB (conducteur·ices, controleur·euses et autres agent·es de sécurité), et de la police des chemins de fer dans les métros, nous nous surveillons tou·tes les un·es les autres. Cette surveillance, qu'on pourrait qualifier d'horizontale, se base sur une série de normes implicites (qui ne sont pas les mêmes pour tout le monde, surtout dans une ville aussi diverse que Bruxelles) grâce auxquelles nous évaluons les comportements des autres passager·es. Elles sont inscrites vaguement dans le règlement du transport de la STIB : « *les usagers se conforment aux normes* […] *de savoir-vivre et de bienséance qui s'imposent à tous en société* ». Mais qui définit ces notions ? Qui est susceptible d'être exclu sur base de ces normes ? Dans une société profondément inégalitaire et qui discrimine les personnes ne correspondant pas aux normes sociales de participation productive et saine à la société (par exemple les personnes souffrant d'alcoolisme ou avec des problèmes de santé mentale…), c'est potentiellement source d'injustices.



Même sans contrôle formel, la STIB appelle à une certaine discipline, en invitant les passager·es à l'auto-responsabilisation et à l'auto-contrôle (par exemple en validant leur ticket sur les bornes installées à toutes les entrées des véhicules). « *Il faut toujours valider son titre de transport*. » Ainsi, de nombreux·ses passager·es ont intégré ces normes et perçoivent ou effectuent elles·eux-mêmes une sorte de surveillance mutuelle, pour vérifier si on se comporte correctement, si on porte bien son masque ou si on valide son billet. Cela dit, la surveillance sociale et la honte qui accompagne les comportements vus comme inadaptés dans l'espace public sont des facteurs importants et plutôt doux de la surveillance dans les transports. En particulier pendant la pandémie de COVID-19, les passager·es sont devenu·es plus attentif·ves aux autres et à leur comportement, ainsi qu'à leur propre comportement.

Plus de tickets, plus de contrôles ni de fraude, et une liberté de circuler en ville en utilisant les transports publics ?

LA GRATUITÉ ÉLIMINE-T-ELLE LE CONTRÔLE ET LA SURVEILLANCE?

Peut-on imaginer des espaces de transports publics sans contrôle ni surveillance ? En tout cas, la gratuité peut être une politique alternative à la répression pour faire disparaître la fraude : plus de tickets, donc plus de contrôles ni de fraude, et une liberté de circuler en ville en utilisant les transports publics. Pour cela, la gratuité doit s'appliquer à tout le monde et il doit être possible de prendre les transports sans carte. Le système de Tallinn (Estonie), par exemple, ne supprime pas les contrôles : seul·es les résident·es de la ville ont droit à la gratuité, et doivent toujours utiliser une carte magnétique pour utiliser le réseau. Le but était que les habitant·es de la ville régularisent leur situation administrative pour augmenter les recettes fiscales de la municipalité.

Avec un système de gratuité ouvert à tou·tes (comme par exemple à Dunkerque ou à Luxembourg), plus besoin de prouver qu'on remplit telle ou telle condition. Plus de personnes peuvent utiliser les transports publics, en particulier les classes populaires et précaires. Sans carte à valider, pas de pistage via la carte MOBIB, et sans contrôle, c'est un prétexte en moins pour les rafles de sans-papiers.

Cela dit, la gratuité ne changerait rien aux pratiques de contrôles et de surveillance qui ne dépendent pas de la tarification. Si la STIB pense que la gratuité attirera plus de personnes qui ne respecteraient pas les normes, la surveillance pourrait aussi être intensifiée, notamment avec plus d'agent·es de sécurité dans les transports.

Rendre les transports publics gratuits pour les usager·es ajoute une dimension sociale au discours sur la durabilité des transports, comme on peut le lire dans le discours d'un·e fraudeur·e: « *Dans le contexte dans lequel on vit où on nous fait culpabiliser sur l'environnement, je trouve que ça devrait simplement être gratuit.* [...] *C'est un peu un double discours : "fais attention à ce que tu mets dans tes poubelles bleues* [...], *il faut sauver la planète, limiter nos émissions* CO_2*", mais à côté, les prix des transports sont impayables, c'est vraiment se fiche de la tronche des gens.* »

En outre, la gratuité porte la promesse de s'éloigner de la vision commerciale d'un « service » vendu à des « client·es » et de permettre aux usager·es de se réapproprier leur outil de mobilité. Pour certain·es, les transports en commun sont non seulement un service public qui permet d'assumer les responsabilités quotidiennes dans la ville – travail, formation, soins... – mais aussi un véritable « *droit de se déplacer dans sa propre ville, sans payer, sans se demander "est-ce que je vais manger ou me déplacer ?"* »

Enfin, cette réappropriation potentielle ouvre la question du droit à la ville appliqué aux transports publics : qui décide ? Quel est le pouvoir d'action et de décision des passager·es et des travailleur·es du transport sur cet outil commun de mobilité ? ●

La surveillance pourrait aussi être intensifiée, notamment avec plus d'agent·es de sécurité dans les transports.

