

**Numéro  
spécial  
mobilité**

[www.alterechos.be](http://www.alterechos.be)  
Décembre 2010

N°306-307

14<sup>e</sup> année  
**Bimensuel**  
sauf juillet, août  
et décembre :  
1 parution/mois  
N° d'agrément : P402024

Belgique – België  
P.P.  
Charleroi X  
1/3120

1<sup>er</sup> numéro de décembre

# AlterEchos

Rebondir sur l'innovation sociale



Action sociale | Jeunesse | Emploi | Logement | Territoires

## Mobilité et social : le crash-test

# Sommaire

<b>1. Fragilités et (im)mobilités</b>	<b>4</b>
Revenus précaires, locataires captifs	5
Un enfant, deux domiciles... et deux écoles	6
Mal-logement : la mobilité nuit à la santé	7
<b>2. Réponses sociales : être mobile ou avoir accès</b>	<b>10</b>
Jürg Schuppisser, un chauffeur de bus thermonucléaire	10
Changement de voie pour les sans-abri des gares	13
Une « AMObile » au service des quartiers	16
A vélo, Mesdames!	18
Quand les emplois sont ailleurs	20
<b>3. Politiques de mobilité : chocs sociaux à l'horizon</b>	<b>24</b>
La trame sociale du tram	24
La carte mentale et le territoire	27
Pic pétrolier : « Il faudra bouger moins et mieux »	30
En bref	33
Les méthodes de transition : petit traité de mobilité	34
SEL, donneries, habitats groupés misent sur la proximité	34
Youth on the move	35
Les enjeux sociaux de la mobilité durable	36

# Mobilité et social: le crash-test

Crash-test: simulation d'accident, mesure du risque de dommages... L'image est forte, certes. Quand nous avons commencé à dénouer les fils «mobilité» de l'actualité sociale, nous imaginions surtout nous rappeler que mobilité sociale et mobilité physique marchent ensemble, proposer quelques reportages intéressants, revenir sur des zones de friction bien explorées entre responsabilités individuelles et collectives, et pointer des droits sociaux «nouvelle génération» et des problèmes d'accessibilité trop souvent laissés dans l'ombre.

Nous n'imaginions pas à ce point devoir faire évoluer notre regard. Crash-test: épreuve des faits.

Les premiers constats posés nous ont semblé «bateau»: distance entre usagers et services, problèmes d'organisation des transports collectifs, inégalités par rapport à un impératif croissant de durabilité des déplacements, etc. Nous avons pris dans ce registre les sujets qui ouvrent ce dossier, et leur examen n'a en fait rien d'anodin: les locataires à revenus modestes coincés entre «captivité» et mobilité résidentielle subie, les familles déchirées entre deux lieux de vie et de scolarisation, et les problèmes d'accès à un système de santé dont l'organisation administrative est basée sur la sédentarité supposée des patients.

Les réponses sociales mobilisées face aux problèmes brouillent les pistes. Pour une bonne partie de la population, la mobilité ne libère pas, elle insécurise d'abord. Elle fragilise au lieu d'ouvrir de nouvelles portes. Et elle fait porter par les individus, «à l'insu de leur plein gré», des coûts incombant aux institutions ou aux entreprises. La mobilité, vue d'en bas, apparaît très ambiguë, les moins mobiles tissant leurs réseaux de vie sur un territoire proche et maîtrisé, tout en parvenant à l'occasion à transformer la nécessité d'aller voir ailleurs (p.ex. en tentant sa chance dans une école plus réputée que celle d'à-côté) - ou une perche tendue par un dispositif à discrimination positive - en opportunité pour augmenter ses chances.

Tout le monde n'est pas demandeur de toutes les mobilités, loin de là. La première attente en la matière peut même être la mobilité...des autres, comme pour les sans-abri qui se concentrent autour des infrastructures de transports publics.

Discrètement mais efficacement, le travail social déconstruit les idées préconçues sur la mobilité. L'accès permanent et immédiat de tous à tout serait une fausse bonne idée - sans parler des grands marchés globaux et interconnectés où il doit se déployer. L'épreuve du crash-test avait donc un sens...

Les problèmes-clés trouveraient donc leurs réponses au-delà du social, quand on travaille sur l'organisation de la mobilité, et donc de la société. Trois exemples vont nous emmener dans cette direction, et chacun nous entrainer dans un champ de conflits à vif. Quand on veut comprendre comment les jeunes «des quartiers» bougent en ville, comment voir leur lieu de vie à la fois comme un atout et comme une faiblesse? Quand on réintroduit le tram à Liège, comment positionner le projet en tranchant entre différentes visions de l'intérêt général? Et encore plus quand on découvre que l'accroissement des inégalités sociales sera le premier impact de la raréfaction du pétrole sur des territoires ruraux qui se sont organisés avec le présupposé qu'il y en aurait pour toujours et pour pas cher?

Les problèmes de mobilité, soumis à l'épreuve du social, amènent à mettre le doigt là où ça fait mal. La mise en avant du souci de durabilité dans les politiques régionales de mobilité, vous le découvrirez aussi, à la fois dans un article et dans une vidéo en ligne, tente d'amortir une partie des chocs.

Serrez bien les ceintures et bon voyage!

*Thomas Lemaigre*

## Équipe de rédaction

Baudouin Massart, secrétaire de rédaction  
Arnaud Grégoire  
Marinette Mormont  
Cédric Vallet  
Sandrine Warsztacki  
Julien Winkel

## Ont collaboré à ce numéro

Laurent Ballon  
Terry Bodson  
Aude Garely  
Pierre Gilissen  
Philippe Van Lil

## Illustrations

Vince

## Layout et mise en pages

Françoise Walthéry

## Administration

Samira Adib  
Dominique Normand

## Webmaster

Philippe Lambotte

## Directeur

Thomas Lemaigre

## ABONNEMENTS

Papier + Web : 110 €/an

Papier uniquement : 70 €/an

Web uniquement : 80 €/an

Pour s'abonner, voir bulletin d'abonnement dans ce numéro ou [www.alterechos.be](http://www.alterechos.be)

Insertions publicitaires et petites annonces : prix sur demande à [samira.adib@alter.be](mailto:samira.adib@alter.be)

**Numéro spécial**

**Diffusion gratuite**

Commandez gratuitement (par 3 exemplaires min.):  
02 541 85 20 - [sab@alter.be](mailto:sab@alter.be)

Pour vos collègues, vos membres, vos partenaires, vos responsables...

# 1. Fragilités et (im)mobilités

**Lorsqu'on parle de mobilité des locataires, force est de constater que les revenus plus précaires sont souvent les plus « captifs » de leur logement – en particulier les grandes familles. De façon plus anecdotique, certains acteurs pointent l'apparition de locataires insolvables et hypermobiles.**

Au cours des dernières années, certains chercheurs ont pointé le développement de locataires « captifs ». Françoise Noël (ULB) parlait en 2005 de « gens assignés à résidence » dans les cités sociales, tandis que Marie-Laurence De Keersmaecker (UCL) a évoqué plusieurs fois dans « L'Observatoire des loyers » [NDLR bruxellois] l'existence d'une « demande sociale de mobilité », avec des ménages qui souhaitent déménager, mais ne peuvent le faire pour des raisons financières. Il s'agit, pouvait-on lire dans « L'Observatoire » de 2005, de « ménages avec enfants aux bas revenus, au loyer représentant une proportion élevée de leur budget, se rabattant sur des logements surpeuplés, attachés à Bruxelles et même à leur commune pour des raisons de proximité ou de captivité d'un quartier, ne pouvant accéder à la propriété en raison de moyens insuffisants ». Comme on peut le constater, ces personnes sont condamnées à l'immobilisme immobilier. Et cela n'est pas sans répercussions sur la santé mentale, par exemple. Ainsi, les asbl Smes-B (Santé mentale et exclusion sociale – Belgique) et SASLS (Service d'accompagnement social des locataires sociaux de la Région de Bruxelles-Capitale)<sup>1</sup>, mènent de concert un projet « logements sociaux », car ils constatent que « les logements sociaux [NDLR le projet s'adresse aussi aux AIS] sont devenus une voie sans issue, ce qui a d'importants retentissements sur le vivre-ensemble et la santé mentale des locataires ». Ils obtiennent des résultats, mais le projet reste encore précaire.

## **Pas mieux en Wallonie**

Ces constats bruxellois semblent pouvoir être étendus à la Région wallonne. Trois AIS (agence immobilière sociale) et deux SLSP (société de logement de service public) nous livrent leur point de vue : l'AIS Gestion Gembloux et Fosses<sup>2</sup>, l'AIS Gestion Logement Namur<sup>3</sup>, AIS

# Revenus précaires, locataires captifs

Nord Luxembourg<sup>4</sup>, la Maison liégeoise<sup>5</sup> et le Foyer marcinellois<sup>6</sup>. De manière générale, les ménages précaires restent captifs de leur logement, parce que les loyers du marché privé sont trop chers.

Pour Joël Schallenberg (Gestion logement Namur), «vu que 84% des locataires de l' AIS ont des revenus précaires, il est normal qu'ils aient moins de motivation à bouger, car les loyers du privé sont élevés. Et ce, même s'ils ne sont pas entièrement satisfaits de leur logement». Jean-Pierre Digneffe, directeur-gérant de la Maison liégeoise, constate aussi que certains préfèrent rester dans un logement étroit, plutôt que payer des frais de déménagements. Il note également, tout comme Fabrice Jacqmin, directeur-gérant du Foyer marcinellois, que, dans les grands ensembles, les locataires sont prêts à bouger pour ne plus payer des charges élevées (conciergerie, ascenseur, chauffage en commun). Mais la plupart des gens qui sont dans le logement social veulent y rester.

On retiendra aussi que les familles précaires s'accrochent un peu plus à leur logement que les personnes seules, comme l'observe Eric Demanet de Gestion Gembloux et Fosses. Les isolés sont plus mobiles, parce qu'ils créent ou recréent une famille – donc ils partent vers un logement plus adapté –, note Joël Schallenberg. Il ajoute: «Les grandes familles sont captives et financièrement et de par la nature de la composition familiale. Dans notre AIS [à Namur], il faut attendre deux ans avant qu'un logement de trois chambres et plus se libère contre six mois pour un logement une chambre.» Au Foyer marcinellois, Fabrice Jacqmin partage ce constat: les grandes familles sont plus «stables». Autre constante relevée aussi par les différents acteurs: l'augmentation des gardes alternées

entraîne une demande plus importante de grands logements, car chaque conjoint en sollicite un pour pouvoir accueillir les enfants.

Enfin, les ménages à revenus précaires restent captifs de leur zone, parce qu'ils disposent rarement d'un véhicule et dépendent des transports en commun. Par conséquent, ils souhaitent aussi rester proches des services qu'ils ont l'habitude de fréquenter (école, médecin, commerces...) ou de parents pour la garde des enfants. C'est ce que Stéphane Gérard de l' AIS Nord Luxembourg appelle la «double victimisation»: «Les revenus précaires ne peuvent pas accéder à des logements dans des zones mal desservies, car elles sont condamnées à l'isolement. Les candidats-locataires sont d'ailleurs très demandeurs d'un logement en centre urbain pour l'accès aux services». Jean-Pierre Digneffe, de la Maison liégeoise, signale que, «même si à Liège, il n'y a pas de problèmes de communications, lorsque quelqu'un est désigné pour un logement à l'autre bout de la ville, il y a un véritable déracinement».

## Une minorité de locataires hypermobiles

Par ailleurs, plusieurs acteurs observent aussi l'apparition de locataires précaires hypermobiles. «Il existe une minorité de locataires, insiste Béatrice Laloux, directrice au Syndicat national des propriétaires<sup>7</sup>, qui restent six mois dans un logement avant de passer dans un autre. Il faut le plus souvent deux mois avant que le propriétaire s'émeuve, deux mois pour rendre un jugement d'expulsion et le communiquer, et deux mois avant qu'un huissier expulse le locataire... qui se retrouve un logement. Et six mois, c'est quand tout va bien.» Cela peut prendre en effet un an.

Stéphane Gérard de l' AIS Nord Luxembourg n'en a connu que trois qui vont d'expulsion en expulsion, mais il se rappelle très bien de l'un d'eux qui, à Marche-en-Famenne, est passé d'un logement d'une SLSP, à un d' AIS, puis d'un bailleur privé, d'un CPAS, puis de nouveau d'un bailleur privé. «Ce sont des personnes reconnues insolvables. Elles ne sont pas à la rue, elles se trouvent toujours une solution de relogement. Pendant qu'elles occupent le logement sans payer de loyer, elles se refont une petite économie qui leur permet de reconstituer une garantie locative pour le prochain. C'est anecdotique, mais c'est intéressant de voir comment des gens ont pu s'organiser avec des mécanismes de survie.» A la Maison liégeoise, on estime à 5% ce type de locataires: «Ils ne paient rien, parce qu'ils estiment qu'ils sont dans du social et que la société doit les prendre en charge. Ils attendent d'être mis dehors et ne cherchent pas de solution.» Du côté du Foyer marcinellois, cette minorité de «gens qui ne s'installent pas» tendrait à croître.

*Baudouin Massart*

1. Smes-B, rue Haute, 322 à 1000 Bruxelles – tél.: 02/502.69.49 – courriel:

celluledappui@smes.be – site: www.smes.be ; SASLS – Crystal Palace, rue de la Borne, 14 à 1080 Bruxelles – tél.: 02 502 88 15 – courriel: infodirection@sasls.irisnet.be

2. Gestion Gembloux et Fosses, rue Victor Lagneux, 40/1 à 5060 Tamines – tél.: 071 74 33 74 – courriel: aisglgf@skynet.be

3. AIS Gestion Logement Namur, rue Saint-Nicolas, 71 à 5000 Namur – tél.: 081 22 59 66 – courriel: gestionlogementnamur@skynet.be

4. Nord Luxembourg, chée de Rochefort, 90 à 6900 Marloie – tél.: 0497 13 98 51 – courriel: ais-nordlux@skynet.be

5. La Maison Liégeoise, parvis des Ecoliers, 1 à 4020 Liège – tél.: 04 349 40 40 – courriel: jean.pierre.digneffe@maisonliegeoise.be

6. Le Foyer Marcinellois, ave du Chili, 18 à 6001 Marcinelle – tél.: 071 36 81 12 – courriel: foyrmar@swing.be

7. SNP, rue du Lombard, 76 à 1000 Bruxelles – tél.: 02 512 31 96 – site: www.snp-aes.be





# Mal-logement : la mobilité nuit à la santé

**Quand on parle de mobilité et de santé, on pense souvent à l'accès aux services de soins des habitants de zones rurales et isolées. Mais que l'on se situe en territoire rural ou urbain, qu'en est-il de la santé quand on vit une situation de mobilité dans le logement ?**

Gens du voyage, personnes sans-abri ou autres personnes en situation de grande précarité qui déambulent de logement précaire en logement précaire... Ces hommes et ces femmes n'ont pas grand-chose en commun. A une exception près : une certaine mobilité et précarité dans le logement. Qu'elle soit contrainte ou choisie, cette mobilité a des répercussions sur leur état de santé et sur l'accès aux soins.

«Le fait d'avoir un logement fixe crée des effets inattendus, souligne

d'emblée Frank Vanbiervliet, responsable des missions belges chez Médecins du monde (MDM)<sup>1</sup>. Un bon logement, cela joue sur le fait de se sentir en sécurité, d'être à l'aise, cela a des effets sur l'estime de soi, sur le fait de se prendre en main. Cela fait bouger énormément de choses au niveau de la santé mentale.» Le constat est sans équivoque : le fait de ne pas avoir un logement de qualité a des effets destructurants et renforce les vulnérabilités, en termes de santé mentale mais pas seulement.

## **Pas de logement de qualité, pas de santé !**

«Il y a énormément de problèmes de santé dus à l'instabilité du logement, confirme Bernadette Michel, médecin généraliste et membre du CA du Collectif logement à Hannut<sup>2</sup>. Des problèmes de dépression, d'anxiété... Et ce n'est pas un médecin qui peut résoudre ces problèmes. Le médicament n'est qu'un emplâtre dans ces cas-là.» Ces souffrances sont dues aux impacts des coûts du logement. Sans parler des locataires et de leurs enfants expulsés pour ne pas avoir pu déboursier le loyer en fin de mois.

Et quand on n'a pas de logement, alors ? Vivre à la rue, c'est sûr, n'est pas bon pour la santé. Sur base d'une enquête menée en 2010 auprès d'un public de personnes sans-abri, Médecins du monde dresse leur portrait sous l'angle de la santé. Leur espérance de vie se situe entre 45 et 50 ans, soit environ 30 ans de moins que celle d'un Belge (79 ans), souligne un communiqué de MDM du 25 novembre. Les pathologies les plus fréquentes sont liées au froid et aux problèmes d'hygiène : infections respiratoires, affections dermatologiques, problèmes aux pieds. Un



© IStockphoto

patient sur deux souffre d'une maladie chronique, les troubles psychiques sont beaucoup plus courants que dans la population générale, une personne sur trois souffre d'une maladie psychiatrique sévère et une sur trois souffre d'une addiction.

« Il faut rappeler qu'un sans-abri fait pas mal de chemin à pied par jour, renchérit Frank Vanbiervliet. Un demandeur d'asile, par exemple, va chez Convivial au bout de Forest, va chercher une soupe là-bas puis jusque chez un médecin à Schaerbeek. L'accueil développé dans le cadre du Plan hiver du Samu social se situe tout au bout d'Etterbeek. Il y a les transports publics, mais sans titre de voyage et parfois sans titre de séjour, c'est difficile... Il y a donc énormément de problèmes aux pieds, en combinaison avec le froid. »

Autres types de nomades, autres problématiques. Chez les Gens du voyage, les problèmes de santé mentale se manifestent souvent à la suite des expulsions à répétition dont ils sont victimes. Les enfants sont particulièrement fragiles face à ces épisodes, douloureusement vécus. « Ce sont des problématiques qui découlent directement du fait que l'habitat mobile n'est pas pris en compte

en Wallonie, explique Pascale Nizet, du Centre de médiation des Gens du voyage<sup>3</sup>. Car il n'y a pas ici d'organisation officielle du séjour des Gens du voyage. » A ces risques d'expulsion s'ajoute le fait que ces groupes sont souvent relégués dans des lieux qui posent question du point de vue santé, parce qu'ils sont à proximité d'une voie ferrée, d'une autoroute ou encore d'un zoning industriel.

### La mobilité, un frein à l'accès aux soins

« Les terrains où habitent les Gens du voyage sont souvent très excentrés, continue Pascale Nizet, d'où un problème d'accès physique aux hôpitaux, maisons médicales, médecins. Parfois, il n'y a qu'un bus qui passe deux fois par jour. » L'accès géographique est en jeu, mais aussi celui à l'information. Car souvent, quand on séjourne temporairement dans un lieu, on ne sait pas où s'adresser, on ne connaît pas les services existants. Les expulsions peuvent aussi être en cause dans l'arrêt d'un traitement. « Cet été, nous avons eu deux ou trois situations de ce type, alors que nous étions face à des problèmes de santé parfois très graves (maladies infectieuses, cancer) », déplore Pascale Nizet.

Pour les Gens du voyage, ce sont les situations d'urgence qui posent problème. Car un suivi médical à plus long terme s'organise tant bien que mal à partir du lieu où ils séjournent à demeure pendant une partie de l'année. Ils y ont un médecin traitant, un hôpital de référence, quitte à avaler les kilomètres pour se rendre à une consultation.

