

De plus, pour faire face à cet isolement et à la ségrégation qu'entraîne l'immobilisme dans certains quartiers, des politiques sociales sont mises en place. Malheureusement, ces mesures, comme les Contrats de sécurité et de prévention, sont menées dans les communes fragilisées elles-mêmes et non en relation avec d'autres communes. Elles concernent rarement les populations aisées de la « culture dominante ». Involontairement, ces mesures politiques accentuent la stigmatisation et l'élargissement du fossé social, et donc l'immobilisme.

8

Une solution qui semble convenir à tous est celle de la rencontre, entre les habitants des différents quartiers. Par exemple, l'AMO Samarcande crée à son échelle des outils de décroisement et de rencontres entre les jeunes, en créant un jeu de piste à travers Bruxelles, « Bruxelles X », qui incite les participants à découvrir des lieux qu'ils ne connaissent pas.

On le voit : la mobilité, en ville ou à la campagne, n'est pas une question annexe. Selon l'importance qu'on lui accorde dans les politiques publiques, elle peut renforcer ou faire reculer les inégalités sociales. Se déplacer permet la rencontre, ouvre les portes à la

culture, à la participation, à la mobilité sociale et professionnelle. Améliorer la mobilité n'est bien sûr pas la panacée pour lutter contre l'exclusion, mais ne pas le faire la renforce à coup sûr.

V. Neycken et I. Franck
Vivre Ensemble Education 2010

NOTES

¹ Cité dans Carla Nagels et Andrea Rea, *Jeunes à perpète. Génération à problèmes ou problème de générations ?*, Academia-Bruylant, LLN, 2007.

² Donnée statistique provenant de <http://statbel.fgov.be>, cité dans « Le coût du déplacement des personnes », brochure de la Cellule syndicale de la mobilité de la FEC et de la CSC francophone, septembre 2010.

³ « Le coût du déplacement des personnes », brochure de la Cellule syndicale de la mobilité de la FEC et de la CSC francophone, septembre 2010.

⁴ « Mobilité des travailleurs. Défis et outils pour les entreprises d'économie sociale », SAW-B, Véronique Huens, Novembre 2008.

⁵ « Jeunes en ville, Bruxelles à dos ? L'appropriation de l'espace urbain bruxellois par des jeunes de différents quartiers », rapport d'étude, Samarcande AMO, Inter-Environnement Bruxelles, AMO SOS-Jeunes-Quartier libre, mai 2008.

⁶ www.damier.be

⁷ www.taxistop.be

⁸ Dans « Jeunes en ville, Bruxelles à dos ? », voir la note 5

⁹ Auteure du site

www.doriginespsymmigree.be, citée dans l'étude « Jeunes en ville, Bruxelles à dos ? (... voir note 5), p.9



ANALYSES

Bouger dans la ville, bouger dans sa vie...

La mobilité : un enjeu de justice sociale

La mobilité est aujourd'hui une dimension essentielle de la vie en société : travailler, se divertir, rencontrer sa famille et ses amis, se former, faire les courses, se soigner, ... toutes ces activités impliquent de se déplacer. Physiquement, mais aussi socialement : mobilité physique et mobilité sociale sont étroitement liées.

Avec le soutien de la Communauté française



Cette analyse est disponible en format pdf (A4) sur notre site www.vivre-ensemble.be. Elle peut être reproduite et publiée. Nous vous demandons de mentionner la source et de nous transmettre copie de la publication. Vivre Ensemble Education, 2010

Selon le sociologue Zygmunt Bauman, la mobilité est devenue un facteur essentiel de stratification sociale : « *La liberté globale de mouvement est synonyme de promotion sociale, de progrès et de succès, alors que l'immobilité distille la puanteur de la défaite, de la vie ratée, de l'abandon à un triste sort.* »¹

La mobilité est donc encouragée et valorisée, quand elle n'est pas exigée, par le mode de vie dominant. Dans bien des situations, cette mobilité est une « automobilité », c'est-à-dire la mobilité favorisée par la possession d'une voiture.

La mobilité reste un facteur déterminant dans l'accès à l'emploi.

La mobilité reste un facteur déterminant dans l'accès à l'emploi. Les démarches liées à la recherche d'emploi nécessitent de se déplacer : se rendre au FOREM, chez Actiris ou à un entretien à l'ONEM, chez un employeur pour un examen d'embauche, pour une formation, etc. Pour de nombreux employeurs, posséder le permis de conduire est une condition d'embauche, inscrite dans l'offre d'emploi, alors que la fonction n'exige pas nécessairement de devoir se déplacer.