Quel est le pouvoir d'action et de décision des passager·es et des travailleur·es du transport sur cet outil commun de mobilité ?

1. Cette partie s'appuie sur une recherche menée par L. STRÄULI en 2020-21 (voir L. STRÄULI and W. KĘBŁOWSKI, « "The gates of paradise are open": Contesting and producing publicness in the Brussels metro through fare evasion », *Urban Studies*, 2022). Sauf mention contraire, les citations sont tirées d'entretiens issus de ce travail.
2. Selon des relevés effectués sur un de ces groupes Facebook par un·e membre.
3. M. FOUCAULT, *Sécurité, Territoire, Population*. Cours au Collège de France, 1977-1978, Seuil, 2004, p. 20. Ce principe est aussi mobilisé pour contrôler les événements dans l'espace public (voir *BEM* n° 310, p.11).
4. Le statut BIM pour Bénéficiaire de l'intervention majorée est lié au revenu et permet d'obtenir de meilleurs remboursements des soins de santé et des médicaments mais aussi d'autres avantages comme le tarif réduit pour les transports en commun ou l'énergie.
5. K. LUCAS, « Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK », *Transportation Research Part A* (40), p. 801-809, 2006.
6. Le total des recettes était de 686 819 000 euros en 2021, dont les subventions représentaient 63 %. STIB, statistiques 2021-2022 [stib-activityreports.brussels/fr/statistiques].
7. Nous nous appuyons en partie sur C. DEBAILLEUL et N. BOCQUET, « Surveillance in Brussels public transport: an exploratory assessment », P*UTSPACE Conference*, 2022.
8. Voir *BEM* n° 240, p. 9-13.
9. Le Règlement général sur la protection des données de l'Union européenne vise la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à cadrer la libre circulation de celles-ci.
10. Voir *BEM* n° 317, p. 20.

CONDITIONS DE TRAVAIL À LA STIB

LES PRATIQUES MANAGÉRIALES ET LEURS EFFETS

Rencontre avec Oliver Rittweger de Moor, chauffeur de bus et représentant des travailleurs au Conseil d'entreprise et CPPT [1] de la STIB, pour faire le point sur les conditions de travail du plus gros employeur bruxellois et sur les combats menés pour une meilleure protection de la santé des agents de la STIB.

Oliver Rittweger de Moor, propos recueillis par Thyl Van Gyzegem

En 2014, dans les colonnes du *Bruxelles en mouvements*, Oliver Rittweger de Moor alertait sur les pratiques managériales de la STIB, s'inspirant de plus de plus des pratiques du secteur privé, en citant des exemples traduisant cet état d'esprit : introduction de consultants privés et recours de plus en plus fréquents à la sous-traitance, investissements de millions d'euros dans des caméras de surveillance au détriment de la présence humaine dans les stations, installation des portiques pour diminuer la fraude ou encore la pression accrue sur le personnel pour améliorer la productivité. Huit ans plus tard, ces constats restent malheureusement d'actualité. Si la recherche de rentabilité se marque au niveau des choix opérés en matière de réseau (centralisation des moyens financiers sur une seule ligne de métro plutôt que sur un maillage fin du territoire par la création de plusieurs lignes de tram, projet d'automatisation du métro…), elle pèse aussi lourd sur le quotidien des travailleurs et travailleuses de l'opérateur de transport public. En voici quelques exemples.

> Si la recherche de rentabilité se marque au niveau des choix opérés en matière de réseau, elle pèse aussi lourd sur le quotidien des travailleur·euses.