La continuité des soins se révèle par contre un défi de taille pour les personnes sans-abri ou dont les installations sont toujours provisoires. « Il faut de l'énergie pour s'orienter vers une nouvelle filière de soins. C'est aussi pour cela qu'il y a une partie de la population qui ne se soigne que dans les services d'urgence », nous assure Bernadette Michel. Quant aux généralistes, ils peuvent difficilement assurer un véritable suivi des patients en errance qui passent constamment d'un interlocuteur à un autre.

Souvent, l'accès aux soins pour ces personnes se réduit à l'hôpital, résume quant à elle Begoña Cainas, du service social de l'hôpital Saint-Pierre. « C'est un des seuls endroits où les gens viennent. C'est le dernier recours. Mais il s'agit toujours de traiter des problèmes ponctuels ou qui doivent déboucher sur une hospitalisation. » En effet, nous confirme Frank Vanbiervliet, personne

ne va refuser de soigner des situations d'urgence. «Mais il y a urgence et urgence. Une personne qui a le diabète, par exemple, s'il n'y a pas de risques immédiats, ne recevra pas de soins. Alors que sur le long terme, elle court des risques importants. Il n'y a jamais non plus de suivi post-opératoire.»

Autre constat, partagé par le Centre de médiation des Gens du voyage et par Médecins du monde: la persistance chez certains médecins généralistes de stéréotypes qui jouent sur la relation entre le soignant et le soigné. Parfois, ils empêchent une prise en charge directe, notamment par crainte du médecin de ne pas être payé.

### Barrières administratives: le parcours du combattant !

Pour chacune des démarches médicales effectuées, le bénéficiaire d'une allocation sociale a besoin d'un réquisitoire. Or les CPAS ont souvent une convention avec un hôpital et l'octroi d'un soutien financier pour les frais médicaux empêche le choix des intervenants. Bref, chaque fois qu'on change de commune, on change de médecin. Difficile, dans ce contexte, de garantir un suivi dans la durée.

Difficile aussi, pour certains, de couvrir les frais existants même si les modalités d'un suivi démocratique existent. L'aide médicale urgente (AMU) est dispensée aux personnes en séjour illégal. Elle impose à ses bénéficiaires de payer la première consultation afin de fournir une attestation de besoin d'aide médicale, exigée par le CPAS pour son enquête sociale. Or si les déménagements se succèdent, ces premières consultations payantes se multiplient.

Encore faut-il savoir quel CPAS est compétent quand on dort un jour à gauche, un jour à droite. «Pour les personnes précarisées en Belgique, l'accès aux soins dépend du lieu de résidence. C'est parfois difficile de déterminer le CPAS compétent», explique Sophie Damien, assistante sociale au Caso de MDM à Bruxelles. Et de citer l'exemple des sans-abri qui dorment à la Gare du Midi. «Trois CPAS sont compétents selon

l'endroit où l'on dort dans la gare. Si les CPAS ne font pas preuve de souplesse, conclut-elle, ils se renvoient constamment la balle.» Des conflits de compétence, il y en a aussi entre le CPAS de 1000 Bruxelles et Fedasil, quand il s'agit de demandeurs d'asile «non désignés» (demandeurs d'asile qui n'ont pas reçu de place d'accueil, en raison du manque de places disponibles). On ne peut que souligner l'absurdité de la situation, quand c'est un même secrétaire d'Etat, Philippe Courard (PS), qui est compétent pour les deux instances.

La domiciliation reste aussi un obstacle majeur au remboursement des soins. De manière effective, il faut un domicile pour être affilié à une mutuelle. Or la mobilité dans le logement freine considérablement les procédures. Et à défaut d'une domiciliation, les étrangers porteurs d'une maladie grave ou chronique ne peuvent pas avoir recours à la protection médicale de l'article 9ter<sup>4</sup>, qui prévoit une autorisation de séjour pour des raisons médicales. A Bruxelles, il leur reste l'AMU. Mais à Anvers, *peanuts!*

Dans la première ville flamande, l'accès aux soins serait même utilisé pour réguler le flux migratoire. Cela, sous prétexte de combattre ce que certains qualifient de «tourisme médical». «Or l'accès aux soins n'a pas d'impact sur la migration en tant que telle, tient à préciser Frank Vanbiervliet. Ce sont plutôt des facteurs d'insertion dans l'économie locale ou encore liés à la présence importante d'une communauté sur le territoire qui jouent.»

Autre forme de mobilité internationale, avec son lot d'obstacles à franchir. Des Européens de l'Est, Bulgares ou Polonais, se déplacent jusqu'en Belgique pour venir travailler temporairement sur des chantiers. «Ils ne sont pas en règle au niveau administratif, travaillent sans être assurés, explique encore Frank Vanbiervliet. Ils dorment sur les chantiers et le week-end, parce qu'ils sont jetés dehors par leurs patrons, ils atterrissent dans les dispositifs du Plan hiver.» Les Européens doivent avoir recours à l'assurance-maladie de leur pays. Mais les temps de remboursement sont énormes et les taux diffèrent d'un pays à l'autre.

Ils manquent de moyens pour avancer cet argent. Il existe une bonne pratique à Bruxelles, tempère néanmoins le chef de missions: après un an de séjour d'un Européen en Belgique, s'il déclare qu'il n'a pas de mutualité dans son pays, il peut automatiquement bénéficier de l'AMU.

### Le logement adapté, LA priorité

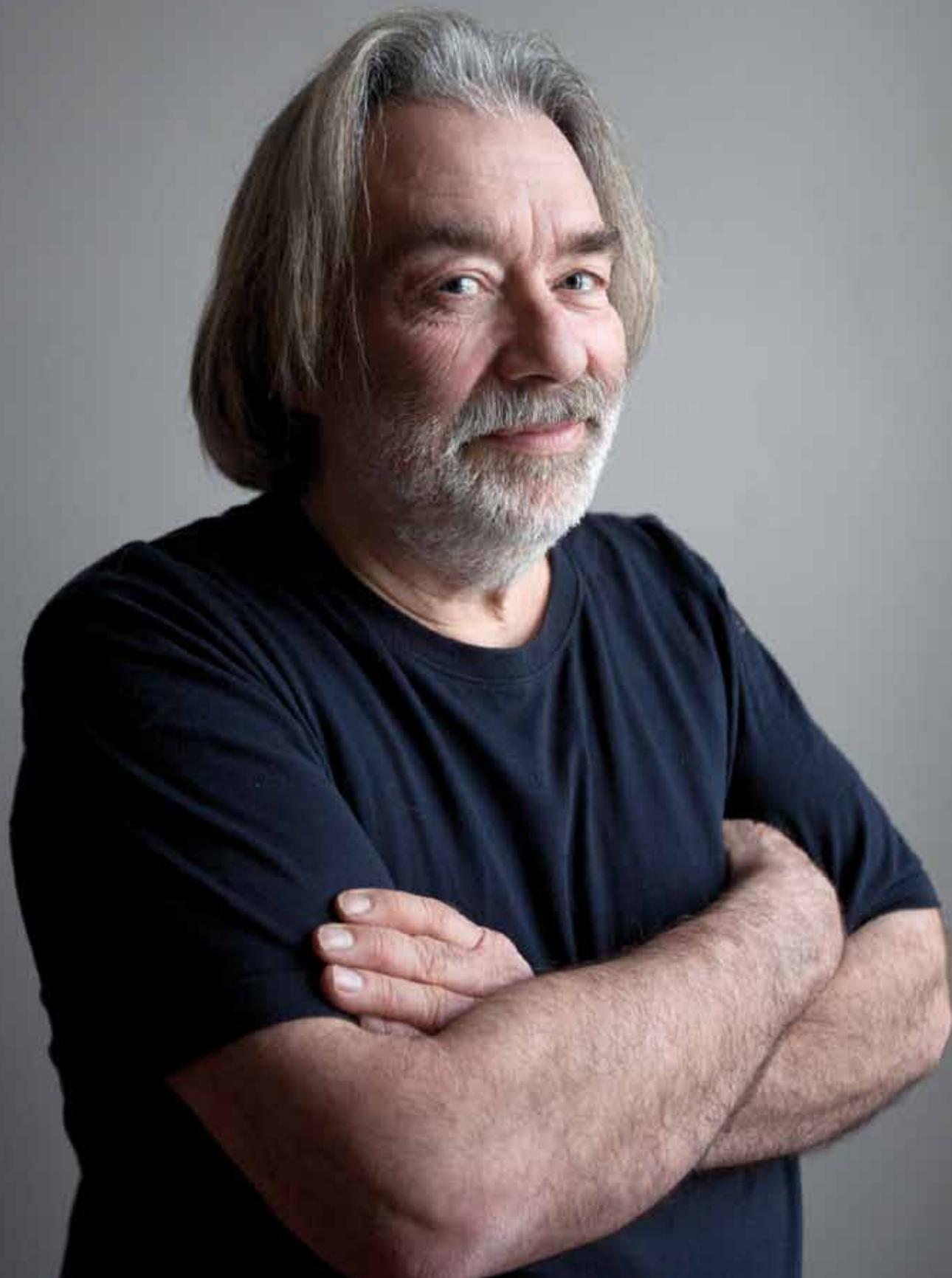
«Au Collectif logement, depuis 10 ans, l'objectif est que les bénéficiaires puissent rebondir, via le passage temporaire par un logement bon marché. De quoi repartir ensuite sur le marché locatif normal. Mais force est de constater qu'aujourd'hui, les personnes qui ont trouvé un logement à un prix social ne peuvent plus avoir accès au marché locatif normal», nous dit Bernadette Michel. Or, à l'unanimité, la priorité, c'est l'accès au logement. «Guérir nécessite un lieu où se poser, en sécurité, adapté», soutient Pierre Verbeeren, directeur général de MDM, dans le communiqué.

Un logement adapté signifie qu'il tient compte des spécificités de ses habitants: logement supervisé ou communautaire pour les uns, logement social couplé à une assistance psychiatrique pour les autres... Un logement adapté, c'est peut-être aussi reconnaître le nomadisme comme un mode de vie, la caravane comme un logement et en organiser les modalités de séjour. Quant à ceux, précaires parmi les précaires, qui vivent la mobilité dans l'exil, MDM plaide pour leur faciliter l'accès aux soins (sans-papiers) et leur organiser un accueil digne (demandeurs d'asile).

#### Marinette Mormont

1. Médecins du monde, rue de l'Eclipse, 6 à 1000 Bruxelles – tél.: 02 648 69 99 – courriel: info@medecinsdumonde.be – site: www.medecinsdumonde.be
2. Collectif Logement, rue Zénobe Gramme, 42 à 4280 Hannut – tél.: 019 51 09 79 – courriel: info@collectiflogement.be – site: www.collectiflogement.be
3. Centre de médiation des Gens du voyage et des Roms, rue des Relis Namurwès, 1 à 5000 Namur – tél.: 081 24 18 14 – courriel: gensduvoyage@skynet.be – site: www.cmgv.be
4. Article 9ter de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers.

# **Jürg Schuppisser, un chauffeur de bus thermonucléaire**



**Ancien militant anti-armements nucléaires, Jürg Schuppisser convoie aujourd'hui des enfants sourds et malentendants vers leur école. A bord de son bus, il arpente ainsi Saint-Josse et Schaerbeek en quête de ses petits passagers.**

Passer de l'«eurocommunisme» militant et antinucléaire à la conduite d'un petit bus scolaire pour enfants sourds et malentendants en Région de Bruxelles-Capitale, c'est possible, Jürg Schuppisser l'a fait. Laborantin textile en Suisse, Allemagne, Autriche et puis du côté de Vilvorde à ses débuts, ce Suisse né à Bruxelles, aujourd'hui âgé de 61 ans, bascule du côté syndical de la force à la suite d'un mouvement de grève auquel il participe et qui finit mal pour lui. Renvoyé pour cause de «distribution de tracts», notre homme s'investit alors dans la lutte sociale pour finir par «faire carrière dans l'associatif», tout d'abord dans l'Association pour la paix, membre de la toujours célèbre aujourd'hui Coordination nationale d'action pour la paix et la démocratie (CNAPD).

Soutenus par la Communauté française, Schuppisser et ses comparses d'alors (nous sommes à la fin des années 70) sont des pacifistes convaincus, mais pas de ceux qu'on appelle alors les «fusils brisés». «Nous n'étions pas des objecteurs de conscience, se souvient Jürg Schuppisser. Notre mouvement était plutôt issu de la résistance de la Seconde Guerre mondiale, il s'agissait d'une mouvance anti-Guerre froide, antinucléaire. C'était un mouvement européen, qui s'opposait aux missiles américains et soviétiques.» Il faut dire qu'à l'époque, le sujet était plutôt «chaud» puisque 1979 voit l'Otan décider de déployer des missiles nucléaires sur le territoire européen en réponse au positionnement de missiles soviétiques, toutes têtes pointées vers l'Europe occidentale.

### «The War Game» sous le bras

Actif dans les manifestations, Jürg Schuppisser ne fait pas que battre le pavé, il cire aussi les bancs des écoles. «Nous menions également des actions de sensibilisation au sein des établissements scolaires, continue-t-il. Les

professeurs nous utilisaient comme éléments extérieurs face aux militaires lors de débats organisés dans les écoles. Moi qui étais un timide, j'étais servi : je participais à trois ou quatre séances par jour, devant des centaines d'élèves.» Une activité doublée d'une volonté de prévention. «Je me baladais avec une copie vidéo de "The War Game" <sup>1</sup> sous le bras, sourit-il. On passait le film aux élèves pour les faire réfléchir.»

Néanmoins, les années passant et la perestroïka faisant son effet, la menace nucléaire décroît. A l'aube des années 90, le mouvement antinucléaire atteint sa «phase d'effilochement», signe que les temps changent. L'Europe se réunifie progressivement, l'Union européenne prend son envol et nous retrouvons Jürg Schuppisser lors de la signature du traité européen d'Amsterdam en 1997.

A la tête de la délégation belge des «Marches européennes contre le chômage, la précarité et les exclusions», une plate-forme d'associations qui luttait à l'époque pour un traité plus social, Schuppisser tire à ce moment ses dernières cartouches de militant, lui qui pensait qu'«il fallait construire l'Europe par le bas». «Je n'ai jamais eu le profil de l'acteur socioculturel formé à la lutte au coude à coude pour se faire une place ou se bâtir un empire d'asbl, comme cela se passe parfois dans le monde associatif», ironise-t-il, un rien désabusé peut-être.

A compter de ce moment, notre interlocuteur va donc enchaîner les petits boulots. On le verra confectionner des tartes «pour un célèbre pâtissier qui a aujourd'hui une succursale à New York», voire des pralines. Période un peu plus compliquée, durant laquelle l'homme cherche une formation qui puisse lui fournir un travail. C'est alors qu'en 2001, au détour d'un couloir de Bruxelles Formation, Schuppisser se voit offrir la chance de réaliser un rêve

d'enfance : conduire un gros véhicule. Il se forme alors à la conduite de car.

### 33 kilomètres tous les jours

Aujourd'hui, Jürg Schuppisser travaille pour une entreprise privée de transport en bus. Celle-ci reçoit une subvention de la Cocof pour convoyer, tous les jours, des enfants sourds et malentendants âgés de 3 à 12 ans vers leur école intégrée pour enfants à déficience auditive<sup>2</sup>, située à Woluwe-Saint-Lambert. Et c'est Jürg qui s'en charge pour 18 d'entre eux, résidant à Saint-Josse et Schaerbeek, trois autres collègues ayant la charge de couvrir le reste de Bruxelles. Une tâche dont il s'acquitte avec le sourire et un plaisir non dissimulé. «Ma relation avec les gosses est super, je les adore. On les voit grandir et puis ils nous quittent... C'est "triste", mais les anciens sont encore beaucoup à venir me taper dans la main quand je me promène dans la cour de récréation. Ce lien social est un des intérêts de ce boulot, en plus du contact avec les parents. Le sourire de ces derniers quand ils me voient arriver est vraiment gratifiant. C'est un plaisir de vivre, ça !»

En effet, tous les jours de la semaine, Jürg Schuppisser accomplit son petit tour de 33 kilomètres, matin et soir, pour venir chercher et redéposer, à domicile, les chérubins qu'il convoie. Le ramassage et le dépôt se font donc individuellement. «Le matin, je passe à la maison de chacun des enfants. Je ne sonne pas, l'enfant doit être devant la porte, à temps en plus. Si chacun des petits a deux minutes de retard, ça fait 40 minutes en bout de parcours ! Pour le retour, un des parents doit être présent, évidemment. Si personne n'est là, ce qui arrivait malheureusement de temps en temps à une époque, je dois aller conduire l'enfant au poste de police...»

Une discipline qui peut paraître dure mais qui est nécessaire au bon déroulement du voyage et à la réalisation du double rôle confié à ce transport si important. En effet, si le bus permet à ces enfants «fragilisés» d'arriver à l'école, il joue aussi un rôle pour les

parents. « Un enfant sourd, au début en tout cas, ne peut pas se rendre à l'école par ses propres moyens. Il discerne moins les dangers, n'a pas une perception "de la vie" comme un enfant qui entend. Mon rôle dans ce contexte est d'amener des enfants apaisés à l'école, c'est un petit chaînon d'un processus éducatif au sein duquel les enfants essayent de rattraper leur retard. Et pour les parents, cela les libère, ça leur permet de pouvoir se rendre au travail l'esprit apaisé. »

Cependant, si d'après Jürg Schuppisser, ces mêmes parents lui font une confiance absolue (« Cela fait cinq ou six ans que je fais ce métier et je n'ai jamais eu un seul accroc de circulation, touchons du bois »), certains éprouveraient un sentiment envers leurs enfants qui pourrait passer pour de la surprotection. « Il est clair qu'il peut y avoir quelquefois une surprotection naturelle. La maman, souvent, prend fait et cause du handicap de son enfant », nous dit-il.