Dans la vie professionnelle, être mobile – au propre comme au

figuré - est aujourd'hui une exigence : non seulement il est de plus en plus rare de mener une carrière entière chez le même employeur, dans la même profession, mais les emplois proposés impliquent de pouvoir se déplacer. Il peut s'agir d'aller travailler dans un autre pays pour rejoindre une filiale de son entreprise, ou de devoir parcourir de longues distances entre son domicile et son lieu de travail. Les cadres bénéficient en général d'une voiture de société.

Par contre, les travailleurs peu qualifiés qui travaillent pour des agences d'intérim ou de titres-services sont parfois amenés à faire plusieurs heures de trajet pour une prestation de quelques heures, avec en plus des horaires décalés (nettoyage de bureaux, par exemple).

LA MOBILITÉ A UN COÛT

Se déplacer exige des moyens financiers et du temps. Le coût de la mobilité est important et est de plus en plus difficile à supporter par certains travailleurs et demandeurs d'emploi.

« La partie consacrée aux déplacements quotidiens, tous types confondus, représente le troisième

MOBILITÉ SOCIALE : ACTION CULTURELLE

Mais la mobilité n'est pas qu'une question de bus ou de voitures : selon Andrea Rea⁸, « *une des clés pour enrayer ces replis territoriaux est la rencontre. Elle permet la déconstruction de l'imaginaire, alors que l'imaginaire charge de surplus symbolique l'insécurité. La rencontre démystifie (les rumeurs sont des murs très hauts), on rencontre le produit de notre construction stéréotypée. Tout en faisant attention de ne pas tomber dans le piège "vous êtes des cons enfermés mais on est là pour vous sauver (et donc vous ouvrir aux autres)", il faut créer des croisements, des espaces de rencontres.*

Le premier lieu en question devrait être l'école, lieu d'apprentissage. La ville offre une proximité physique importante mais une distance sociale de plus en plus grande. La mixité sociale ne signifie pas le rapprochement physique des personnes.

Au niveau de l'aménagement du territoire ou de l'urbanisme, les lieux doivent pouvoir être appropriés par plusieurs types de groupes sociaux. Les zones ne doivent pas être figées dans une identité (une fonction pour un public spécifique). Il faut ouvrir des espaces, désorganiser les

lieux, cela créerait des zones de tension certes, mais le dialogue émerge aussi de la tension. Il n'y a pas suffisamment d'espaces communs. »

Aux personnes que la pauvreté a confinées dans un quartier, se déplacer fait peur. Cette peur leur barre le chemin vers les loisirs, la culture, la connaissance. Pour y accéder, il faut souvent quitter le quartier.

Du quartier Nord à l'ULB, « *le chemin n'était pas qu'une distance géographique mais aussi une distance culturelle, intellectuelle, explique Leila Charadi, psychologue⁹. (...) Ce voyage montre également ce qu'on met dans les quartiers d'immigrés. Pour apprendre, il fallait que je bouge. Les universités ou les théâtres ne sont pas au pied des logements sociaux... »*

Les associations l'ont bien compris : des groupes d'alphabétisation, des maisons médicales, des écoles de devoirs, ... organisent des excursions à la côte ou à la campagne, des visites d'expositions, voire des séjours de vacances. Ce qui pour d'autres n'est que divertissement, petit « plus » agréable, constitue pour les personnes en situation de pauvreté une véritable découverte, leur donne le sentiment d'appartenir un peu plus à la société et leur ouvre un monde de possibles insoupçonnés.

de la STIB est donnée d'office aux seniors quels que soient leurs revenus tandis qu'un demandeur d'emploi doit prouver son état et demander une attestation pour bénéficier ponctuellement d'une réduction.» (Ch. Valenduc, économiste)

Une vingtaine d'heures de cours d'auto-école revient à environ 1000€. Quand on est demandeur d'emploi et que les employeurs potentiels exigent le permis, cela constitue pour beaucoup une barrière infranchissable. Défendre la filière libre face au lobby des écoles de conduite qui, pour des prétendues raisons de sécurité, la verraient bien disparaître, est un enjeu important. Et pourquoi ne pas instaurer au moins les cours du permis de conduire théorique dans le programme de l'enseignement secondaire ?

Des initiatives existent pour que le permis ne constitue pas une barrière financière dans la recherche d'emploi : citons par exemple la MIREC (Mission régionale pour l'insertion et l'emploi à Charleroi) qui collabore avec une autre association (Mobilinsert) pour offrir des cours gratuits de code de la route et de conduite à des personnes en

recherche d'emploi. Ces associations accompagnent ensuite les personnes dans leur recherche d'emploi. Certaines mutualités proposent également des cours de conduite à moindre prix (exemple : aux Mutualités socialistes : 30€/h, au lieu d'environ 45 dans une école privée).