LES SERVICES COUPÉS

« La STIB pratique depuis de nombreuses années des services coupés. Concrètement, cela veut dire que des travailleurs commencent une première prestation entre six 6 et 10 heures du matin, suivie d'une longue coupure non payée et d'une reprise du travail entre quinze et dix-neuf heures. Cela concernait 21 % des services effectués à la STIB et tous les agents de conduite bus et tram y sont confrontés. Bien sûr, d'autres domaines professionnels ont aussi recours aux services coupés mais, dans le cas de la STIB, les conséquences peuvent être dramatiques : dans l'horeca, la fatigue ou le manque de concentration ne mettent pas en danger la vie d'autrui. Le transport de personnes demande une concentration optimale et on ne peut pas demander à quelqu'un qui est debout depuis 5 heures du matin d'être encore parfaitement vigilant à 17 ou 18 heures.

La même question se pose pour les services de nuit : ceux-ci commencent à 15 ou 16 heures pour se terminer entre minuit et 1 heure du matin. Après des années de ce rythme, ces collègues ont pris l'habitude de se coucher vers 3, 4 heures du matin. Alors, quand on leur donne un service coupé qui commence très tôt, certains viennent en nuit blanche ou avec deux heures de sommeil, avec tous les risques que cela comporte…

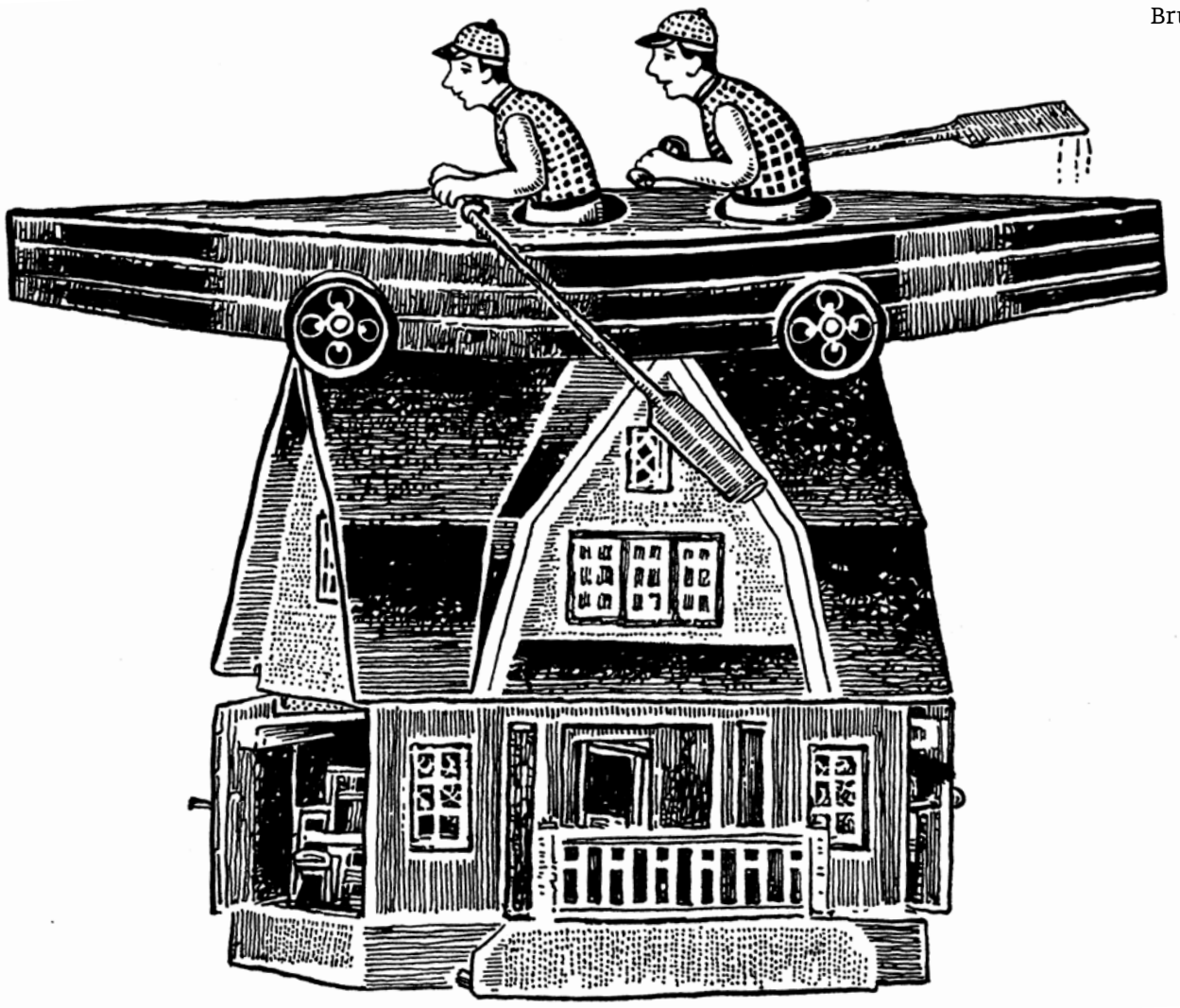
La ministre de la Mobilité a déjà été interpellée au sujet de ces services coupés et plus de 2 000 agents de conduite ont d'ailleurs déjà signé une pétition pour y mettre fin. Nous venons d'arracher une sérieuse diminution du nombre de services coupés et continuons de mettre la pression pour qu'ils soient supprimés dans les meilleurs délais. Malheureusement, nous sommes dans un contexte où la Région fait pression sur la STIB pour diminuer ses coûts de fonctionnement… »