### Un peu de silence dans le bus !

Dans le bus, malgré l'importance de la « mission » de notre interlocuteur, l'ambiance est, paraît-il, on ne peut plus décontractée, un constat dû en partie, selon Schuppisser, à la souplesse du convoyeur. « Il ne faut pas croire, un enfant sourd ou malentendant, cela fait du bruit. Et ils sont en général assez nerveux. Avant, les patrons disaient au chauffeur "C'est toi le boss, ici" ... Aujourd'hui, cela a heureusement bien évolué. Le principal, c'est que tout le monde se sente bien, il faut que l'équipage fasse équipe ! »

A l'heure actuelle, tout se passe donc bien. Mais ça n'a pas toujours été le cas. Si aujourd'hui Schuppisser est en effet accompagné d'un... accompagnateur scolaire chargé par la Cocof de s'occuper des passagers, ce n'était pas le cas lors de sa première année de service, faute de moyens... « Le bon côté, c'est que j'avais plus de contacts avec les enfants et les parents, explique-t-il. Mais pour le reste, c'était un peu l'enfer, le risque était grand. Vous ne pouvez pas être en même temps

attentif à 18 enfants et à la folie de la circulation dans les quartiers dans lesquels je passe et où la conduite se résume souvent à du "Vas-y bouge-toi que je me pousse" ... Un jour, j'ai un enfant particulièrement difficile qui a essayé de sortir du bus en plein rond-point de l'OTAN », s'exclame-t-il. Puis, ajoute-t-il, l'air malicieux : « Cependant, si les choses dégénéraient un peu trop, j'avais développé une petite technique : un petit coup de frein un peu plus sec que les autres et ça réveillait tout le monde. Je m'arrêtais aussi immédiatement en attendant que le calme se fasse. Mais ce genre de cas est rare et aujourd'hui la situation est bien meilleure, la Cocof a fait de gros efforts... »

A parler des quartiers dans lesquels le bus passe, ceux-ci ont la réputation d'être « populaires » et caractérisés par une forte population d'origine étrangère, en situation économique parfois difficile. Une caractéristique qui rend le travail de Jürg Schuppisser encore plus indispensable d'un point de vue social ? « La plupart des enfants que je convoie sont en effet d'origine maghrébine, turque, latino-américaine ou philippine, note-t-il. Mais attention ce ne sont pas tous des enfants issus d'un milieu paupérisé. Il y a aussi des enfants d'ambassadeur qui montent dans le bus. Et il ne faut pas croire que tous les habitants des quartiers de Saint-Josse ou du bas de Schaerbeek sont pauvres. Il y a une grosse classe moyenne supérieure qui s'est développée dans ces zones. Les commerçants de la rue de Brabant en sont un bon exemple... ! »

### Impossible de nourrir une famille

A l'heure de faire les bilans, Jürg Schuppisser se fait néanmoins pessimiste. Selon lui, une grosse pénurie de chauffeurs de bus risquerait de frapper le secteur dans les années à venir. En cause, notamment, certaines entreprises. « Le législateur européen a imposé récemment une formation supplémentaire, note-t-il. Or, d'après ce que j'entends, certaines entreprises tarderaient à mettre cette

formation en place... » Autre sujet de préoccupation : le salaire, qui ne serait pas bien gras. « C'est assez mal payé, regrette Schuppisser. Pour moi, à l'âge que j'ai, cela passe. Mais si vous avez une famille à nourrir, c'est impossible. Conséquence de cela : la plupart des chauffeurs actuels sont âgés, d'autant plus qu'avec la faiblesse du salaire, un pensionné peut se permettre de faire ce genre d'activité en complément de sa pension ! »

L'entretien touche à sa fin et notre chauffeur de bus se lève. Farfouillant dans un coin de la pièce, il en exhume deux affiches antinucléaires fleurant bon la nostalgie du début des années 80, pour nous les tendre. « Tiens, c'est pour vos bureaux. » Néanmoins, malgré cette madeleine de Proust, une question, bien contemporaine celle-là, se fait un peu plus lancinante : les enfants de l'école intégrée n'auront-ils bientôt plus personne pour les conduire à l'école ?

Julien Winkel

1. « The War Game » (« La Bombe », en français) est un documentaire-fiction réalisé par Peter Watkins en 1965 où l'auteur filme, dans le style des actualités et en s'appuyant sur des documents filmés à Hiroshima et Nagasaki, le déclenchement d'une guerre entre l'OTAN et l'URSS, une attaque atomique de cette dernière sur le Kent et ses conséquences : le massacre de milliers de personnes, le sacrifice des civils par l'État, la lutte pour survivre, le parti-pris gouvernemental des médias. Commandé par la BBC, le documentaire n'a finalement pas été diffusé. Source : Wikipédia.

2. Située sur le même site que l'école d'enseignement ordinaire « Singelijn » (les deux structures partagent la cour de récréation ou encore la salle de gymnastique), l'école intégrée permet à des enfants sourds et malentendants de suivre une scolarité tout en étant en contact avec les enfants de l'école « normale ». Pour certains, l'école intégrée est un tremplin qui peut leur permettre, après un ou deux ans de classe spéciale, lorsque leur langage est suffisamment développé, d'être intégrés complètement dans une classe ordinaire. Pour d'autres, à la déficience auditive plus profonde, l'enseignement continue à être donné séparément, mais ils peuvent bénéficier, en dehors de la classe, d'occasions d'intégration « partielle » avec les enfants de l'école Singelijn. L'école intégrée organise les cours de maternelle, primaire et secondaire.



# Changement de voie pour les sans-abri des gares

**Les gares ont toujours attiré et attireront toujours nombre de sans-abri. Comment les sociétés de transport public gèrent-elles cette présence embarrassante au regard de leurs contraintes commerciales ? Après la répression, place à la réflexion.**

En 2008, la Strada<sup>1</sup> recensait le nombre de sans-abri à Bruxelles. Sur les 263 personnes qui dormaient à la rue le jour du comptage, plus de la moitié avait élu domicile autour d'une des trois gares bruxelloises. La foule qui se bouscule dans ces lieux de passage ne constitue

pas seulement une opportunité de faire la manche, mais aussi une présence rassurante. « C'est un lieu public et ouvert où ils se sentent à l'abri des agressions », remarque Jean-Louis Limchamps, assistant social à la Strada.

Les canettes vides, les couloirs qui sentent l'urine, aux yeux des sociétés de transport, tout cela fait un peu désordre. D'autant plus que les gares ont tendance, depuis quelques années, à devenir de véritables centres commerciaux où le passant doit avoir envie de s'attarder et de consommer. A la Stib comme à la SNCB, on se plaint aussi d'un public qui présente de plus en plus de troubles de santé mentale.

« En tant que transporteur, nous avons un rôle de développement économique. Il faut attirer les passagers, travailler notre image. Si nous ne sommes pas efficaces, c'est toute la Région bruxelloise qui risque de s'asphyxier », rappelle Evelyne Parello, responsable prévention à la Stib. « Mais nous sommes aussi des êtres humains », nuance-t-elle aussitôt. Car si les sociétés de transport répètent en chœur que leurs infrastructures ne sont pas faites pour accueillir des sans-abri, elles introduisent aussi une zone de tolérance. A la Stib comme à la SNCB, la mendicité n'est réprimée que si elle est jugée agressive. Par grand froid, la société des chemins de fer a aussi pour habitude de laisser ses gares ouvertes la nuit.

Entre réprobation et compassion, «cette ambivalence se reflète chez les passagers, remarque Evelyne Parello. On reçoit du courrier de clients qui râlent contre la présence des sans-abri comme de clients qui ne veulent pas que les sans-abri soient mis dehors. Et parfois, ce sont les mêmes personnes!»

### Etablir le dialogue

Pour faire face à cette situation délicate et complexe, les sociétés de transport public se sont lancées depuis peu dans une politique de dialogue avec les acteurs du secteur sans-abri.

Pour la Stib, ce dialogue a commencé par un partenariat avec l'asbl Bij Ons, à laquelle elle octroie un subside pour effectuer une maraude dans ses stations. «Ce qui nous a attirés dans cette association, c'est que leurs éducateurs sont d'anciens sans-abri», commente Evelyne Parello. La Stib, pour sa part, s'engage à informer les travailleurs de Bij Ons de la situation dans ses stations et des problèmes spécifiques qu'elle peut y repérer. Cette volonté de travailler en partenariat avec le secteur associatif a été formalisée dans la circulaire du 30 septembre 2010 signée par la ministre bruxelloise des Transports publics, Brigitte Grouwels (CD&V).

En 2011, la Stib lancera aussi un projet pilote visant à mettre en place une charte sociale pour rétablir le dialogue entre les commerçants et les sans-abri à la station Bourse. «L'objectif est d'aller à la rencontre des différents publics qui se croisent dans cette station afin de changer le regard que les uns ont sur les autres et de restaurer le dialogue. Cette station est située en plein cœur de Bruxelles, à la croisée de lieux touristiques et de quartiers populaires. Il y a aussi beaucoup de ressources associatives dans le quartier. C'est pour toutes ces raisons que nous l'avons choisie.»

Côté rail, la SNCB se lance aussi dans quelques innovations. En avril, elle annonçait sa participation au projet européen Hope in stations (voir Alter Echos n° 293 du 27 avril 2010: «Nouvelles locomotives pour les SDF du rail»). L'objectif est de développer

un modèle de prise en charge des SDF dans les gares à partir d'une observation du terrain et d'un travail réunissant acteurs privés, publics et associatifs. Une personne de référence, choisie par la SNCB pour son profil social, assure la coordination des intervenants sociaux sur le terrain et un chercheur a été engagé pour établir un état des lieux de la situation à la Gare Centrale.

### Vers quel modèle d'intervention dans les gares?

Toutes les gares du monde semblent exercer le même attrait auprès des personnes en situation précaire. L'objectif du projet Hope in stations, auquel sept pays sont associés, est aussi de partager les connaissances et les expériences au niveau européen.

A Rome, un centre d'aide<sup>3</sup>, géré par la coopérative Europe consulting, a été installé au sein de la station Termini. Un véritable «hub» de l'intervention sociale où l'on trouve, en vrac: abri de nuit d'urgence, ordinateurs avec accès au web, aide médicale et psychologique, services d'insertion professionnelle, ateliers créatifs... Une expérience similaire est menée à Berlin.

Pour Patrick Italiano, sociologue à l'ULG en charge de la partie belge de la recherche, ce type d'approche centralisée n'est pas adapté à la réalité bruxelloise. Depuis deux mois, le chercheur sillonne la Gare Centrale à la rencontre des sans-abri. S'il doit faire preuve de réserve vis-à-vis d'un travail en cours, il remarque néanmoins «qu'il existe une diversité de problématiques qui justifie une diversité d'approches». La SNCB, notons-le, collabore avec pas moins de 14 associations différentes actives dans le secteur sans-abri.

Alors que la Gare du Nord et la Gare du Midi attirent majoritairement une population de migrants «de passage», la Gare Centrale est occupée essentiellement par des sans-abri que le chercheur qualifie «d'historiques». Si les premiers se révèlent plutôt «consommateurs de services», les seconds se méfient de la main qu'on leur tend, remarque Patrick Italiano. «Le fait

## « Mendier, oui. Harceler les passants, non »

Il y a un an, la Stib déclenchait l'indignation avec une campagne invitant les passagers à ne pas encourager la mendicité. Face à la levée de boucliers qu'avait suscitée cette opération, la Stib précisait que son message portait uniquement sur la «mendicité agressive». L'arrêté du gouvernement bruxellois du 13 décembre 2007 réprime la mendicité. Considérée comme une incivilité, elle peut théoriquement entraîner une amende! Le texte jusque-là ne disposait pas d'arrêtés d'application. Après la maladresse de la Stib, la ministre des Transports publics Brigitte Grouwels (CD&V)<sup>2</sup> a précisé dans une circulaire du 30 septembre 2010 que la mendicité reste interdite, «mais tolérée dans les zones non payantes, tant que les voyageurs présents ne sont pas importunés». Cet épisode regrettable a au moins le mérite d'avoir clarifié la situation.

Même politique à la SNCB.

«Mendier, oui. Harceler les passants, non», déclare Louis Maraite, porte-parole de la SNCB Holding.

## Intervention musclée?

En mai, Jean-Louis Limchamps coordonnait un groupe de parole à la Strada sur le thème de la colère. «De la colère, les discussions se sont orientées vers la violence. Le racisme, l'exclusion de la part des professionnels de la sécurité et de la police font partie du quotidien des sans-abri. D'un autre côté, il ne faut pas croire qu'on est systématiquement dans des rapports de force. Il y a aussi beaucoup d'attention. On fait sortir les gens poliment, on ferme parfois les yeux sur le règlement. A mon sens, l'attitude générale est plutôt à la tolérance.»



© Agence Alter / Arnaud Grégoire

d'être à la rue depuis longtemps est associé à des problèmes de santé mentale, que ce soit la cause ou la conséquence. On est confronté à des personnes qui connaissent bien toutes les ressources qui sont à leur disposition, mais se méfient de l'aide proposée. Ils sont farouches. Il faut une certaine douceur pour approcher ce public.»

Au-delà de la nécessité de préserver la diversité d'approches qui caractérise le secteur associatif en Belgique, Patrick Italiano pointe un autre danger d'une centralisation de l'aide. «Un sans-abri pour lequel les choses se seraient mal déroulées à un endroit doit pouvoir s'adresser à un autre service sans traîner ce passé.»

### Des agents mieux formés

On a vu combien gérer la présence des sans-abri dans les gares est une question sensible. Les agents de sécurité y sont confrontés quotidiennement. A la Stib, des ateliers organisés en interne pour ses agents révélaient comment certains peuvent se sentir tiraillés entre devoir professionnel, empathie et sentiment de culpabilité. Si les agents de sécurité doivent parfois affronter l'agressivité des sans-abri, les sans-abri se plaignent régulièrement de l'agressivité des agents de sécurité. Notons au passage que les agents des sociétés de transports publics ne sont pas les seuls à intervenir sur le

terrain. Dans les gares, les commerçants font aussi appel à des sociétés privées.

Les Infirmiers de rue<sup>4</sup> ont mis en place une formation sur l'hygiène et la santé à destination spécifiquement des gardiens de parc, agents de nettoyage, de quartier, de sécurité... Habitues à aborder un sujet aussi tabou que l'hygiène avec les sans-abri, ces infirmières ont acquis une expertise en termes de communication qui peut s'avérer précieuse pour désamorcer quelques situations tendues. La formation est aussi l'occasion de présenter les différents services de santé auxquels ces agents peuvent faire appel en cas de pépin.

Six agents de Securail ont été formés. Et d'autres formations sont programmées par la SNCB dans le cadre du projet Hope in stations. La Stib a également annoncé qu'elle organiserait des formations pour son personnel. Emilie Meessen, coordinatrice des Infirmiers de rue, ne tarit pas d'éloges pour commenter cette première expérience. «Les responsables de Securail ont constaté une diminution de l'agressivité. Les agents sont contents de la reconnaissance faite de leur travail, d'être intégrés dans le réseau associatif et considérés comme partenaires à part entière.»

### Changement de stratégie

Si les sociétés de transport public affichent aujourd'hui leur volonté d'ouvrir le dialogue avec les acteurs de l'associatif, il semble que cela n'ait pas toujours été la politique maison. La tendance il y a quelques années aurait plutôt été de chasser les SDF sans ménagement, murmure-t-on dans le secteur sans-abri. Ni très charitable, ni très efficace.

Une analyse que ne dément pas le porte-parole de la SNCB, Louis Maraite. «Depuis les années 2000, la fréquentation des gares enregistre une augmentation quasi linéaire de 5% par an. Bien sûr, tout ce passage, ça intéresse du monde: des publicitaires, des commerçants, des sans-abri... Il y a eu une prise de conscience qu'il fallait rendre ces lieux plus conviviaux. Rappelons aussi l'effet électrochoc de l'affaire Van Holsbeek, en 2006, en termes de

sécurité. Dans un premier temps, on a agi de façon ferme. Puis, on est passé de la répression à la réflexion.»

Même son de cloche du côté du front commun des SDF. «Avant, on était dans la confrontation. Avec le projet Hope, il y a un dialogue qui s'est créé. Même si, bien sûr, le projet de la SNCB reste de mettre les sans-abri dehors», déclare Jean Peeters.

Sandrine Warsztacki

## Gare à la crise de Fedasil

Depuis le déclenchement de la crise de l'accueil à Fedasil, les gares voient affluer, en plus des SDF «habituels», des familles entières de demandeurs d'asile. Les mesures bricolées par le gouvernement en affaires courantes pour ouvrir des places d'urgence dans des casernes ou des centres de vacances ne semblent rien y faire. Depuis l'expulsion fin novembre des demandeurs d'asile de la Gare du Nord par la bourgmestre de Schaerbeek, un local a été sommairement «aménagé» au niveau -1 de la station. Une vingtaine de personnes y ont trouvé refuge. Le Ciré estime à environ 250 par semaine le nombre de demandeurs d'asile qui ne se voient pas attribuer de place par Fedasil.

**web+**  
Gratuit

[www.alterechos.be](http://www.alterechos.be)  
N°299: Nico Lauwers, policier: «Ça ne sert à rien de punir les sans-abri»

1. Strada, avenue Louise, 183 à 1050 Bruxelles – tél.: 02 552 01 78 – site: [www.lstb.be](http://www.lstb.be)
2. Cabinet de Brigitte Grouwels, bd Saint-Lazare, 10 à 1210 Bruxelles – tél.: 02 517 13 33 – courriel: [info@grouwels.irisnet.be](mailto:info@grouwels.irisnet.be) – site: [www.brigittegrouwels.com](http://www.brigittegrouwels.com)
3. [www.binario95.it](http://www.binario95.it)
4. Infirmiers de rue, rue d'Artois, 46 à 1000 Bruxelles – tél.: 0477 483 150 – courriel: [infos@infirmiersderue.be](mailto:infos@infirmiersderue.be) – site: [www.infirmiersderue.be](http://www.infirmiersderue.be)



© Agence Alter / Arnaud Grégoire

# Une « AMObile » au service des quartiers

**Un mobile-home, une caravane. Des services sociaux partent à la rencontre des plus précarisés dans la région de Visé. Entre des habitants qui se méfient des services sociaux et des services qui ne vont plus à leur rencontre, l'AMO et ses deux partenaires, recréent du lien.**

Prendre un mobile-home pour aller à la rencontre des habitants des quartiers défavorisés de la commune de Visé, c'est l'idée originale qu'a eue le Service d'aide en milieu ouvert (AMO) Reliance<sup>1</sup>. Face à la relative désaffection des services sociaux par un public très précarisé, l'AMO a imaginé ce moyen pour renverser la donne: créer des partenariats avec des services sociaux pour qu'ils aillent à la rencontre de la population. Car pour Christophe Parthoens, directeur de l'AMO, «Les acteurs sociaux sont devenus des acteurs de bureau, sans savoir ce qu'il se passe dans les milieux de vie de leurs bénéficiaires.»

En Basse-Meuse, aux alentours de Visé, il y a de bien nombreuses cités

sociales. La population de ces quartiers, en zone semi-rurale, ne se déplace plus pour consulter les services sociaux, au contraire, elle s'en méfie comme d'une mauvaise toux. La grande précarité y est incrustée et la distance entre les différentes communes est un obstacle supplémentaire pour accéder à ces services.

L'idée d'aller à la rencontre des populations n'est pas neuve pour l'AMO Reliance qui pratique le travail de rue depuis plusieurs années déjà. Cinq communes et treize quartiers de Basse-Meuse sont couverts par les travailleurs de l'AMO. En faisant le tour des quartiers et en prenant le temps de les comprendre, ils développent une connaissance pointue de la population.

**« Ils n'ont pas un euro pour prendre le bus »**

Le travail de rue porte ses fruits, Christophe Parthoens le sait d'expérience: «Grâce à ça, on touche des familles très précarisées qui n'ont plus confiance dans le système, et il faut que ce public ait droit aux services. C'est grâce au lien de confiance qu'on touche les gens.» Le sentiment de rejet de ces populations est tangible, comme en témoigne Alexandre Carlier, coordinateur de l'asbl Racynes<sup>2</sup>, une organisation

**web+**  
www.alterechos.be  
Gratuit  
Sur le même sujet,  
voir notre vidéo en ligne

d'insertion sociale qui participe au projet: «Les freins à la mobilité, dans ces villages, sont nombreux. Il y a la distance, mais il y a surtout l'impression de ne pas faire partie de la société. Et puis aussi, ils n'ont pas un euro pour prendre le bus.»

Lorsque la rencontre entre l'AMO et les habitants d'un quartier a abouti à un suivi individuel, l'assistant social constate vite que les problématiques de certaines familles sont multiples et qu'il est nécessaire de relayer des situations vers d'autres services. L'enjeu est alors de mobiliser ces familles pour qu'elles se décident à franchir le seuil de services sociaux spécialisés, malgré leurs réticences initiales. C'est pour relever ce défi qu'est né le projet d'équipe mobile.