LE FACTEUR BRADFORD

En ce qui concerne la gestion de l'absentéisme, la STIB fonctionne dans une logique de management à l'américaine. La direction des ressources humaines utilise une méthode de calcul de l'absentéisme qui s'appelle le facteur Bradford.

Cette méthode a la particularité d'accorder plus de poids à la fréquence des absences (combien de fois par an une personne se porte-t-elle malade?) qu'à la durée de celles-ci (combien de jours au total une personne a-t-elle été malade ?).

Cette méthode, très controversée, ne serait plus utilisée dans la gestion des ressources humaines des services publics régionaux et Organismes d'intérêt public (OIP) bruxellois en raison de sa remise en cause par la justice européenne et l'autorité de protection des données [2]. Plus utilisée… sauf à la STIB !



Pendant la pandémie, les travailleurs ont été protégés pendant les deux premiers mois du confinement. Mais dès le mois de mai 2020, au cœur de la première vague, la STIB a décrété un retour à la normale.

« Si un agent de la STIB a trois périodes d'incapacité de travail sur les douze derniers mois, il est convoqué pour un entretien où l'on fait comprendre au travailleur qu'il désorganise le travail et qu'il doit faire attention. Le système ne s'intéressant qu'à la récurrence des absences et non à leur durée, un agent de conduite peut donc être convoqué car il a été absent trois fois une journée sur l'année écoulée. Ces agents sont alors mis sous pression, certains n'osant dès lors plus remettre de certificat pendant le reste de la période par peur d'une sanction, voire d'un licenciement. À la STIB, on subit toute une série de maladies professionnelles qui engendrent des incapacités de travail : mal de dos, tendinites, agressions… En réalité, la désorganisation invoquée par la STIB est relative puisqu'il y a des équipes de réserve constituées pour faire face aux imprévus. Au final, ce système se révèle totalement inefficace pour lutter contre les certificats de complaisance, mais il a pour effet pervers de pousser des gens à venir travailler alors qu'ils ne sont pas en état physique ou mental de le faire… Aujourd'hui, des travailleurs qui n'ont jamais été absents pendant vingt ans de service sont convoqués pour trois absences par an. Depuis quelques années, la majorité des licenciements à la STIB sont liés à l'absentéisme tel que calculé via le facteur Bradford, autrement dit des licenciements abusifs et discriminatoires sur base de l'état de santé des travailleurs. »

Aujourd'hui, des travailleurs qui n'ont jamais été absents pendant vingt ans de service sont convoqués pour trois absences par an.

Il existe en Belgique plusieurs décisions de justice qui font jurisprudence quant au caractère abusif des licenciements basés sur le facteur Bradford. En 2021, Unia, l'institution de lutte contre la discrimination et pour l'égalité des chances, a reçu plusieurs plaintes concernant l'utilisation abusive de cette méthode. Le meilleur moyen de limiter l'absentéisme à la STIB, comme ailleurs, est encore de dégager des moyens pour améliorer les conditions de travail.

« Les montants qui seront investis à la STIB dans cette optique seront vite amortis, car on assistera à une baisse de l'absentéisme, qu'il soit pour des raisons médicales ou familiales. La réalité, à la STIB comme ailleurs, c'est qu'il y a de plus en plus de gens qui ont des enfants en garde alternée et qu'il est nécessaire de permettre une meilleure articulation entre vie professionnelle et vie familiale. Il y a énormément d'agents de conduite qui auraient besoin de prester des services 8-16 ou 9-17 heures. Or, ces horaires de services là sont encore très rares. »