### Faire une permanence dans un bureau mobile

L'AMO met son mobile-home à disposition des services sociaux. «L'idée, c'est que chacun fasse la moitié du trajet, nous détaille Christophe Parthoens, on a un mobile-home, on propose aux travailleurs sociaux de venir dans le bureau mobile faire une permanence ou un atelier.» La population, dans son environnement, fait l'autre partie du chemin en acceptant d'entrer dans le mobile-home puis de discuter. Deux partenaires se sont manifestés. Le planning familial Erre-et-aime<sup>3</sup> et Racynes, le service d'insertion sociale (SIS), qui s'est d'ailleurs doté de sa propre caravane. Un des objectifs, malgré tout, est qu'à la fin, le suivi individuel se fasse en bureau. Le mobile-home est donc un outil pour réintégrer les populations précarisées dans les circuits traditionnels.

### «Ils ouvrent facilement leur porte»

Olivia Bodart, assistante sociale et psychologue du planning familial Erre-et-aime, estime que la plus-value d'un tel projet est «d'apporter de l'aide aux jeunes dans leur milieu de vie.» Plusieurs permanences ont eu lieu à Lixhe depuis l'été. Cette présence en rue permet, selon elle, «de connaître les jeunes, de faire connaître le planning et, éventuellement, de ramener certains jeunes chez nous pour un suivi multi-disciplinaire».

Si le public n'a pas encore répondu massivement, Olivia Bodart ne parle pas d'échec, bien au contraire, «on est content de ce travail car on s'est fait connaître. C'est sur le long terme que les effets se feront sentir».

Du côté de Racynes, on ne tarit pas d'éloges sur cette idée de mobilité des services sociaux. L'essence d'une association comme Racynes est de développer des activités pour les personnes les plus exclues de la société. Alexandre Carlier estime qu'il était difficile de toucher ce public, «car ils n'écoutent pas les médias traditionnels, ceux qu'on utilise. Il faut donc aller à leur rencontre». C'est à Oupeye et à Lixhe que l'asbl a déboulé en caravane. L'équipe de Racynes a procédé par petites touches pour créer le contact avec la population. Une table et quelques chaises posées en un lieu bien visible, des tasses de café et de la patience. Cette attitude a éveillé la curiosité de bien des habitants et les premiers contacts se sont noués. Le coordinateur de l'asbl ne cesse d'être surpris par les habitants, «quand on vient vers eux, la méfiance tombe, ils ouvrent facilement leur porte et on peut vite entamer un travail». C'est souvent par de petits coups de main que tout commence, des gestes simples, comme l'affirme Alexandre Carlier: «Hier, on a aidé une famille à transporter une lessiveuse, ça démarre par du très concret, en mettant les mains dans la terre, les gens se confient».

S'ancrer dans le quartier et aller à la rencontre des gens est une attitude qui inspire la confiance. Pour Christophe Parthoens, il faudrait aller plus loin, «par exemple, en cherchant d'autres partenaires». Avant de conclure, sûr de son fait: «Trop de services sociaux fonctionnent sur le mode "Contrôle-aide". Si des services comme le Forem étaient plus proches des gens, ça marcherait beaucoup mieux.»

Cédric Vallet

1. Service d'aide en milieu ouvert Reliance, rue de la Prihielle, 4-6 à 4600 Visé – tél.: 04 374 18 18 – site: [www.amoreliance.be](http://www.amoreliance.be) – courriel: [info@amoreliance.be](mailto:info@amoreliance.be)

2. Racynes, rue du Moulin, 65 à 4684 Harcourt – site: [www.cynorhodon.be/racynes/](http://www.cynorhodon.be/racynes/)

3. Planning familial Erre et aime, rue Porte de Lorette, 1 à 4600 Visé – tél.: 04 267 74 85 – courriel: [erre.et.aime@gmail.com](mailto:erre.et.aime@gmail.com)

## Des bus pour se rapprocher des publics

L'idée de recourir au bus pour se rapprocher des publics n'est pas neuve. Dans un précédent numéro (Alter Echos n° 254 du 20 juin 2008: Le bus pour rapprocher l'action sociale de ses publics), nous avons inventorié divers projets wallons où professionnels du Logement, de l'Action sociale, de l'Aide à la jeunesse, de la Petite enfance et de l'Insertion recourent à ce moyen pour toucher leurs publics.

Plusieurs constats se dégagent de ces projets. Tout d'abord, ils se développent principalement dans des zones mal desservies par les transports en commun, autant en milieu rural que dans des quartiers urbains. Ensuite, ils ont parfois du mal à perdurer, car il faut entretenir le véhicule – qui est souvent acheté d'occasion – et le remplacer à terme. Et trouver l'argent nécessaire n'est pas toujours aisé. Car si les pouvoirs subsidiaires trouvent l'idée originale, il n'est pas toujours acquis qu'ils soient prêts à soutenir le projet dans la durée. Il n'est pas rare que les associations s'adressent alors aux fondations privées.

Signalons toutefois que, dans la DPR wallonne, le gouvernement s'engage à «mettre en œuvre des services mobiles et des services publics décentralisés: bus santé, bus multiservices, bibliothèques, maisons de l'emploi, services d'aide juridique, guichets d'information, commissariats de proximité...» Peut-être, dans la foulée, la Région pourrait-elle prévoir un poste budgétaire spécifique pour le soutien aux investissements des services mobiles associatifs existants?

Baudouin Massart

web+  
Abonnés  
only

[www.alterechos.be](http://www.alterechos.be)  
N°254 : Le bus pour  
rapprocher l'action sociale  
de ses publics

# A vélo, Mesdames !

Mis sur pied par l'asbl Provélo<sup>1</sup>, le projet «A vélo Mesdames!» a pour objectif d'apprendre aux femmes des quartiers populaires de Bruxelles à rouler à vélo. Une activité qui est notamment envisagée comme un vecteur d'émancipation.



Asbl Provélo, dix heures du matin. Il fait froid et humide en ce début de journée de novembre alors que, bien heureusement, les locaux de cette association dont l'objectif est de conseiller les autorités en matière d'aménagements cyclables et d'organiser des événements de promotion de l'usage du vélo, sont bien chauffés. Pelotonné devant la réception, un groupe de femmes se forme doucement, au rythme des arrivées. Pour la plupart d'origine maghrébine, elles arborent un air satisfait, mais aussi un peu inquiet pour certaines. C'est que ce matin, il va falloir pédaler et donc pointer le bout du nez à l'extérieur! Impliquées depuis quelque temps dans le projet «A vélo Mesdames!», ces femmes se présentent en effet tous les mercredis à Provélo afin d'apprendre à maîtriser les subtilités de la petite reine. Ce qui n'est pas forcément évident. «La plupart d'entre nous ont appris à rouler ici, sourit une des participantes. Pour beaucoup, nous n'étions jamais montées sur un vélo!»

Et c'est vrai que ce témoignage semble confirmer un constat fait il y a cinq ans par Provélo, poussant la structure à poser les bases du projet: à Bruxelles, les femmes ne représenteraient que 25 à 30% des cyclistes «utilitaires». Un chiffre qui chute encore drastiquement si l'on s'intéresse particulièrement aux femmes des quartiers «populaires» de la capitale, peuplés en majorité par des personnes issues de l'immigration. «C'est à l'aune de ces deux constats que nous avons décidé de mettre ce projet en place», explique, enthousiaste, Carmen Sanchez, l'éducatrice en charge du projet. Dotée d'une bonne expérience de travail dans le milieu de l'insertion socioprofessionnelle avant son passage chez Provélo, cette jeune Espagnole à l'énergie communicative prit donc le taureau par les cornes en 2005 afin de tisser des liens avec le milieu associatif et de l'impliquer dans le projet.

«Je connaissais effectivement bien ce secteur pour y avoir travaillé, continue notre interlocutrice. Il était donc évident pour moi de nouer des partenariats avec d'autres associations, dans le

cadre d'un projet centré sur la mobilité. A l'heure actuelle, nous travaillons avec des maisons de quartier, des maisons médicales, des collectifs d'alphabétisation, des CPAS, des associations de femmes et bien d'autres structures encore...» Au point que le projet semble aujourd'hui crouler sous les demandes émanant des femmes issues de ces diverses structures. Entre 2005 et 2009, «A vélo Mesdames!» aurait ainsi formé à la conduite du vélo plus de 2 200 femmes originaires non seulement d'Afrique du Nord, mais aussi d'Afrique noire, d'Asie (Turquie), d'Amérique du Sud ou encore d'Europe. Et les chiffres pour 2010 ne sont pas encore connus...

### Un vecteur d'émancipation

Si le succès semble fulgurant, c'est que cette initiative propose bien plus qu'un apprentissage « technique » du vélo. Ici, pédaler à aussi valeur d'émancipation. « Le public dont nous nous occupons est en effet un public où les femmes ne font pas de vélo, nous dit Carmen Sanchez. Cela ne se fait pas et s'il y a un vélo à la maison, c'est pour les hommes ou les garçons. De plus, dans la plupart des activités qui leur sont proposées ailleurs, dans d'autres associations, il s'agit pour elles de faire de la cuisine, de la couture... Nous, nous voulions quelque chose d'émancipateur.»

Et à écouter les femmes, réunies autour d'une tasse de café en attendant que la météo se montre plus clémente, il y a en effet quelque chose de cela. Le discours se veut positif, voire revendicateur. « Dans ce groupe, nous sommes pour la plupart maghrébines, voilées, se lance l'une d'entre elles. Pour nous, il est important de montrer que, nous aussi, nous pouvons le faire. Il y a un travail à faire sur les mentalités, de tout le monde, pour changer les choses.» Pour les participantes, enfourcher un vélo signifie donc bien plus que la promesse d'une belle balade, même si, à bien réfléchir, il semble qu'il y ait là aussi quelque chose à gagner. « Nous faisons beaucoup de sorties, renchérit une autre. Nous avons été à Malines, Ostende, Mons et même Séville pour une semaine. Nous avons aussi

participé à l'opération Dring dring. Carmen nous pousse, elle a beaucoup d'énergie. Et en plus, on perd des calories », conclut-elle en rigolant. « Sortir », dans tous les sens du terme, est donc effectivement aussi un autre objectif du projet. « Le but, au travers de ces sorties, est que ces femmes deviennent autonomes qu'elles découvrent Bruxelles et d'autres endroits, qu'elles sortent de leur quartier », admet Carmen Sanchez.

Dans ce contexte, se retrouver en groupe, entre femmes, a quelque chose de rassurant, même s'il ne s'agit pas ici de créer un ghetto « de genre ». « L'objectif, c'est de les lancer, de les pousser, continue Carmen. Aussi, le fait de se retrouver d'abord entre elles et d'être accompagnées est rassurant. Mais très vite, « j'ouvre » l'activité vers l'extérieur, vers des visites ou des activités en groupes mixtes. La question de l'intégration est très importante pour moi.»

### Rouler, sous les regards

A parler de sortie, le temps semble s'être éclairci. Il est donc temps pour le groupe de mettre ses mollets à contribution. Très vite, toute la bande se met en marche en ordre dispersé, direction le Parc royal. Et cela, sans attendre Carmen. « Incroyable, s'exclame-t-elle. Elles n'avaient jamais fait ça. Cela illustre bien leur évolution, qui est énorme. » En effet, à voir ces femmes zigzaguer avec aisance parmi la circulation délirante de la rue de la Loi, on se rend compte du chemin parcouru par celles qui, peu de temps avant, n'avaient encore jamais touché à un vélo. Sous la houlette de Carmen, le peloton roule à un rythme soutenu sous le regard quelquefois incrédule des automobilistes. Mais, malgré cela, l'appréhension reste prégnante. « Ici, on est en groupe, ça va, sourit une des pédaleuses. Mais rouler seule, je ne pourrais pas encore. J'ai trop peur, il y a un pas qu'il faut encore franchir... »

Si plusieurs femmes déclarent être prêtes à faire certains de leurs déplacements à vélo et si l'une d'entre elles s'est même abonnée aux désormais

célèbres « Villos », la peur reste donc encore une composante qu'il faut prendre en compte. Peur de la circulation, mais aussi peur du qu'en-dira-t-on, des regards. Des regards en provenance de tous les horizons. « On est habitués à voir des femmes belges sur un vélo, mais nous, non, note une jeune participante. Quand on roule, on reçoit des commentaires positifs, mais aussi négatifs, et cela, de tout le monde, Belges et non-Belges. »

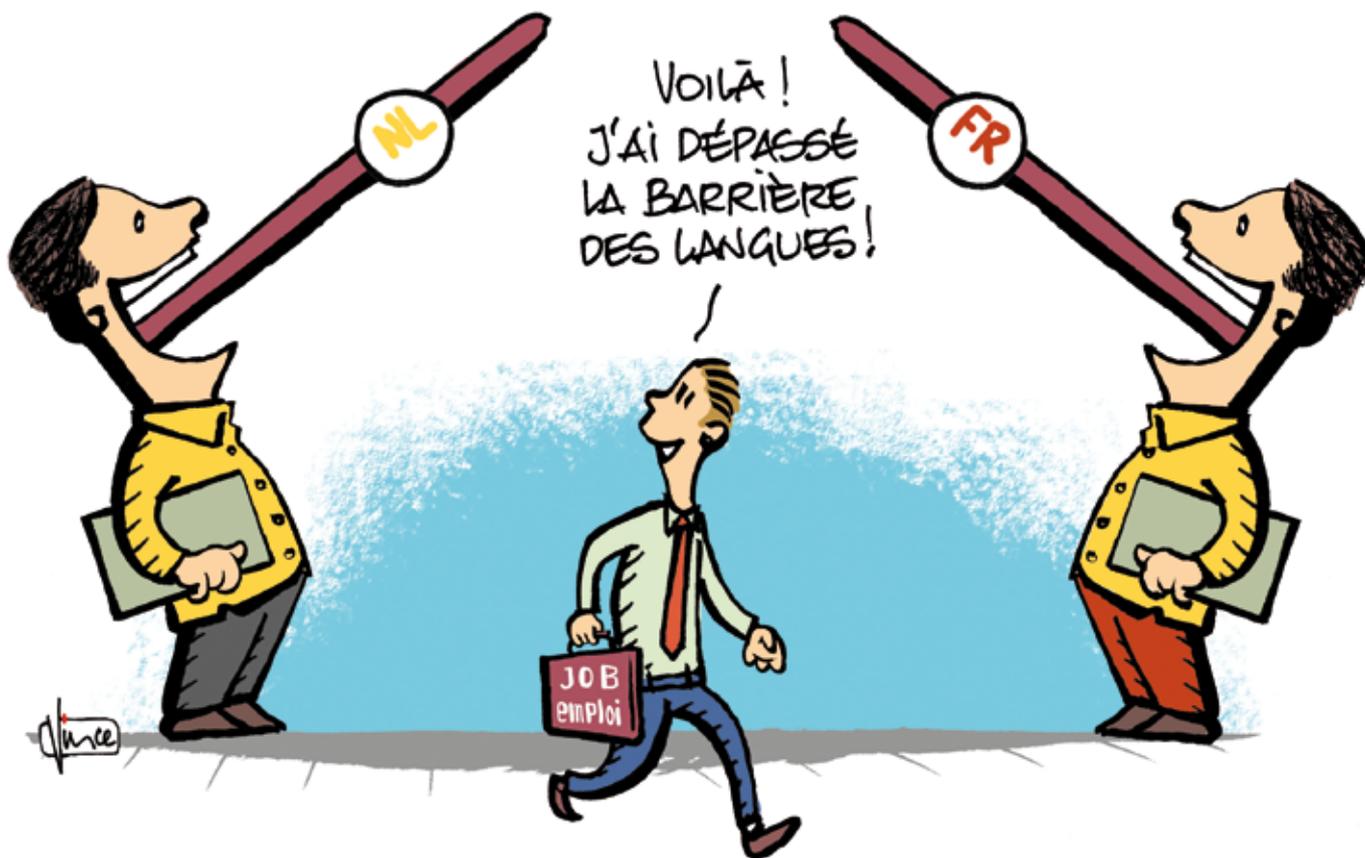
Néanmoins, le regard particulier de « la communauté », des maris et des fils, semble être une question importante. Une des cyclistes nous dira que la première fois qu'elle avait été aperçue sur un vélo, l'histoire avait fait le tour des cafés du quartier. Dès lors, le « retour » dans cesdits quartiers, à vélo de surcroît, fait l'objet d'une préparation importante. « L'astuce, c'est de revenir au quartier et d'affronter les regards quand elles sont capables de bien rouler, pour casser l'image, explique Carmen Sanchez. Il existe des contraintes culturelles qu'on peut respecter, mais d'autres qu'on peut aussi brusquer. »

De retour à Provélo, les femmes se dispersent en s'apostrophant. L'une s'approche de nous. « Dites à tout le monde que c'est grâce à notre animatrice, à des femmes comme elles que nous sommes là », suggère-t-elle en parlant de Carmen. Ce qui fait sourire cette dernière. « Et je ne vous ai pas payé pour dire ça, hein? », répond-elle en s'esclaffant.

*Julien Winkel*



1. Provélo, rue de Londres, 15 à 1050 Bruxelles –  
tél.: 02 502 73 55 – courriel: info@provelo.org  
– site: www.provelo.org



# Quand les emplois sont ailleurs

Depuis 2007, les trois régions du pays travaillent ensemble pour mieux répondre aux besoins de main-d'œuvre dans certains secteurs d'activité considérés comme prioritaires. A Bruxelles, cette politique s'est concrétisée par un partenariat entre les services d'Actiris<sup>1</sup> et du VDAB (Werk en opleidingen in Vlaanderen)<sup>2</sup>. Objectif de cette coopération ? Encourager les chômeurs bruxellois à passer les frontières de la région pour décrocher un emploi. Une initiative qui cherche à s'inscrire dans la durée. Mais bouger n'est pas toujours facile, comme l'explique aussi Olivier Marchal, coordinateur au Comité subrégional de l'emploi et de la formation de Charleroi (CSEF)<sup>3</sup>.

Interrogé, en 2007, au parlement bruxellois sur les opportunités d'emploi qu'offre l'aéroport de Zaventem, le ministre de l'Emploi, Benoit Cerexhe (CDH)<sup>4</sup> annonçait la couleur: «L'objectif est qu'il y ait plus de Bruxellois qui aillent travailler en dehors de Bruxelles.» Cet objectif est lentement en train de se concrétiser puisque les derniers chiffres disponibles montrent une tendance de plus en plus affirmée à l'exil des Bruxellois hors de leur région pour trouver leur gagne-pain. On compte, fin 2009, une hausse de 14% de navetteurs bruxellois. Cette augmentation est particulièrement perceptible vers la Région flamande.

## Augmentation du nombre de navetteurs bruxellois

Un mouvement qui est, sans doute pour une large part, naturel mais qui est aussi le fruit des efforts conjoints d'Actiris et du VDAB pour attirer les demandeurs d'emploi bruxellois en périphérie flamande. A Zaventem, bien sûr, qui représente à lui tout seul un bassin d'emploi extrêmement dynamique. Pour Mark Trullemans, coordinateur du Pacte territorial pour l'emploi chez Actiris, «le sud du Brabant flamand, autour de Hal et de Leeuw-Saint-Pierre, est aussi très attractif en matière d'emploi. Il y a là une série d'entreprises qui ont

développé des plates-formes de logistiques et qui recrutent».