UNE ABSENCE DE RÉORIENTATION

« Des aménagements raisonnables des conditions de travail pour des raisons de santé ne sont plus acceptés aujourd'hui à la STIB ou bien elles sont fortement limitées dans le temps… À titre d'exemple, citons ce conducteur de tram qui, suite à une grave agression, doit prendre un traitement médicamenteux le soir qui affecte ses fonctions cognitives. Alors qu'il pouvait jusqu'ici bénéficier d'un horaire fixe pour coïncider avec son traitement et ses besoins de santé, la STIB lui dit désormais : il te reste trois mois. Ensuite, soit tu es déclaré inapte à la conduite, soit tu vas à la mutuelle… Si le travailleur reprend le travail, c'est sous l'influence de médicaments. Une situation qui met potentiellement en danger le travailleur, les usagers du transport public et les autres usagers de la route… Qui sera responsable en cas d'accident ? Unia a reçu de nombreux signalements sur ces refus ou limitations d'aménagements raisonnables des conditions de travail pour raisons médicales.

Si un agent est déclaré inapte définitivement à la conduite, il doit attendre une réorientation professionnelle. Auparavant, ces travailleurs étaient réorientés en interne, vers les points de vente et d'accueil comme les Bootik ou Kiosk. Mais aujourd'hui la STIB préfère souvent engager des intérimaires. Le gardiennage et l'accueil dans les dépôts qui constituaient aussi des fonctions de réorientation possibles ont été sous-traités à des sociétés privées comme G4S.

Comme les réorientations coincent, nous avons déjà été confrontés à des licenciements sur base de la loi de Maggie De Block[3]. Une dizaine de travailleurs ont déjà été licenciés pour raison médicale. La STIB n'affiche aucune volonté de créer de nouvelles fonctions ou d'internaliser à nouveau des tâches qui ont été sous-traitées. Comment se fait-il que le plus gros employeur de la région bruxelloise ne puisse pas trouver de solution pour quasiment tous ses agents devenus inaptes à leur fonction d'origine ? »

LE DROIT DE RETRAIT

« Pendant la pandémie, les travailleurs ont été protégés pendant les deux premiers mois du confinement. Mais dès le mois de mai 2020, au cœur de la première vague, la STIB a décrété un retour à la normale. Le 11 mai, alors que certaines mesures de prévention venaient d'être supprimées, plus de 1 000 agents de la STIB ont exercé leur droit de retrait, une disposition juridique qui consacre au travailleur la possibilité de refuser d'assumer sa tâche s'il estime que sa sécurité n'est pas garantie, sans que cela ne le prive de son salaire. Au lieu d'entendre les inquiétudes des travailleurs, ceux-ci ont été menacés et les jours comptés comme des absences injustifiées alors qu'ils étaient physiquement présents dans les dépôts ces jours-là. Les études ont montré que les chauffeurs de transport public constituaient une profession surexposée à la transmission du virus. Les TEC et De Lijn ont pris des mesures particulières en maintenant des quotas de personnes à bord, en installant une bâche, ce que n'a pas fait la STIB. Résultat : il y a eu au moins trois morts et plus de 2 500 contaminations à la STIB. C'est bien plus que chez les opérateurs des deux autres régions… Aujourd'hui, 325 travailleurs vont au tribunal du travail pour faire annuler les absences injustifiées et récupérer la rémunération qui leur est due. Le but, c'est aussi d'obtenir de la STIB plus de respect pour la sécurité et la santé de ses travailleurs. » ●

1. Comité pour la prévention et la protection au travail.
2. C. DESCHAMPS, « Absentéisme au travail : des entreprises bruxelloises utilisent le controversé facteur de Bradford », *RTBF*, 12/02/22.
3. La réforme du parcours de réintégration du malade de longue durée datant de 2017 a eu pour effet dans la majorité des cas d'accroître les licenciements, sans indemnités et sans préavis.

Avancée pour la transparence

des dossiers mis à l'enquête publique

L'accès à l'information est le socle de l'exercice démocratique. Si le contenu de ce qui est débattu reste inaccessible à ceux et celles qui sont convié·es au débat, c'est qu'une des parties au débat, ou plusieurs, refusent le jeu de la démocratie. Ainsi, les habitant·es invité·es aux Commissions de concertation, suite à une demande de permis d'urbanisme, n'ont trop souvent pas accès à toutes les pièces utiles à la compréhension des tenants et aboutissants de la demande de permis. C'est notamment le cas des procès-verbaux des « réunions de projet ». Ces dernières ont été instaurées lors de la réforme du CoBAT en 2019. Son nouvel article 188/12 permet au porteur d'un projet de solliciter la tenue de cette réunion auprès de l'autorité qui délivre le permis. L'objectif est d'y discuter des grandes orientations du projet. S'y retrouvent le fonctionnaire délégué ou les Communes en charge de la délivrance du permis mais aussi, selon le cas, les administrations régionales en charge des Monuments et des Sites, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, le maître-architecte… Il s'agit donc d'une pré-concertation mais tenue à huis clos, sans aucune publicité. Non seulement les habitant·es n'y sont pas convié·es mais ils·elles n'ont pas accès au procès-verbal de réunion, lequel n'existe d'ailleurs pas toujours dès lors que l'arrêté ministériel balisant la réunion utilise une formulation des plus floues : « *Si un procès-verbal de la réunion de projet est rédigé…* »

En bref, l'arrêté autorise en toute tranquillité promoteurs et pouvoirs publics à négocier et à conclure des arrangements sans que rien ne soit acté.

Or, force est de constater que ce dispositif a pour effet de rétrécir l'espace démocratique. Si infléchir les lignes d'un projet en commission de concertation était déjà un défi, depuis l'apparition des réunions de projet, les habitant·es sont désormais convié·es à faire part de leurs critiques sur des projets déjà entièrement ficelés[1]. Le fait que le procès-verbal de la réunion de projet, lorsqu'il existe, ne soit même pas joint au dossier mis à l'enquête publique, renforce encore le sentiment de mystification des habitant·es.

Devant ce déni démocratique évident, IEB a décidé, le 19 mai 2022, d'adresser un courrier à l'administration de l'urbanisme pour avoir accès aux procès-verbaux des réunions de projet qui ont eu lieu en application de l'article 188/12 du CoBAT durant les mois de janvier, février et mars 2022. IEB a envoyé un rappel le 15 juin. Toujours sans nouvelles de l'administration le 11 juillet, IEB a finalement saisi la CADA (Commission d'accès aux documents administratifs de la Région bruxelloise)[2]. Le 26 juillet, Urban Brussels a refusé de lui délivrer les documents demandés au motif que la demande d'IEB serait « manifestement abusive », que la réunion de projet et l'éventuel procès-verbal y étant relatif ne constituent pas une décision administrative et qu'elle ne préjuge pas de la décision de l'autorité délivrante.

Le 5 août 2022, la CADA a rejeté l'argumentaire d'Urban Brussels et lui a enjoint de communiquer les documents au motif que la demande d'IEB n'était pas abusive dès lors qu'il n'était pas prouvé que la demande avait pour conséquence de compromettre le bon fonctionnement de l'administration en entraînant une charge trop importante pour celle-ci. Suite au refus d'obtempérer d'Urban, la CADA a enjoint à cette dernière de communiquer à IEB, au plus tard le 16 novembre 2022, les procès-verbaux des réunions de projet qui ont eu lieu en application de l'article 188/12 du CoBAT durant les mois de janvier, février et mars 2022.

Heureusement que notre démocratie contient encore une séparation des pouvoirs qui constitue un garde-fou face à des instances qui méprisent le droit évident des citoyen·nes à accéder à une information utile à un sain débat démocratique. Il est normal que les réunions de projet fassent l'objet de procès-verbaux et que ceux-ci soient versés au dossier soumis à l'enquête publique. ●

Inter-Environnement Bruxelles

1. Lire aussi O. FOURNEAU, « La concertation : un acquis pour la démocratie urbaine », paru dans le *Bruxelles en mouvements* n° 320 d'octobre 2022.
2. Sur la question de l'accès aux documents, lire l'article de S. CHARLIER, « Accès aux documents administratifs : quels sont vos droits ? », *ibidem*.

Bruxelles en mouvements est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitant·es. 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 nos) : 24 euros

Abonnement de soutien : 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100 0902 0446
BIC : GEBABEBB

Éditrice responsable : Isabelle Marchal
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles

Impression : Dessain – Mechelen

Graphisme : Andreas Stathopoulos, Élise Debouny

Secrétaire de rédaction : Thyl Van Gyzegem
Coordination : Thyl Van Gyzegem

Collaborateurs·trices : Jean-Michel Bleus, Gwenaël Breës, Olivier Fourneau, Damien Delaunois, Merlin Gillard, Marie Gilow, Wojciech Kębłowski, Oliver Rittweger de Moor, Claire Scohier, Louise Sträuli, Thyl Van Gyzegem, David Weil-Rabaud

Illustrations : Benjamin Monti [https://www.nadjavilenne.com/benjamin-monti.html]

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