Comment se concrétise ce partenariat? Le principe est simple. Le VDAB s'engage à diffuser, tous les ans, mille offres d'emploi situées dans la périphérie en Région bruxelloise. A son tour, Actiris s'engage à trouver au moins six candidats pour postuler pour chaque offre. «Au début, il a fallu convaincre les entreprises flamandes de baisser leurs exigences en matière de bilinguisme. Ce qui n'a pas toujours été facile», reconnaît Mark Trullemans.

Les offres d'emploi ciblent des secteurs d'activité où la demande est forte:

Horeca, nettoyage, logistiques, secrétariat administratif, vente. Des professions qui ne demandent pas des niveaux d'études trop élevés, ce qui correspond, pour une large part, au profil des demandeurs d'emploi bruxellois.

Depuis 2007, le système de recrutement s'est encore sophistiqué avec la mise en place de «Jobdating», un dispositif qui assure aux demandeurs d'emploi sélectionnés par Actiris de pouvoir rencontrer directement les entreprises qui recrutent. Autre innovation pour améliorer le bilinguisme, le «Taaljobdating». Il s'agit de dispenser des formations en néerlandais aux candidats à un emploi en Flandre. Une fois le niveau linguistique atteint, les demandeurs d'emploi reçoivent l'assurance d'être recrutés.

Le résultat de cette démarche semble encourageant. Depuis 2007, plus de quatre mille demandeurs bruxellois ont trouvé un emploi en périphérie flamande. Et pas seulement dans

les grandes entreprises. La preuve pour Mark Trullemans que les entrepreneurs flamands sont de plus en plus ouverts à cette initiative.

### Améliorer la mobilité physique

Mark Trullemans reconnaît que dans un futur proche, il faudra améliorer les conditions de «mobilité physique» des travailleurs qui se rendent dans la périphérie. «Il y a des efforts à faire de ce côté-là. Il va falloir améliorer l'offre de transports en commun là où des manques se font sentir. Une offre adaptée aux horaires de travail et de plus en plus originale. Certaines entreprises font faire trois "shifts" par jour à leurs employés. Il faut trouver une solution pour ces travailleurs qui ne peuvent rester sur leur lieu de travail pendant de longues heures.»

En octobre 2010, la Région de Bruxelles-Capitale comptait plus de cent mille

demandeurs d'emploi inoccupés (DEI). Un chiffre en augmentation si on le compare aux statistiques d'octobre 2009. Les résultats obtenus par la coopération entre les deux services d'aide à la recherche d'emploi sont certes encourageants. Ils représentent cependant une goutte d'eau dans l'océan du chômage bruxellois. La mobilité interrégionale des demandeurs d'emploi ne pourra sans doute pas, à elle seule, résorber le chômage structurel que connaît la Région.

Laurent Ballon

1. Actiris, bd Anspach, 65 à 1000 Bruxelles – site : [www.actiris.be](http://www.actiris.be)
2. VDAB, Keizerslaan, 11 à 1000 Brussel – courriel : [info@vdab.be](mailto:info@vdab.be) – site : <http://vdab.be>
3. CSEF de Charleroi, rue de l'Ecluse, 16 à 6000 Charleroi – tél.: 071 23 06 70 – courriel : [cecile.bayot@forem.be](mailto:cecile.bayot@forem.be) – site : [www.csefcharleroi.be](http://www.csefcharleroi.be)
4. Cabinet du ministre Benoît Cerexhe, rue Capitaine Crespel, 35 à 1050 Bruxelles – tél.: 02 508 79 11 – courriel : [info@cerexhe.irisnet.be](mailto:info@cerexhe.irisnet.be) – site : [www.cerexhe.irisnet.be](http://www.cerexhe.irisnet.be)

## « La difficulté de se déplacer représente un handicap sur le marché de l'emploi »

Olivier Marchal est coordinateur au Comité subrégional de l'emploi et de la formation de Charleroi (CSEF). Il s'intéresse particulièrement aux questions de la mobilité des demandeurs d'emploi et explique les difficultés que peut représenter l'obligation de «bouger» et les paradoxes de notre relation à l'«hypermobilité».

**AE: Olivier Marchal, les demandeurs d'emploi sont appelés, de plus en plus, à être mobiles. La difficulté de se déplacer constitue-t-elle un obstacle pour décrocher un emploi?**

OM: Il faut reconnaître que l'immobilité, que le manque de capacité à se déplacer, est un frein à l'employabilité. Ne pas être titulaire du permis de conduire, ne pas posséder de voiture représente un handicap. Ce constat est encore plus vrai pour des personnes dont le niveau de diplôme est faible.

Le marché de l'emploi exige, de la part des demandeurs d'emploi comme des salariés, une mobilité de plus en plus intense. Si vous recherchez un emploi, vous devez être prêt à travailler dans une autre région, à accepter des temps de parcours de plus en plus longs. Pour un grand nombre de demandeurs d'emploi, ces conditions sont difficiles à remplir. Bien souvent, leur capacité de déplacement n'est pas suffisante pour répondre à des offres d'emploi éloignées de leur lieu de résidence. Parallèlement à la difficulté de se déplacer physiquement, on observe aussi une crainte de bouger de la part de certains demandeurs d'emploi. Dans des cas d'exclusion, de repli sur soi, bouger devient une angoisse. Avant d'obliger ces gens à devenir mobiles, il y a tout un travail de pédagogie, de libération cognitive à mener. Être mobile s'apprend.

C'est une compétence que l'on acquiert.

**AE: Il peut y avoir une peur de bouger de la part des demandeurs d'emploi, une angoisse que l'on ne retrouve pas dans le reste de la population?**

OM: L'amour de la mobilité est très peu partagé par la population dans son ensemble. Des études sociologiques le prouvent. Que vous soyez chômeurs, ouvriers ou cadres, l'injonction à devoir toujours être en mouvement n'est jamais très bien vécue, on parle alors de «survival mobility». La plupart des gens sont contents de pouvoir limiter leurs déplacements. Le plus souvent, ils se déplacent parce qu'ils n'ont pas le choix. Il y a là un décalage important entre le discours dominant qui valorise la mobilité voire l'hypermobilité, qui fabrique des héros à partir de

figures très mobiles, et l'aspiration de la population à «se poser».

**AE: Ne pas posséder une voiture est certes un handicap, mais il existe des alternatives à ce moyen de transport...**

OM: Le fait de ne pas posséder une voiture personnelle n'est pas toujours bien vu par les employeurs. Si vous annoncez, lors d'un entretien d'embauche, que vous vous déplacez en transport en commun, ce n'est pas toujours considéré positivement. Certes, les transports en commun peuvent être une alternative pour ceux qui habitent en ville. Cependant, ils ne permettent pas de se rendre partout. Si vous souhaitez décrocher un emploi dans un zoning isolé, comment voulez-vous vous y rendre sans voiture, quand il n'y a pas de lignes de bus à proximité? Seuls 2 ou 3 % des travailleurs wallons utilisent le bus pour se rendre à leur travail, c'est bien le signe que ce n'est pas un moyen de transport adapté aux besoins du marché de l'emploi.

Bien sûr, certaines initiatives des pouvoirs publics doivent être encouragées comme la ligne de bus entre Louvain-la-Neuve et Zaventem qui permet plus facilement aux travailleurs wallons d'accéder au pôle d'emploi flamand. Elles restent cependant trop rares... Notre

société a tendance à considérer les problèmes de mobilité comme des problèmes personnels. C'est aux individus eux-mêmes à résoudre «leurs» difficultés liées aux transports.

**Comment faire, alors, pour que la mobilité ne représente plus un handicap sur le marché de l'emploi?**

Pas facile dans les conditions actuelles du marché de l'emploi! C'est un problème qui dépasse la problématique des demandeurs d'emploi. Je pense qu'il faudrait justement tourner le dos, petit à petit, au modèle de l'hypermobilité. C'est-à-dire, par exemple, mener une réflexion sur la notion d'emploi de proximité. Notre modèle de société basée sur la mobilité est un géant aux pieds d'argile. Les coûts sociaux de la mobilité ne sont pas bien pris en compte et le modèle du tout à l'automobile commence à montrer ses limites et pas seulement lorsque tombent quinze centimètres de neige!

**AE: L'organisation de la mobilité est aussi l'affaire des entreprises. Ont-elles conscience de leur responsabilité dans ce domaine?**

OM: Ça n'a pas toujours été le cas, mais les choses progressent. Les entreprises se rendent de plus en plus compte que les déplacements de leurs salariés représentent un coût et du temps, qui ne profitent pas à la

société. On peut observer quelques grandes entreprises qui commencent à proposer des solutions pour rendre la vie plus facile aux salariés. C'est le cas de Glaxo Smith Kline (GSK) ou Colruyt, par exemple, qui mettent en place des navettes ou des services de covoiturage.

Ce sont aussi les entreprises qui cherchent à recruter localement parce qu'elles s'aperçoivent qu'il est parfois préférable d'employer quelqu'un qui habite à proximité de son lieu de travail, quitte à ce que ses compétences soient légèrement inférieures au niveau demandé, plutôt que de recruter «la perle» qui devra perdre plusieurs heures dans les files, tous les jours.

Au niveau de l'union des wallonne des entreprises (UWE)<sup>5</sup>, il existe maintenant une cellule consacrée à la mobilité qui travaille activement à sensibiliser les employeurs sur cette question des déplacements. Les choses bougent donc aussi du côté des entrepreneurs pour repenser notre modèle d'hypermobilité actuel, trop souvent considéré comme une évidence...

Laurent Ballon

5. Union wallonne des entreprises, chemin du Stockoy, 3 à 1300 Wavre – tél.: 010 47 19 40 – courriel: info@uwe.be – site: www.uwe.be

### Ce numéro spécial d'Alter Echos est publié grâce au soutien de la Wallonie (DGO2 – Mobilité et Voies hydrauliques) et de la Région de Bruxelles-Capitale (Direction de la Politique des Déplacements).

De façon générale, Alter Echos est édité avec le soutien du Service de l'Éducation permanente et de la Direction générale de l'Aide à la jeunesse du ministère de la Communauté française; des Directions générales opérationnelles de l'Économie, de l'Emploi et de la Recherche (DGO6), des Pouvoirs locaux, de l'Action sociale et de la Santé (DGO5), et de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie (DGO4) du Service public de Wallonie; de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale; de la Commission communautaire française de la Région de Bruxelles-Capitale et du Service fédéral de lutte contre la pauvreté



Alter Echos est membre de l'Union de la Presse Périodique



Alter Echos est imprimé sur un papier issu de forêts gérées de façon durable



## OFFRE de BUREAUX FLEXIBLES pour ASSOCIATIONS

A partir du 1 septembre 2010, Baita offre dans l'immeuble « O-Zone » (29 Quai du Hainaut à Molenbeek-Saint-Jean) un espace de bureau flexible au secteur associatif, le « burO-Zone ».

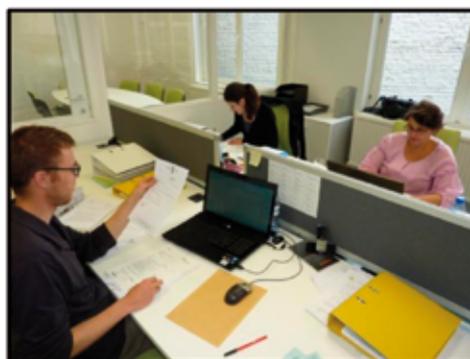


L'espace de bureau flexible « burO-Zone » (un grand bureau paysager au premier étage de notre immeuble de bureaux) permet à des associations en phase de démarrage ou de petite taille, de développer leurs activités dans un cadre professionnel et casse l'isolement des travailleurs dans ces structures.

Pour le [prix de base de 150,- EUR par mois](#) (charges locatives inclus) par travailleur, vous avez un accès illimité à l'infrastructure. Ce loyer n'est cependant pas valable à durée indéterminée, mais uniquement en phase de démarrage (pour autant que le total des revenus reste en-dessous des 100.000,- EUR) et pour une durée maximale de trois ans. Les organisations qui n'ont pas besoin d'un accès temps-plein, ont le choix d'un tarif adapté.

burO-Zone	Start Up	Up and Running
No limit	150	210
100 heures pas mois	115	160
50 heures pas mois	75	105
25 heures pas mois	45	60

Vous trouverez toutes les informations sur Baita, O-Zone en quelques images de l'espace bureau sur [www.baita.be](http://www.baita.be).



Contact : Gert Van Snick, [gert@baita.be](mailto:gert@baita.be), 02 512 08 65

Infos complémentaires: Deux salles de réunion (max. 30 personnes) se louent à 5,- EUR de l'heure. Frais variables à facturer suivant la consommation: papier, frais d'impression, frais de communication, ... Dans le restaurant social 'Heksenketel' de notre partenaire Atelier Groot Eiland, vous trouverez des plats chaudes et froides. Vous avez besoin d'un PC ou laptop avec Windows 7 Professionnel, configuré par nous, afin d'optimiser l'usage du réseau wireless et du serveur exchange. Celui-ci peut aussi être livré pas nous.



© Terry Bodson

## La trame sociale du tram

**En 2017/2018, un tram en rive gauche de Meuse, à financer via 500 millions d'euros en partenariat public-privé, parcourra 17,6 km en fond de vallée entre Jemeppe-sur-Meuse, la gare des Guillemins, Saint-Lambert et Herstal<sup>1</sup>. Les enjeux et les risques de dérive sociale tissent les rails du tram.**

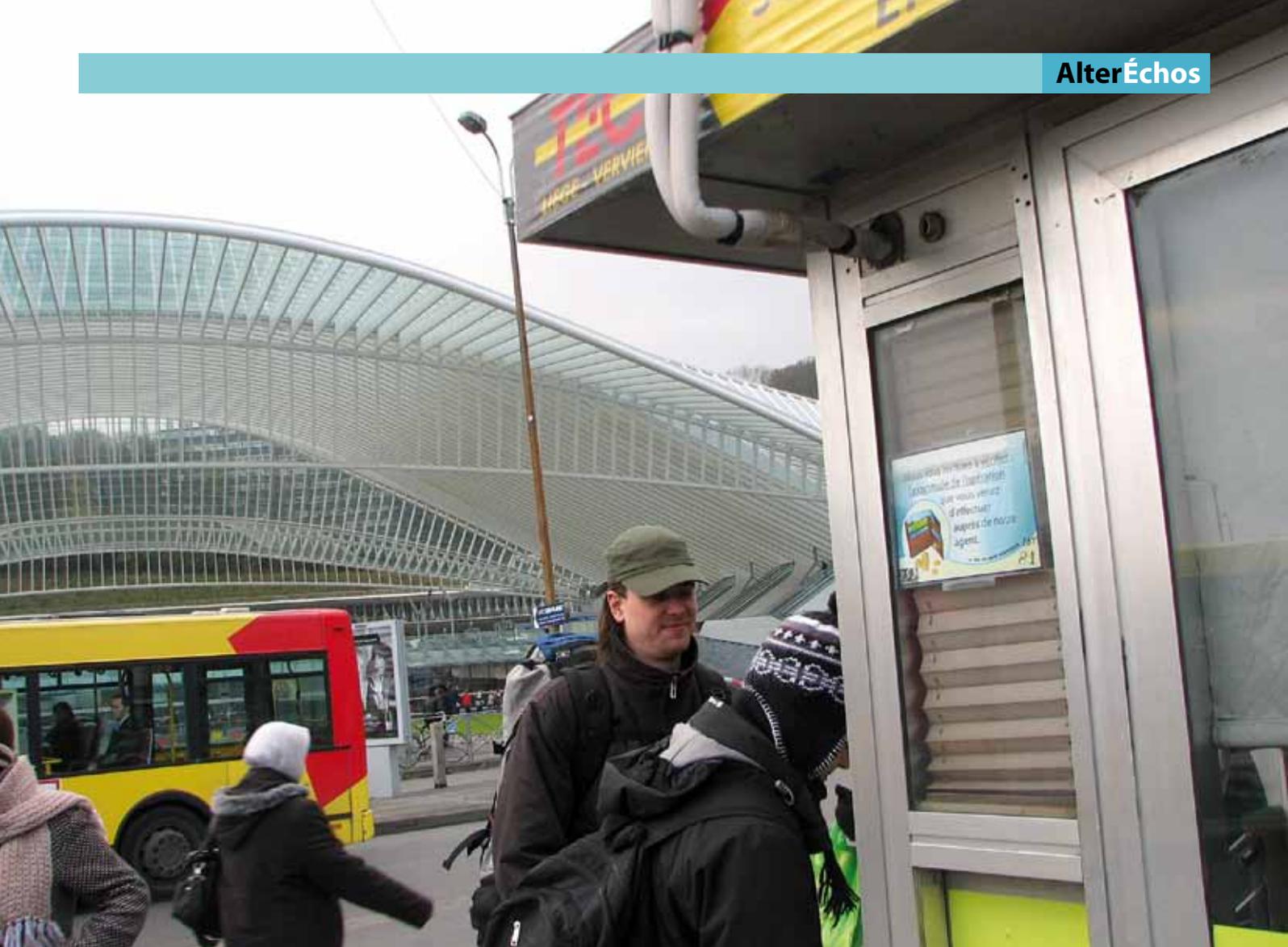
Le premier coup de pioche pour le tram « va générer, d'ici trois ans, 2 000 emplois directs et un retour économique indirect », table l'échevin des Affaires sociales Benoît Drèze (CDH)<sup>2</sup>, en comptant la moitié du budget de 500 millions d'euros pour l'emploi et l'autre moitié pour l'infrastructure.

L'enjeu social, après trois ans de travaux et inauguration du premier tronçon Guillemins-Coronmeuse pour l'éventuelle Exposition internationale 2017 sur 25 hectares à Coronmeuse, concerne ensuite le public sans voiture ou démuné : « Le tram, assure l'échevin, ne sera pas un bus de luxe et la Ville fera pression sur la Région et le privé du PPP (partenariat public-privé) pour des tarifs alignés sur ceux du bus. »

L'association Urbagora<sup>3</sup>, cheville ouvrière de la Plate-forme TramLiege.be<sup>4</sup> organisatrice de débats sur le tram, décrie, par la voix de son président François Schreuer, « le carcan contractuel du PPP qui risque de peser sur la tarification, et d'être plus

cher qu'un endettement traditionnel ceci malgré l'orthodoxie budgétaire imposée par Maastricht ». Le PPP n'est « pas la tasse de thé » du ministre wallon de la Mobilité Philippe Henry (Ecolo), « mais sans PPP, rétorque-t-il, il n'y aura pas de tram. Sans cette formule, la décision du tram pour Liège n'existe plus, vu l'endettement wallon ». Il assure par ailleurs que « l'exploitation et la tarification seront publiques ».

Enfin, le tram s'adresse socialement aux femmes – 66 % des navetteurs TEC et aux PMR (personnes à mobilité réduite : accidentés, malades, parents avec poussettes, personnes âgées, clients avec caddies, voyageurs avec valises) – 30 % des 192 711



© Terry Bodson

Liégeois : « Le plain pied des quais aux rames, se réjouit Benoît Drèze, a été garanti par le gouvernement wallon précédent. Actuellement, le taux de satisfaction sur les bus équipés d'une rampe d'accès PMR n'est que de 50% pour une ambition au départ de 90%, car les rampes automatiques ne se déploient pas toujours. Le résultat est que les PMR, découragés, prennent peu le bus. »

### Boulevard du Tram

Le tracé en seule rive gauche est décrié par le chercheur sociologue François Bertrand et par Urbagora avec la crainte que le tram « ne creuse davantage le fossé social avec la rive droite plus peuplée [NDLR 4 300 habitants de plus], plus démunie et moins pourvue de services publics ». L'Observatoire du commerce et l'échevinat des Finances amenuisent l'argument : « Les deux rives sont plus pauvres et les deux périphéries sont plus riches. Cela dit, la rive

gauche est davantage dotée de musées et compte l'Opéra et l'Orchestre philharmonique. »

Mais pour François Schreuer, « une boucle supplémentaire, liant les deux rives, répondrait à la demande en rive droite où les lignes 4 et 17 du TEC sont saturées. Le chantier nécessiterait des travaux sur deux ponts, finançables en limitant dans un premier temps la ligne Herstal-Jemeppe à Coronmeuse-Sclessin ». Benoît Drèze acquiesce – « une ligne de plus serait mieux » –, mais rappelle que « le gouvernement a tranché. Je préfère un tram en rive gauche que pas de tram », frémit-il. Il invite à « ne pas contester les décisions, de crainte que trop de tergiversations ne bénéficient à d'autres régions, par exemple à Charleroi pour la rallonge du métro ».

Le bourgmestre de Liège, Willy Demeyer (PS), évoque d'ailleurs l'éventualité de « transformer, à terme, le

boulevard de l'Automobile (aux Vennes, en rive droite) en boulevard du Tram, notamment pour desservir le Longdoz fort du nouveau complexe commercial Médiacité ». Quid aux Guillemins, près de la gare TGV ? « On étudie l'hypothèse d'une double ligne, avec voie principale rue Paradis et boucle cadencée une fois sur deux, rue des Guillemins dans le sens vers Sclessin », confie le bourgmestre. A noter que la SNCB-Holding, propriétaire de la gare et riveraine du futur tram, n'a « pas encore de prédilection arrêtée », nous dit le porte-parole Louis Maraite... Pourquoi ? « La SNCB n'a jamais, répond-il, été consultée sur le tracé, ce qui est surprenant. Donc elle ne se prononce pas à ce stade, même si certains de ses bureaux se trouvent... rue des Guillemins ». Ambiance. A suivre...

Pour Saint-Léonard, le Collège privilégie les quais, au grand dam d'Urbagora qui défend « mordicus » le tracé au cœur du quartier. Benoît Drèze justifie pour Saint-Léonard « des problèmes de

mobilité et une forte diminution de vitesse du tram. On doit arbitrer entre des objectifs parfois contradictoires : dynamique du quartier et vitesse. Un tram moins rapide que le bus ne serait pas crédible». Pour Seraing, la députée wallonne liégeoise Veronica Cremasco (Ecolo) demande aussi un tracé supplémentaire (via passage sur deux ponts) en rive droite «pour regrouper les fonds sur le site du futur Boulevard urbain, inclus au Master Plan sérésien pour la requalification de 800 hectares».

### Domino foncier

Quel est le «marketing urbain» du tram? Le tram est «la pièce maîtresse du domino, répond Veronica Cremasco – rejointe sur ce point par le président du TEC, Michel Firket –, d'une restructuration performante du réseau des bus et il boostera donc les quartiers même éloignés». Il est aussi, selon l'architecte français Marc Barani, lauréat du Prix de l'Équerre d'argent 2008 pour le terminal de tramways de Nice et invité à un forum par TramLiege.be, «un outil de modelage à penser en concertation entre politiques, urbanistes et techniciens. Le pôle de Nice en spirales à paliers étagés avec puits de lumière relie la colline à la ville et l'horizon méditerranéen. L'infrastructure technique avec intervention d'un paysagiste a permis un projet urbain – donc social pour le cadre de vie. Le terminal a accroché à la ville un quartier populaire en colline où les pieds

d'immeubles rétrogrades ont été relookés avec places, végétation...»

L'enjeu social est donc aussi foncier, avec «risque d'accroissement des loyers», redoute François Schreuer. Benoît Drèze tempère, «car les promoteurs, note-t-il, ne proposent pas que des logements de luxe à Liège où 50% des 107 000 emplois sont occupés par des habitants des communes périphériques». Et le Segefa<sup>5</sup> de l'ULG édulcore pour Liège la fougue de Marc Barani en opposant «l'engouement français à habiter aux centres-villes à la prédilection des Belges pour les périphéries». Le tram dopera toutefois sur son tracé «le logement à Sclessin en déclin, décrit Benoît Drèze rejoint par l'échevin de l'Urbanisme, Michel Firket (CDH), les bureaux aux Guillemins, et les commerces en Féronstrée (près du centre) qui deviendra piétonnier».

### Clé ferroviaire

La Région attend de la SNCB une étude sur l'éventualité d'un REL (Réseau express liégeois). Selon François Schreuer, seul le REL plébiscitera le tram liégeois auprès des communes périphériques. «Car à Liège, expose-t-il, le tram s'impose vu des bus bondés (40 000 navetteurs/jour sur les lignes les plus fréquentées, compte le TEC, avec croissance de 7% par an) qui parfois ne s'arrêtent donc pas. Mais le ferroviaire est une clé fédératrice du tram pour l'agglomération, si les navetteurs REL empruntent le tram avec

le même titre de transport.» Il propose «d'abord pour 100 millions d'euros, dans le même délai que le tram, un réseau léger de deux lignes: Waremme-Ans-Guillemins-Bressoux-Visé et Huy-Flémalle-Seraing-Guillemins-Herstal-Liers». Mais l'aiguillage tram/train est «pendant au fédéral en affaires courantes, rétorque le ministre Philippe Henry, donc les contacts sont sommaires. Bien sûr, on peut se dire «attendons une discussion avec la SNCB» mais alors, il n'y aura pas le tronçon Sclessin-Coronmeuse pour 2017...»

Or la ville de Liège a inscrit le tram comme un atout dans sa candidature au BIE pour l'Exposition internationale.

*Terry Bodson*

1. Trois cadencés corridors BHNS (bus à haut niveau de service), potentiellement futures lignes tram, se grefferont via 60 millions d'euros wallons sur la voie du tram: Bressoux-Ans, Standard-CHU, et Guillemins-Chênée.
2. Cabinet de l'échevin des Affaires sociales, Potièrue, 5 (cité administrative, 9<sup>e</sup> étage) à 4000 Liège – tél.: 04 221 84 48 – courriel: echevin.dreze@liege.be
3. L'asbl UrbAgora, groupe de réflexion en aménagement urbain, propose un concours d'architecture pour le tram et le design environnant. Rue Pierreuse, 19/21 à 4000 Liège – courriel: urbagora.be
4. La plate-forme TramLiege.be, présidée par Gérard Debraz, à la tête du comité de quartier Fragnée-Blonden et forte de 28 associations, a organisé du 20 octobre au 27 novembre six débats et un forum citoyen sur le tram – site: <http://tramliege.be>
5. Segefa, Service de recherche en géographie économique de l'ULG, Institut de Géographie (B11), Sart-Tilman, Allée du 6 Août, 2 à 4000 Liège – tél.: 04 366 53 19



### Sainte-Marguerite: un abri auto-stop !

A Sainte-Marguerite bas – «tatoué» d'un taux de chômage de 22,58 %, 6<sup>e</sup> au hit-parade sur 19 quartiers, les artères Sainte-Marguerite et Saint-Séverin ne sont plus desservies par le bus depuis 1999. Le PTB y a fondé la société Stec (sans transport en commun) conceptrice d'un frêle «abri auto-stop» inauguré pour protester «contre le bling-bling du Liège qui gagne en ignorant le Liège qui perd». Le président du TEC, Michel Firket, réplique que «cela n'a rien à voir! Je suis partisan du retour du bus. Mais avec la présidence au TEC depuis 2009, j'ai hérité d'une situation pourrie depuis 10 ans. Les chauffeurs refusent d'emprunter ces rues avec pour argument l'indiscipline des camions. Je me heurte à un veto syndical. Les négociations sont dans l'impasse».



sociologie-anthropologie de l'Université libre de Bruxelles, sous la houlette d'Andréa Réa et de Julie Cailliez<sup>2</sup>, ce travail évoque l'espace urbain bruxellois marqué par la ségrégation sociale. Prenons l'exemple de l'école « dont le quasi-marché explique certains cloisonnements urbains ». A ce sujet, les auteurs pensent que la mobilité est aussi le fait des jeunes du nord-ouest, mais leurs trajets « se font plus souvent par nécessité, par exemple parce qu'une orientation particulière dans l'enseignement technique et professionnel n'est pas proposée dans une école se trouvant à proximité ». Dès lors, la mobilité n'accroîtrait pas les rencontres. Et pour Andréa Réa, c'est bien la rencontre qui serait « une des clés pour enrayer ces replis territoriaux, pour déconstruire l'imaginaire ».

### Bruxelles X, un jeu de pistes dans Bruxelles

A la suite de l'étude « Jeunes en ville, Bruxelles à dos », les AMO Samarcande et SOS jeunes se sont lancées dans l'action en proposant un jeu intitulé « Bruxelles X ». Un des objectifs de ce jeu – qui a eu lieu en 2009 – était de « savoir autour de quoi des jeunes de différents niveaux socio-économiques peuvent de retrouver pour réaliser des projets communs et profiter de cette occasion pour apprendre à se connaître ».

Concrètement, 200 jeunes de 16 à 20 ans étaient invités à parcourir la ville à la recherche de « Mister X ». Cette recherche fut l'occasion de découvrir des lieux de loisirs (sport, culture, documentation), tout en « se familiarisant avec le réseau de transports en commun ».

En faisant découvrir ces lieux, les deux asbl cherchaient à « accompagner les jeunes pour vivre la rencontre de « l'inconnu » et donner les outils pour être autonomes (...), l'idée est d'oser proposer une diversité et permettre aux jeunes d'être bousculés par la rencontre. »

Il y a certainement des indices concrets qui tendent à montrer que les conclusions de ces études peuvent être nuancées. Sur la scolarité par exemple. Claire Kagan, directrice d'un centre psychomédico-social (PMS) au sud-est de Bruxelles confirme que de nombreux jeunes du « croissant pauvre » sortent de leur quartier pour rallier des écoles plus « prestigieuses », ce qui n'est pas sans effets pervers. Selon elle, « grâce à la mobilité, les élèves viennent de tous quartiers. Le problème, c'est que la mixité ne fonctionne pas bien. Ces écoles se vident d'une partie de la population locale, celle des quartiers plus aisés, pour des mauvaises raisons. Dans les imaginaires collectifs, dès que des jeunes viennent d'ailleurs, ce n'est plus une bonne école ».

### « Ne pas faire passer les pauvres pour des abrutis culturels »

Les constats concernant les cloisonnements urbains à Bruxelles ne sont pas partagés par tout le gotha universitaire. Un collectif de « chercheurs », nommé collectif Chikago, dont les membres ne souhaitent pas divulguer leur nom, a publié un livre intitulé « Anderlecht, printemps 2008, réponses à une sociologie du manque : propositions d'enquêtes ». Celui-ci se veut une critique sans équivoque de ces études sur le cloisonnement urbain. Marianne Van Leeuw-Koplewicz, éditrice de l'ouvrage<sup>3</sup>, estime que l'étude « Jeunes en ville, Bruxelles à dos » est « lamentable ». Et les raisons de cette opposition, qui frôle la colère, sont multiples. « Les questions posées aux jeunes sont orientées "problèmes", nous dit-elle, les moyens ne sont pas mis en œuvre pour sonder les forces qui existent dans ces quartiers. Ce genre d'étude est fait pour servir de grille de lecture à des moments de symptôme. »

Un chercheur, membre du collectif, a accepté de nous répondre. Il reconnaît les bonnes intentions des auteurs de l'étude, mais il critique la méthode, la non-représentativité du panel et surtout l'image des jeunes qui ressort de cette étude : « On ne dit rien sur ce qu'il se passe dans ces espaces, sur la richesse des rencontres que peuvent avoir les jeunes. Les habitants de ces quartiers

sont définis comme faibles. » Quant aux activités extrascolaires et à la mobilité, là encore, notre chercheur ne partage pas le point de vue exprimé par les auteurs de l'étude : « Tout d'abord, il ne faut pas faire passer les pauvres pour des abrutis culturels. Et puis, les jeunes ne restent pas dans leur quartier : ils bougent dans des endroits très précis pour se rencontrer. » La production culturelle de ces quartiers, est, selon notre chercheur, un bon curseur des forces qui peuvent y naître, « on critique l'attachement au territoire, mais cet attachement peut être l'occasion de créer quelque chose. Par exemple, la scène rap bruxelloise, c'est une musique territoriale à l'origine de liens productifs et créatifs ».

Chez Samarcande, on s'estime « très à l'aise » quant à la méthodologie utilisée. Madeleine Guyot nous le dit clairement : « Les questions que nous avons posées étaient neutres. On leur demandait « comment tu vis ta ville ? Quelle est ta journée type ? » Notre étude n'est pas scientifique, c'est plutôt une réflexion collective. »

Difficile de douter qu'il existe à Bruxelles, comme dans de nombreuses grandes villes, des phénomènes de cloisonnement social et urbain. Difficile aussi de douter que les quartiers où la précarité sociale est prégnante soient aussi des viviers d'initiatives et de créativité. Loin de ces discussions théoriques, des projets naissent tous les jours pour que les jeunes se rencontrent et transcendent les barrières tant physiques que mentales.

*Cédric Vallet*

1. Samarcande, rue de Theux, 51-53, à 1040 Bruxelles – tél.: 02 647 47 03 – courriel: samarcande@skynet.be – site: www.samarcande.be

2. Etude intitulée « Les jeunes bruxelloises, au cœur des cloisonnements urbains »

3. Editions du soufflé, avenue Albert Giraud, 47 à 1030 Bruxelles – tél.: 02 242 67 83 – courriel: info@editionsdusouffle.be – site: www.editionsdusouffle.be

4. Kaizer street – courriel: kaizer-street@hotmail.fr – site: http://kaizerclub.wordpress.com



## Trois filles et des gants de boxe pour faire bouger la ville

Elles estiment qu'on leur a manqué de respect. Alors elles rendent les coups. Ces trois filles de dix-huit ans, rejetées des Maisons de jeunes ont créé un incroyable projet : mettre en place des cours de boxe pour filles. Elles ouvrent de nouveaux espaces de mobilité. Elles sont une dizaine à sautiller en cadence sur le rythme binaire du dernier *Stromae*. La chaîne est saturée. Elles cognent en rythme, elles frappent dans le vide, elles esquivent, coups de poing, coups de pied. Puis elles feignent de se battre. Elles sont studieuses et travaillent leurs gestes sous le regard bienveillant du professeur. Elles viennent de la commune de Molenbeek, du quartier Anneessens, du quartier Chicago, voire de Nivelles ou d'Alost et ont entre dix et vingt-cinq ans. Chaque semaine, elles se déplacent pour apprendre la boxe thaï ou anglaise. Ce projet, nommé « Kaizer street »<sup>4</sup> est un antidote concret au repli sur soi et à la résignation. Dans leur dernière étude relative aux cloisonnements urbains des jeunes bruxelloises, Andréa Réa et Julie Cailliez,

chercheurs à l'ULB, écrivaient : « Une différence genrée marque aussi ces deux jeunes. Alors que les filles et les garçons du sud-est (de Bruxelles) participent à un volume comparable d'activités, les filles du nord-ouest sont très peu impliquées dans des activités extrascolaires instituées. Leurs activités extrascolaires sont davantage menées dans les réseaux familiaux. » Ici, ce sont trois jeunes filles, dont deux vivent à Anneessens, qui se sont lancées dans cette initiative audacieuse, à contre-courant, avec le soutien de l'association Interpoles et du Bureau international de jeunesse (BIJ). Mais au début, il n'y avait qu'elles trois. Elles ont su s'imposer face aux conservatismes et à la méfiance – parfois brutale – que le projet n'a pas manqué de susciter. Ces trois filles œuvrent à leur manière pour la mobilité : faire sortir les filles de chez elles, les mobiliser autour d'un projet sont les objectifs qu'elles poursuivent. Elles s'appellent Rizlaine Saïdi M'Rabet, Rajae Mnebhi et Nasma Omoussa. Rajae est intarissable lorsqu'il s'agit d'expliquer ce qui les a conduites à se

lancer dans cette aventure : « On n'habite pas des quartiers faciles, on était rejetées des salles d'accueil des maisons de jeunes. Les garçons, on va dire qu'ils n'étaient pas des plus accueillants. » Et Nasma d'ajouter : « On faisait des cours de boxe mixtes, mais du jour au lendemain, les filles ne pouvaient plus venir, à croire qu'on n'a plus le droit de rien faire. » Rizlaine explique leur idée : « On a décidé de l'organiser nous-même, ce cours de boxe. » Pour elles, la boxe, c'est un peu plus qu'un sport : « c'est notre combat pour changer les mentalités », s'exclament-elles en chœur. On sent comme un petit goût de guerre des sexes dans cette histoire. Ce que nuance Rajae : « On savait que d'autres filles étaient dans la même situation que nous. On essaye d'abord de se regrouper entre nous, pour ensuite revenir, en Maison de jeunes, dans la rue, car on veut de la mixité, on veut casser des barrières. » Rajae, Rizlaine et Nasma poursuivent leur combat. Elles cherchent des budgets, elles fouinent pour trouver une salle plus grande, elles discutent avec les échevins, elles dégotent des professeurs de boxe motivés par le projet. Elles font preuve d'une grande maturité du haut de leurs dix-huit ans.

*Cédric Vallée*

# Pic pétrolier : « Il faudra bouger moins et mieux »

**C'est inéluctable. Les prix du pétrole vont doubler dans les années qui viennent. Avec une augmentation de la demande et une raréfaction de la production de pétrole facilement extractible, les prix vont s'envoler. Une équipe de la recherche de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT)<sup>1</sup> s'est penchée sur les conséquences du renchérissement de l'or noir sur le développement territorial de la Wallonie. Les résultats de l'étude plaident pour la mise en place de nouvelles politiques, en particulier dans les domaines de la Mobilité et de l'Aménagement du territoire.**

Les réserves mondiales de pétrole ne sont pas illimitées. Le pétrole facilement exploitable commence à se raréfier. Dans le même temps, la consommation mondiale de produits pétroliers ne cesse d'augmenter, notamment avec une demande accrue de nouveaux pays émergents comme la Chine ou l'Inde. Dans le jargon des spécialistes, ce moment où la production de pétrole atteint un maximum indépassable et commence à décliner est appelé le « pic du pétrole ».

Pendant de nombreuses années, ce phénomène a été ignoré voire nié par les experts de l'énergie. Aujourd'hui, cependant, le pic pétrolier fait quasiment l'unanimité dans le champ scientifique. Reste à savoir quand il se produira. 2010 ? 2020 ? 2030 ? « Selon le dernier rapport de l'International Energy Agency (IEA)<sup>2</sup>, le pic pétrolier est déjà derrière nous », explique Véronique Rousseaux<sup>3</sup>, chercheuse pour la CPDT, « il se serait produit en 2006, nous serions donc déjà entrés dans une phase de raréfaction du pétrole ». Pour autant, la baisse de la production ne rime pas avec la fin de l'approvisionnement en pétrole du jour au lendemain.

« Les réserves totales de pétrole restent mal connues », confie Thierry Brechet<sup>4</sup>,

professeur en économie et responsable de l'étude. « Ce qui est sûr, c'est qu'il reste une grande quantité de pétrole dans le sous-sol, mais dont l'exploitation est techniquement difficile, ce qui le rend cher. Ces gisements ne sont actuellement pas exploités, car ils ne seraient pas rentables. » Ils n'auront donc aucune influence sur le prix du baril.

La première conséquence de la raréfaction du pétrole facilement exploitable sera le doublement des prix pétroliers. D'un baril à environ 85 dollars actuellement, nous passerons à 150 voire 175 dollars vers 2035. « Le but de l'étude que nous avons menée est d'analyser comment va évoluer le territoire régional face à un pétrole cher », explique l'économiste.

## **Pas de récession mais un affaiblissement de la croissance économique**

D'un point de vue macroéconomique, la Wallonie ne devrait pas connaître un effondrement de son économie. « Selon l'Institut wallon de l'évaluation de la prospective et de la statistique (Iweps) et le Bureau du Plan, le doublement du prix du pétrole va engendrer un ralentissement de sa croissance économique », explique Thierry Brechet, mais nous ne

serons pas confrontés à une récession brutale. »

Si ces estimations sont plutôt rassurantes, elles ne permettent cependant pas d'appréhender toutes les conséquences du renchérissement du pétrole. Au niveau microéconomique, ce sont les ménages qui vont faire les frais de cette hausse. Chauffage, déplacements, la part du revenu des ménages consacrée aux dépenses pétrolières va augmenter sensiblement. Mais pas de la même façon selon le lieu de résidence. L'étude montre qu'il existe une différence importante dans la dépendance au pétrole selon que l'on habite en ville ou à la campagne. « Les villes seront plus résilientes à la hausse des prix pétroliers », explique Véronique Rousseaux. En effet, celles-ci possèdent des logements de plus petite taille, en général situés dans des logements mitoyens. La consommation énergétique est donc moins importante. « Autre élément en faveur des espaces densément urbanisés : « Les habitants sont mieux connectés aux différents pôles d'emploi et aux transports en commun. »

Des avantages que les communes rurales ne possèdent pas. A la différence de l'habitat en ville, les logements à la campagne sont le plus souvent composés de



maisons « quatre façades », gourmandes en énergie. De plus, les habitants sont largement dépendants de l'automobile pour se déplacer, en particulier pour se rendre à leur travail.

### **Des conséquences territoriales mais aussi sociales**

C'est donc dans les campagnes que l'augmentation des prix du pétrole se fera le plus durement ressentir. « Il ne faut pas croire que les habitants des campagnes vont changer tout d'un coup leurs comportements quotidiens, qu'ils vont émigrer en masse vers les villes, ou que les communes rurales vont se refermer sur elles-mêmes et vivre en autarcie », explique Thierry Brechet. En revanche, on risque d'assister à une augmentation des inégalités sociales. D'un côté, les ménages les plus défavorisés ne pourront pas assumer la part grandissante des produits pétroliers dans leurs dépenses, difficile alors de se déplacer ou d'assumer les frais de chauffage. De l'autre, les ménages aux revenus confortables pourront continuer leur mode de vie comme si de rien n'était, étant capables de supporter ce renchérissement.

Pour amortir l'effet du doublement des prix du pétrole, une des conclusions de

l'étude est de diminuer la dépendance des ménages wallons aux produits pétroliers. « Cette dépendance va se faire pour partie de manière « naturelle » », estime Thierry Brechet. Avec l'augmentation de prix, les ménages vont s'adapter en réduisant leur consommation, en adaptant des comportements nouveaux. Cependant, pour les chercheurs, compter sur les changements comportementaux ne suffit pas. Les politiques publiques peuvent aussi contribuer à diminuer la dépendance au pétrole. « Les politiques d'aménagement du territoire peuvent nous permettre de diminuer significativement notre consommation de produits pétroliers. En favorisant la densité, la mixité des fonctions, en choisissant des localisations facilement accessibles en transport en commun, nous pouvons diminuer sensiblement les déplacements automobiles », nous dit Véronique Rousseaux.

### **Réduire les distances de déplacement**

Car il s'agit bien d'agir sur les déplacements automobiles, premiers responsables de notre dépendance pétrolière. Et l'aménagement du territoire tout autant que des politiques de mobilité peut changer nos comportements de mobilité. Il faut pour cela recentrer

l'urbanisation vers les centres urbains. « Actuellement, nous bougeons beaucoup, déclare Thierry Brechet, nous devons réduire les distances de nos déplacements. Il faudra bouger moins et mieux. Plus qu'une politique active en matière de mobilité, basée sur l'amélioration de l'offre en transport en commun, il faut s'appuyer sur l'aménagement du territoire pour réduire nos déplacements et pouvoir se déplacer autrement qu'avec la voiture. »

Réduire notre dépendance à l'automobile? La proposition est pertinente, sa popularité l'est sans doute moins. Et ne pouvons-nous pas compter sur les énergies renouvelables, sur les agrocarburants, sur les nouvelles voitures électriques qui arrivent sur le marché, pour continuer à nous déplacer avec nos chères automobiles? Les chercheurs balayent ces propositions d'un revers de main. Aucune des technologies n'est actuellement mûre pour remplacer efficacement le pétrole.

Concernant les agrocarburants, Fiorella Quadu<sup>2</sup>, chercheuse à la CPDT, reste prudente quant à leur développement. « Les surfaces agricoles consacrées aux agrocarburants vont augmenter avec le renchérissement du pétrole. L'agriculture comme d'autres secteurs économiques

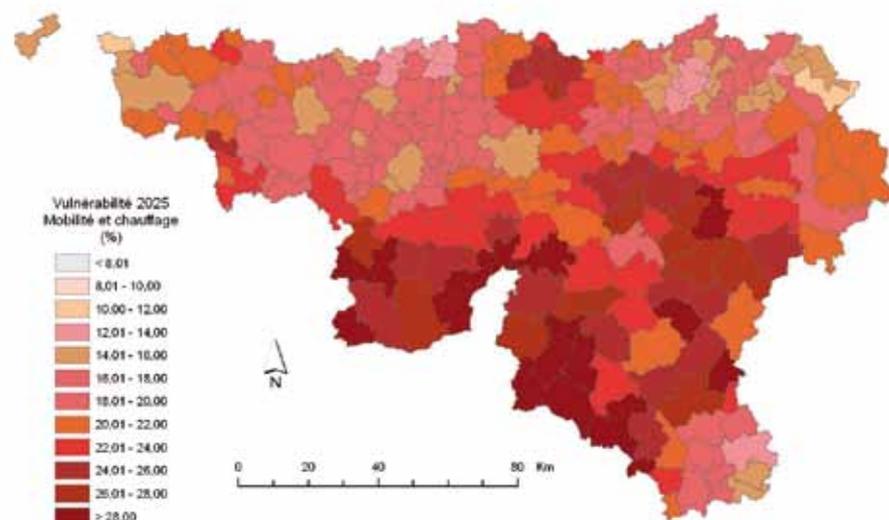
va s'adapter. La production d'agrobio-carburants risque d'entrer en concurrence avec les cultures nécessaires à notre alimentation», estime la chercheuse.

### Une préoccupation qui retient l'attention du monde politique

Du côté politique, le renchérissement du pétrole fait l'objet d'une attention particulière. En 2008 déjà, la question du pic du pétrole a fait son entrée au sein du parlement wallon. Un comité dédié au pic du pétrole, présidé par Michel Lebrun, député régional et échevin de Viroinval (CDH)<sup>6</sup>, a même vu le jour. Ses travaux ont débouché sur la rédaction d'une résolution adoptée par l'ensemble des députés régionaux. Elle met l'accent sur la sensibilisation de la population wallonne à la raréfaction du pétrole ou encore sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments. Pour Michel Lebrun, la prise en compte des effets du pic pétrolier est indispensable dans l'élaboration des politiques publiques même s'il reconnaît que «l'attention de l'opinion publique est retombée avec la baisse des prix du baril après 2008». En qualité d'élu d'une commune rurale, il plaide pour la mise en place de politiques transversales en faveur des territoires éloignés des villes. «C'est vrai que les espaces ruraux seront les plus vulnérables. Il ne faut pas que nous devenions des réserves d'Indiens ! L'agriculture doit s'adapter pour promouvoir des circuits courts qui peuvent être une solution d'avenir pour les territoires ruraux. La question du maintien des transports en commun dans nos communes est aussi essentielle», considère Michel Lebrun.

### Densité et mixité des fonctions

Au Cabinet du ministre Philippe Henry (Ecolo)<sup>7</sup>, responsable de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, le défi que représente le pic pétrolier est aussi au centre des préoccupations. Selon Michel Dachelet, conseiller au cabinet du ministre, le pic représente une opportunité pour réorienter en profondeur les politiques d'aménagement du territoire et «renverser les principes d'aménagement issus des trente glorieuses». La volonté est



► les communes rurales feront les frais du renchérissement du pétrole. Source carte : CPDT

donc de dépasser la simple sensibilisation de la population. Pour preuve, l'administration sera invitée à suivre un ensemble de lignes directrices, un «référentiel» permettant d'évaluer les effets du renchérissement du pétrole au moment de délivrer les permis d'urbanisme. A plus long terme, il est aussi question de réviser le Schéma de développement de l'espace régional (SDER)<sup>8</sup> en faisant du pic pétrolier un enjeu majeur au même titre que la réduction d'émission des gaz à effet de serre ou de l'étalement urbain.

Réorientation des politiques, certes, mais pas de révolution. Pas question en tout cas de se lancer dans une révision globale des plans de secteur, documents pourtant centraux dans la planification de l'urbanisme. «Nous ne voulons pas supprimer des zones urbanisables dans les communes rurales, explique Michel Dachelet, ce que nous souhaitons, c'est redonner de l'attractivité aux territoires urbains. Les espaces à proximité des villes auront un haut potentiel de développement dans quelques années. Nous devons rendre nos villes plus avenantes, retravailler leur qualité.» Parmi ces qualités, la densité et la mixité fonctionnelle doivent être renforcées.

Pour illustrer ce nouvel aménagement du territoire, Michel Dachelet s'appuie sur l'exemple de Louvain-la-Neuve : «Avec l'arrivée du RER, nous avons souhaité revoir les plans d'affectation de l'urbanisation à venir. Autour de la

gare, nous sommes parvenus à mêler la construction de logements et de bureaux. C'est une manière d'anticiper les effets de la raréfaction du pétrole. Nous aurons mis en place une forme d'urbanisation qui permettra de continuer à vivre sans être dépendant du pétrole.»

La mobilité du 21<sup>e</sup> siècle, sans pétrole, serait-elle déjà en route... dans le Brabant wallon ?

Laurent Ballon

1. CPDT, rue des Brigades d'Irlande, 1 à 5100 Jambes – courriel : [florence.lechat@spw.wallonie.be](mailto:florence.lechat@spw.wallonie.be) – site : <http://cpdt.wallonie.be>
2. International Energy Agency – site : [www.iea.org/weo/index.asp](http://www.iea.org/weo/index.asp)
3. Véronique Rousseaux, Creat – UCL, Bât. Vinci, place du Levant, 1 à 1348 Louvain-la-Neuve – tél. : 010 47 21 34 – courriel : [veronique.rousseau@uclouvain.be](mailto:veronique.rousseau@uclouvain.be)
4. Thierry Brechet, Core, voie du Roman Pays, 34 à 1348 Louvain-La-Neuve – tél. : 010 47 81 86 – courriel : [thierry.brechet@uclouvain.be](mailto:thierry.brechet@uclouvain.be)
5. Fiorella Quadu, Creat – UCL, Bât. Vinci, place du Levant, 1 à 1348 Louvain-La-Neuve – tél. : 010 47 21 34 – courriel : [fiorella.quadu@uclouvain.be](mailto:fiorella.quadu@uclouvain.be)
6. Michel Lebrun, rue E. Defraire, 43 à 5670 Treignes (Viroinval) – tél. : 060 39 96 86 – courriel : [mlebrun@skynet.be](mailto:mlebrun@skynet.be) – blog : <http://lbrn.free.fr/blog/>
7. Cabinet de Philippe Henry, rue des Brigades d'Irlande, 4 à 5100 Jambes – tél. : 081 32 35 11 – site : <http://henry.wallonie.be>
8. Schéma de développement de l'espace régional : <http://developpement-territorial.wallonie.be/pages/Quoi.html>

## Accès aux transports Stib et SCNB: peuvent mieux faire!

Trois députés CDH, Céline Fremault, Joël Riguelle et André du Bus, se sont mis dans la peau d'une personne à mobilité réduite pour effectuer un parcours en chaise roulante dans le bus 71. Les roues qui patinent sur la plateforme avec la neige, la chaise qui repart en arrière, Céline Fremault en arrivait à la conclusion «qu'il ne faut pas être trop pressé lorsqu'on est en chaise roulante».

A la Stib, la porte-parole, Françoise Ledune, nuance et rappelle les efforts de la société pour faciliter la vie des personnes à mobilité réduite: service de minibus accessible sur demande, aménagement de tous les nouveaux bus, possibilité de réserver un «accompagnateur» à une station de métro jusqu'à une heure à l'avance, campagne de sensibilisation auprès du personnel...

Le même jour, le Centre pour l'égalité des chances et le Conseil supérieur national des personnes handicapées menait quant à eux une action à la gare centrale où un message inhabituel annonçant «le retard probable de 24 heures des trains handicapés» a été diffusé.

A l'heure actuelle, les personnes handicapés qui veulent prendre le train doivent en effet réserver leur trajet minimum 24 heures à l'avance pour obtenir la garantie d'une assistance. «Si le contact avec le personnel d'assistance se déroule généralement très bien, les procédures et règlements constituent un obstacle important à la mobilité personnelle des personnes handicapées», juge-t-on au Centre.

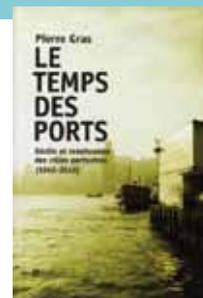
La délégation, qui s'était symboliquement annoncée 24h à l'avance, a été reçue par Sabin S'Heeren, Directeur-Général de SNCB Mobility. «La discussion a été constructive et un engagement a été pris entre les différentes parties afin de se revoir dans les plus brefs délais et mener ensemble la réflexion pour assouplir la procédure de réservation 24h à l'avance et communiquer davantage et plus largement les différentes possibilités existantes», s'est engagée la SNCB, qui rappelle au passage que l'assistance aux personnes à mobilité réduite est disponible 7 jours sur 7, du premier au dernier train, dans 114 gares en Belgique.

## «Ça roule ma poule?»

«Ça roule, ma poule?» *Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie*, de Claudine Lienard, est le 5<sup>e</sup> Cahier de l'UF (Université des femmes). Dans un communiqué, l'Université des femmes livre les questions qui ont motivé la rédaction dudit cahier: «Comment les femmes se retrouvent-elles dans cette dimension de la mobilité qui constitue pour elles un enjeu stratégique de taille dans leur longue marche vers l'autonomie et la participation citoyenne? Qu'en est-il de leur place dans ces développements sociaux, dans l'usage des moyens de transport et dans leur organisation? Quels enjeux concernent plus spécifiquement les femmes dans les options qui structurent les politiques publiques de mobilité et comment se mobilisent-elles collectivement pour y faire face? Comment se donner des éléments d'information et des méthodes d'observation pour éviter que les décisions en matière de mobilité n'aggravent pas, une fois de plus, les inégalités entre les femmes et les hommes?» Les réponses à ses différentes questions devraient permettre de «construire une représentation genrée de la mobilité dans notre société.»

**Information et commande:** Université des femmes, rue du Méridien, 10 à 1210 Bruxelles – tél.: 02 229 38 25 – site: [www.universitedesfemmes.be](http://www.universitedesfemmes.be) – courriel: [info@universitedesfemmes.be](mailto:info@universitedesfemmes.be)

## L'avenir des villes portuaires



Dans «*Le Temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*», édité par Tallandier, Pierre Gras, auteur de différents ouvrages consacrés aux villes, retrace les métamorphoses des cités portuaires dont l'attractivité économique et touristique a rarement été aussi forte qu'aujourd'hui.

Dans ses conclusions, l'auteur s'attarde sur les reconversions en cours ou possibles pour les villes portuaires. «L'histoire montre que le déclin de certains ports au profit d'autres ne leur est pas forcément fatal sur le long terme», observe-t-il. «Les phases de croissance sont des moments de polarisation urbaine, qui attirent massivement main-d'œuvre et flux d'échanges à l'échelle mondiale. Les périodes de déclin se traduisent plutôt par des configurations où la transformation des espaces urbains et la recherche d'une nouvelle attractivité constituent une priorité pour séduire investisseurs, cadres supérieurs, métropolitains et visiteurs. Dans le contexte de la globalisation, dont le corollaire est la banalisation des villes, la projection des villes portuaires dans un futur durable passe, certes, à notre avis, par une meilleure maîtrise de leur développement environnemental et social, mais par la reconquête de leur passé maritime.»

Un livre à lire au moment «les impératifs de santé publique, de qualité de l'habitat, des transports ou de l'assainissement, de partage des ressources en eau, s'imposent aux maires de toutes les grandes villes, en particuliers ceux des métropoles portuaires».

**Infos:** site: [www.tallandier.com](http://www.tallandier.com)

# Les méthodes de transition :

**Lors d'un séminaire organisé par le BIJ, un atelier était consacré aux « méthodes de transition ». L'occasion de nous pencher sur un peu de théorie, avec une question en tête : comment favoriser la mobilité des jeunes ?**

Du 9 au 12 décembre, le BIJ<sup>1</sup> a organisé un séminaire à Namur intitulé : « Jeunes et mobilité : un luxe ? ». Un atelier y était consacré aux « méthodes de transition » et au rôle des travailleurs de jeunesse.

La transition vers où ? Vers la mobilité, bien sûr – qu'elle soit sociale, géographique ou culturelle. On découvre qu'il existe un éventail de pratiques, de démarches éducatives visant à favoriser l'ouverture, afin de « passer d'une sphère de la vie à une autre ». Les jeunes de milieu rural, ou des quartiers

défavorisés sont concernés, car pour eux, la mobilité est souvent un concept abstrait, réservé à un petit groupe de jeunes plutôt nantis. Mais avant de bouger physiquement et de s'ouvrir aux autres, la mobilité se joue en travaillant l'estime de soi. Puis elle émerge par des rencontres ou des projets concrets.

Ces techniques de transition relèvent de l'éducation populaire – ces projets et méthodes qui ont permis aux classes ouvrières de se structurer en acteurs. C'est Majo Hansotte, chargée de mission

citoyenneté pour le BIJ, qui nous en explique les enjeux : « On part toujours du local. Il s'agit de commencer par bien différencier les sphères de la vie, l'école, la famille, la religion. En ces temps de mondialisation, nous vivons un paradoxe. Les jeunes n'ont jamais été autant cloisonnés dans une logique d'appartenance. Il y a une montée du communautarisme qui fait que les gens – et surtout les moins privilégiés – s'enferment. »

C'est dans ce contexte décrit par Majo Hansotte que le travail de jeunesse doit aider à quitter sa sphère d'appartenance. Et ce passage se fait par étapes : « Il faut oser aller dans des espaces qu'on ne connaît pas, oser franchir des portes, manger ce qu'on ne connaît

## SEL, donneries, habitats groupés misent sur la proximité



© Agence Alter / Arnaud Grégoire

**La mobilité est destructrice. Pour la réduire au maximum, les citoyens s'organisent en réseau d'échange de services ou de dons. Des démarches locales, où la proximité est reine.**

« Aujourd'hui, le plus petit commun dénominateur des mouvements alternatifs, ce n'est pas le bio, ce n'est pas l'écologie, c'est la question de la mobilité », assure Stéphane Vanden Eede. « Comment arriver à réduire au

maximum cet immense coût caché qu'est la mobilité : le temps que l'on passe à se déplacer, l'argent que l'on donne pour se déplacer, les conséquences environnementales de nos déplacements, les conséquences sociales, le stress, etc. », se demande-t-il en affirmant que « l'acte mobilitaire est probablement l'acte le plus destructeur qui soit aujourd'hui ». Pour répondre au moins en partie à cette question, il a co-construit, avec six familles, un habitat groupé dans

le Brabant wallon – au Bois del terre à Ottignies. Dans les éléments-clés du cahier des charges de cette construction figurait la nécessité de réduire au maximum l'usage de la voiture et d'autonomiser les plus jeunes dans leurs déplacements. Pour ce faire, le terrain sur lequel ont été bâties les maisons a été expressément choisi en fonction de sa proximité avec une grande gare et avec les transports en commun.

Et puis Stéphane Vanden Eede, comme de nombreux autres citoyens actifs, est impliqué dans des réseaux d'échange et de dons. Selon lui, un des principaux points communs entre les SEL (systèmes d'échange locaux) et les donneries, c'est leur aspect local. L'objectif est bien de s'échanger des services - dans le cas des SEL - ou de donner et de recevoir des objets - pour ce qui est des donneries - en s'organisant avec son voisinage, avec les personnes qui habitent dans sa commune ou les communes limitrophes, de façon à limiter le plus possible les déplacements.

*Arnaud Grégoire*

# petit traité de mobilité

pas. L'idée est de sortir de son milieu. Car comment parler de mobilité internationale si le jeune n'ose pas pousser une porte.»

## « La mobilité nécessite toujours de prendre des risques »

Concrètement, cette méthode est divisée en étapes. « Il faut d'abord faire un diagnostic avec le jeune sur les problèmes personnels ou propres à un groupe de jeunes, précise Majo Hansotte. Puis il faut travailler sur le symbolique, à base d'expression écrite, orale, vidéo, musicale. C'est alors que le travailleur de jeunesse voit comment provoquer des « chocs », par une rencontre inattendue

par exemple. Cela favorise les initiatives et les échanges entre jeunes. Il y a un gros travail en amont à faire, avant de parler de mobilité. Et ce travail correspond aux missions d'éducation non-formelle des Maisons de jeunes. » Un travail qui implique de faire front à des injonctions contradictoires, « d'un côté on parle toujours du respect des cultures, mais de l'autre, la mobilité implique de s'extirper un peu de sa culture d'origine », ajoute Majo Hansotte.

Enfin, la chargée de mission du BIJ souhaite pointer un hiatus qui rend plus complexe la concrétisation de cette transition: « Entre ce que voient les travailleurs de terrain et le pouvoir politique, il y a un fossé. Le politique cherche

avant tout à financer des projets qui garantissent la paix sociale alors que travailler sur la mobilité, favoriser un trajet et des initiatives ne se fait pas sans frictions. Des projets musicaux peuvent impliquer des nuisances sonores. Des projets de théâtre peuvent supposer des loupés. Aller vers la mobilité nécessite toujours de prendre des risques. »

*Cédric Vallet*

1. Bureau international de la jeunesse, rue du Commerce, 20-22 à 1000 Bruxelles – tél.: 02 548 38 88 – site: [www.lebij.be](http://www.lebij.be) – courriel: [bij@cfwb.be](mailto:bij@cfwb.be)

## Youth on the move

**Lancé en octobre dernier par Androulla Vassiliou, la Commissaire européenne chargée de l'Éducation, de la Culture, du Multilinguisme et de la Jeunesse, l'initiative Youth on the Move vise à améliorer l'employabilité des jeunes. Mais pas seulement, comme le précise Dennis Abbott, porte-parole de la Commissaire.**

L'initiative Youth on the Move<sup>1</sup> – traduisez « Jeunesse en mouvement » – s'inscrit dans la nouvelle stratégie Europe 2020 de l'UE et dans la continuité des programmes européens de soutien à la jeunesse, traditionnellement orientés vers leur mobilité. Vingt-huit actions clés sont proposées. Dennis Abbott: « La plupart sont prévues pour la période 2010-2012. Elles ont un double objectif: réduire le nombre de jeunes en décrochage scolaire de 14,9 % actuellement à moins de 10 % à l'horizon 2020; accroître la part du nombre de jeunes dans l'enseignement

supérieur pour atteindre les 40 % de diplômés en 2020. »

Parmi les actions prioritaires, lesquelles pouvons-nous relever? « Un site Web qui centralisera les informations sur les possibilités d'étudier ou d'acquérir une expérience professionnelle à l'étranger; un projet pilote intitulé "Ton premier emploi Eures"; un "Tableau de bord de la mobilité", qui permettra de mesurer et comparer les progrès accomplis en matière de suppression des obstacles juridiques et techniques à la mobilité à des fins d'apprentissage; un système pluridimensionnel de classement international des universités; un système européen de prêts aux étudiants afin de soutenir ceux qui désirent étudier ou se former à l'étranger; un Observatoire européen des postes vacants; ou encore un Passeport européen des compétences. »

L'idée générale de Jeunesse en mouvement est de sensibiliser les jeunes aux multiples possibilités qui leur sont offertes, mais « il s'agit aussi d'avoir une approche mieux coordonnée entre notre



DG et la DG Emploi de la Commission. La mobilité est certes au cœur de l'initiative, mais Jeunesse en mouvement a aussi pour but à d'améliorer la qualité de l'éducation, la formation et le niveau de compétences des jeunes Européens pour répondre aux exigences actuelles et futures du marché de l'emploi. »

Dennis Abbott insiste aussi sur le fait que si cette initiative vise à terme une meilleure employabilité des jeunes, elle a aussi encore un autre objectif – fondamental aux yeux de la Commissaire européenne –: le développement personnel des jeunes.

*Philippe Van Lil*

1. Plus d'infos: [http://europa.eu/youthonthemove/index\\_fr.htm](http://europa.eu/youthonthemove/index_fr.htm)

# Les enjeux sociaux de la mobilité durable



Quand on parle de mobilité au niveau régional sous cette législature, on y rajoute le terme « durable ». Ce n'est pas juste un effet de mode, c'est une vraie préoccupation, soulignent les cabinets en charge de cette matière. A l'Agence Alter, pour la construction de ce dossier spécial, on va plus loin et on a voulu lier mobilité durable et socialement égalitaire ou accessible. Parce que les enjeux de la mobilité sont avant tout sociaux.

La question de la mobilité est liée à celles des inégalités sociales. Comme le défendait il y a déjà cinq ans le sociologue Eric Lebreton, « dans notre société dispersée, les positions sociales des personnes dépendent, pour partie, de leurs capacités à se déplacer »<sup>1</sup>. On attend d'un demandeur d'emploi qu'il soit autonome et mobile, pas qu'il soit dépendant des transports en commun pour aller faire son travail. Les classes sociales sont en quelque sorte redéfinies par les mobilités. D'autant plus dans des contextes où l'aménagement du territoire est pensé en fonction d'une dépendance à la voiture d'une part – propositions de développer des zones commerciales en zoning inaccessible, ou de quartiers d'habitat social loin de tout. Par ailleurs, les transports en commun sont organisés majoritairement dans un contexte classique de « semaine de travail 9h-18h ». Alors qu'il y a un nombre croissant de chômeurs, de gens travaillant à horaires décalés, de personnes âgées, qui attendent des transports réguliers et fiables aussi hors des « heures de pointe ».

Comment inverser la tendance? Comment faire perdre du pouvoir symbolique et culturel à la voiture? Comment passer le cap de mobilités respectueuses

de l'environnement, accessibles financièrement au plus grand nombre, et efficaces pour se rendre d'un point A à un point B, éventuellement en faisant le crochet par le point C?

**Repenser la mobilité = moins de voitures = améliorer la qualité de vie**

L'enjeu fondamental d'une mobilité durable aujourd'hui en Régions wallonne et bruxelloise, mis en avant par les cabinets en charge de cette matière, c'est l'amélioration de la qualité de vie pour le plus grand nombre. Avec plus ou moins de leviers d'action quand, comme en Région wallonne on a la chance de cumuler les compétences Mobilité, Transports et Aménagement du territoire dans un même portefeuille ministériel, alors qu'en Région bruxelloise on partage le gâteau. Trois défis de taille à relever pour une mobilité durable.

Le défi principal est d'abord de réduire la place de la voiture comme source de dégradation du cadre de vie et d'un espace public de plus en plus réduit à une somme d'espaces individuels qui font du touche-touche sur les routes. Le deuxième est de faire du transport en commun un moyen de transport prioritaire, performant et attractif pour

toutes les classes sociales, en tout cas en ville et entre villes. C'est-à-dire de maintenir la possibilité pour chacun de se déplacer. Dernier défi, banaliser et valoriser l'usage au quotidien des mobilités douces et collectives, en améliorant l'offre ou l'infrastructure, et en soutenant la demande, notamment par des incitants financiers, accessibles à toutes les catégories sociales.

**Dégradation spatiale vers dégradation sociale**

Dans les grandes villes, nombre des grands axes de mobilité urbains conditionnent la qualité de vie et créent des séparations spatiales trop fortes entre quartiers. Celles-ci se répercutent inévitablement en des séparations sociales. Quand on ne peut pas traverser facilement un axe, on développe des murs entre quartiers et on les ghettoïse, ghettos de riches ou ghettos de pauvres, c'est selon. Et c'est dans les quartiers les plus denses, donc souvent les plus défavorisés, que la pollution liée à la voiture atteint des pics. En plus des conséquences sociales liées aux écarts de ressources économiques des ménages, les impacts sur la santé des pollutions liées aux transports individuels motorisés creusent eux encore plus l'écart entre catégories sociales.



## Détrôner la voiture, symbole de pouvoir

Malgré un discours et des actions publiques de promotion de la plurimobilité ou des mobilités douces, et malgré le coût et les dépendances démontrés d'un usage régulier d'une voiture individuelle (parking, garage, essence, achat, stress...), le véhicule personnel reste symbole de pouvoir, d'autonomie, d'indépendance, de réussite, d'intégration. Signe qui n'est pas anodin quand on est par ailleurs dépendant du CPAS, de sa famille, de problèmes de logement, du chômage... Cependant, de plus en plus de personnes en situation de précarité développent des réflexes de plurimobilité – train, bus, pied, vélo – quand ils ne peuvent pas accéder à la voiture. Réflexes valorisés idéologiquement et socialement, mais dévalorisés par les modèles économiques libéraux qui font rage dans nos pays. Notamment dans un contexte où des employeurs ont comme critère de recrutement la présence de signes économiques d'autonomie. Être mobile est un atout pour trouver un travail, une formation, un médecin quand c'est urgent, ou encore pour socialiser et grandir hors du regard de sa famille, de son quartier. Cela suppose encore aujourd'hui de disposer ou d'avoir accès aux instruments premiers du déplacement: voiture, train, avion... dont la répartition sociale est très inégalitaire. Et au-delà de cet aspect économique majeur, la mobilité nécessite aussi d'avoir des compétences

en matière de repérage des espaces, de maîtrise des temps sociaux.

## Les engagements régionaux: mettre la mobilité durable en avant

Outil politique fort des débuts de législature, les déclarations de politiques régionales permettent de mettre au cœur des responsabilités des nouvelles équipes politiques les enjeux majeurs sur une question. En ce qui nous concerne, dans celles de 2009, on y parle effectivement de mobilité – durable, qui plus est – à tous les chapitres ou presque... Mobilité des jeunes, demandeurs d'emploi ou pas, mobilité des employeurs, des chercheurs, mobilité réduite, mobilité professionnelle... Et on lie le terme mobilité à celui d'accessibilité. Parions ici que l'on entend bien accessibilité géographique, mais aussi sociale, économique, et culturelle. Un constat partagé par les deux entités en tout cas, nos villes, nos régions se doivent d'être en transition plus radicale en matière de mobilité vu l'état des réserves de pétrole et les impacts sur la santé de la pollution mesurée dans les quartiers les plus denses, en habitations et en axes routiers.

On l'a vu à travers ce dossier, la mise en mobilité de la société redéfinit et contribue à la situation des populations les plus vulnérables. Les individus ne sont plus cantonnés dans un seul territoire, ils habitent ici, travaillent là ou se

forment là (et même parfois à plusieurs endroits), ont des enfants qui fréquentent une école encore ailleurs, vont chez le médecin dans un autre quartier. Les uns et les autres ayant des rapports différents aux territoires, en fonction de leurs codes culturels, de leur « pouvoir » socio-économique.

C'est une des raisons pour laquelle en Région bruxelloise, un des axes forts du Plan de mobilité IRIS 2, approuvé le 9 septembre 2010 par le gouvernement régional, est d'imposer le caractère prioritaire et complémentaire du transport en commun sur les déplacements individuels motorisés. Tout comme dans la déclaration de politique régionale wallonne, où l'on vise l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan régional de mobilité axé sur l'utilisation préférentielle des transports en commun. Dans les deux cas, un des objectifs est aussi de permettre aux personnes qui les utilisent – et notamment les plus précaires – de récupérer du pouvoir de déplacement, et donc de liberté et d'autonomie, et de réduire le nombre de kilomètres parcourus.

Aude Gareilly



1. Conférence du 7 janvier 2006, à l'Université de tous les Savoires.



# Les Labiso -mobiles



Labiso, pour **Laboratoire des innovations sociales**, est une collection de livres numériques qui donne la parole aux associations et services publics. De l'aide aux toxicomanes en passant par les services à domicile ou l'hébergement des personnes handicapées, de nombreux professionnels réfléchissent et mettent au point des innovations pour améliorer leurs pratiques.

**En diffusant ces innovations, Labiso vise à promouvoir l'échange, la réflexion, le débat !**

**Quelques parutions abordant, de près ou de loin, les questions de mobilité :**

- **Integra Plus** dans le nord de la province de Luxembourg
- **Le Groupe d'animation de la Basse-Sambre (GABS)**
- **La Maison médicale de Barvaux**

Uniquement en version électronique !  
Lecture en ligne, ou téléchargement **gratuit**.

## [www.labiso.be](http://www.labiso.be)

Une initiative conjointe de l'Agence Alter et de Texto asbl.

## Tarifs annuels / Formules d'abonnement

(TVA et port compris pour la Belgique)

- Abonnement papier + web** ..... **110 €**  
Publication bimensuelle imprimée + 6 codes d'accès pour la consultation en ligne
  - 1 ex. supplémentaire à la même adresse + 2 codes d'accès supplémentaire ..... 70 €
  - 2 à 5 ex. supplémentaires à la même adresse + 4 à 10 codes d'accès supplémentaires ..... 65 € / ex. + code
  - > 5 ex. supplémentaires à la même adresse + > 5 codes d'accès supplémentaires ..... 60 € / ex. + code
  
- Abonnement papier uniquement** ..... **70 €**  
Publication bimensuelle imprimée
  - 1 ex. supplémentaire à la même adresse ..... 45 €
  - 2 à 5 ex. supplémentaires à la même adresse ..... 40 € / ex.
  - > 5 ex. supplémentaires à la même adresse ..... 35 € / ex.
  
- Abonnement web uniquement** ..... **80 €**  
6 codes d'accès pour la consultation en ligne
  
- Abonnement de plus de 10 exemplaires :** nous contacter pour les conditions : 02 541 85 20
  
- ➔ **Total :** ..... **€**

**Paiement par virement** après réception de la facture. **L'abonnement sera activé à la réception du paiement.**

**Fax : 02 231 15 59**  
[www.alterechos.be](http://www.alterechos.be)  
[alter.echos@alter.be](mailto:alter.echos@alter.be)  
**Tél. 02 541 85 20**

### Comment connaissez-vous Alter Echos?

- Par un collègue, ami, connaissance
- Lors d'un colloque, salon, séminaire, formation
- Via le site alter.be ou alterechos.be
- Via un article dans la presse
- Via une publicité dans la presse
- Via un mailing
- Autre : \_\_\_\_\_

### Coordonnées de facturation (REPLIR EN CAPITALES - 1 CARACTÈRE PAR CASE)

Organisme : \_\_\_\_\_ TVA (si assujetti) : \_\_\_\_\_

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_ N° : \_\_\_\_\_ Bte : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_ Tél : \_\_\_\_\_

### Coordonnées de livraison (si différentes de facturation)

Organisme : \_\_\_\_\_

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_ N° : \_\_\_\_\_ Bte : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_ Tél : \_\_\_\_\_

### IMPORTANT - 6 adresses mail pour accès aux services web

Vous devez activer ce service via le site [www.alterechos.be](http://www.alterechos.be)

1. Nom + prénom : \_\_\_\_\_ Mail : \_\_\_\_\_

2. Nom + prénom : \_\_\_\_\_ Mail : \_\_\_\_\_

3. Nom + prénom : \_\_\_\_\_ Mail : \_\_\_\_\_

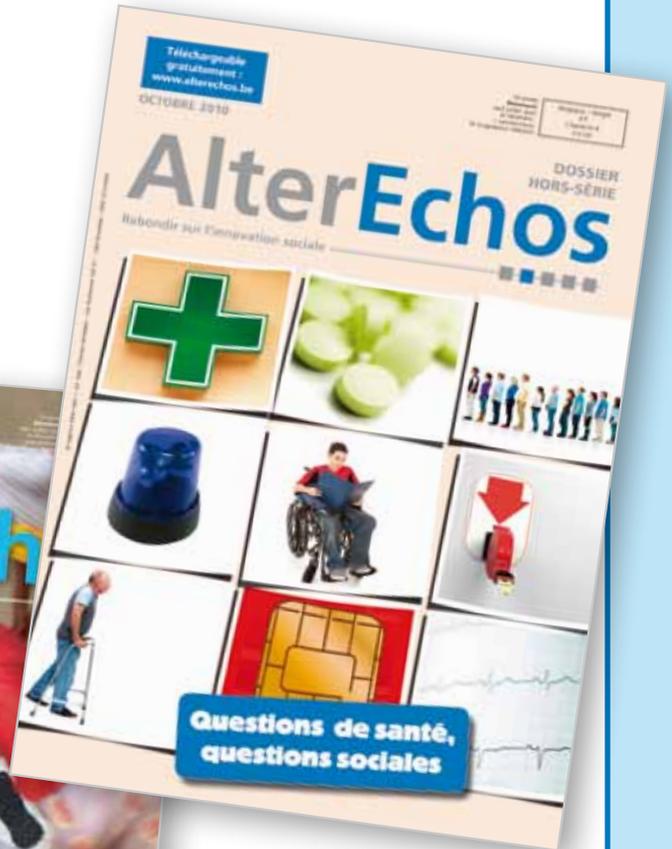
4. Nom + prénom : \_\_\_\_\_ Mail : \_\_\_\_\_

5. Nom + prénom : \_\_\_\_\_ Mail : \_\_\_\_\_

6. Nom + prénom : \_\_\_\_\_ Mail : \_\_\_\_\_

**BULLETIN D'ABONNEMENT À NOUS FAXER AU 02 231 15 59**

**Découvrez  
nos dossiers thématiques**



**AlterEchos**



Décodez l'actualité sociale

**Gratuit !  
sur [www.alterechos.be](http://www.alterechos.be)**