Dans la Province du Luxembourg, le Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région Rurale (DAMIÉR⁶) a été mis en place. Il propose divers services : un prêt social pour passer son permis de conduire ou acheter une voiture ; un call-center pour répondre aux questions en matière de mobilité ; un réseau de transport de proximité appelé « locomobile » ; un moteur de recherche pour réaliser son itinéraire en transport en commun et partagé.

TAXISTOP⁷, dont la devise est « faire plus avec moins », rassemble une série de propositions de transport : un réseau de covoiturage pour se rendre au travail ou à l'école ; les voitures partagées Cambio ; ou encore la Centrale des Moins Mobiles qui propose un service de transport des personnes à prix très démocratiques, dont les chauffeurs sont des bénévoles.

poste budgétaire des ménages (14% en 2008), juste après le logement et l'alimentation.²⁾ Mais, « c'est le coût des véhicules qui occasionne le plus de dépenses dans la mobilité des ménages³⁾».

Même si l'on a les moyens de s'acheter une voiture, il n'est pas toujours facile d'en assumer les frais récurrents. Cela amène certaines personnes à se mettre en danger physiquement et financièrement : rouler avec une voiture qui n'est pas en ordre de contrôle technique, ne pas souscrire d'assurance, etc. Cette dernière pratique, trop fréquente notamment parmi les jeunes (que les assureurs rechignent souvent à assurer), peut avoir des conséquences catastrophiques : un accident en tort et c'est l'endettement, peut-être à vie, pour la personne ou pour ses parents si elle est mineure.

Si l'on ne possède pas de voiture, on est dépendant. Dépendant des transports en commun dont les fréquences et les réseaux sont tout à fait insuffisants dès que l'on quitte les noyaux urbains. Ou dépendant d'autres personnes qui possèdent un véhicule, ce qui n'est pas nécessairement facile à vivre, que ce soit du point de vue relationnel ou du point de vue

organisationnel.

Et le vélo ? S'il devient très « tendance », surtout en ville, ce moyen de transport bon marché et écologique n'a pas nécessairement bonne presse auprès des populations défavorisées : la voiture continue à représenter pour elles la réussite, un statut social, le vélo restant dans leur esprit le véhicule « du pauvre ».

La mobilité reste un facteur déterminant dans l'accès à l'emploi.

LES FREINS À LA MOBILITÉ

Se déplacer exige également « une certaine culture du déplacement qui s'acquiert par l'éducation et l'expérience. (...) Certaines personnes ont du mal à se déplacer au-delà de 10km de leur domicile. Au-delà de cette zone, il s'agit de l' « inconnu », d'un endroit qui fait peur.⁴⁾»

Lire un plan, repérer le bon bus ou la bonne ligne de métro, lire les noms des rues, demander son chemin, ... ce qui est évident pour beaucoup est un vrai défi pour d'autres, notamment ceux qui ne maîtrisent pas la lecture ou la langue du pays où ils vivent. Cela demande une certaine confiance en soi qui manque à beaucoup de personnes en situation de pauvreté.

Comme en témoigne l'étude inti-

tulée « Jeunes en ville, Bruxelles à dos ?⁵ », la mobilité des jeunes est différente selon le quartier d'origine. Le regroupement des habitants en fonction de leur appartenance sociale et le contraste qui en découle entre les différents quartiers signifient beaucoup en matière de mobilité des jeunes.

L'étude compare les manières dont les jeunes s'approprient géographiquement la ville et interroge des jeunes de 15 à 20 ans provenant de 3 communes contrastées : l'une plutôt pauvre, l'une plutôt aisée et la troisième, intermédiaire.

Les jeunes de la commune la plus pauvre évoluent sur un territoire restreint, délimité par les « frontières » physiques de leur quartier (voie de tram, canal,...) tandis que les jeunes des deux autres communes développent une mobilité en réseau plus étendue, au gré de leurs activités extrascolaires.

Les jeunes des quartiers plutôt défavorisés se sentent bien et affichent de l'assurance dans leur propre quartier, mais une fois en dehors, sont intimidés, perdent confiance en eux, ont peur de l'inconnu. Ceux des communes plus aisées, comme Woluwe, se dépla-

cent dans plusieurs quartiers, en transports en commun ou grâce aux « parents-taxis » en-dehors des zones centrales.

Selon le sociologue Andrea Rea (ULB), ces frontières invisibles sont telles qu' « il y a une forme de privatisation de l'espace public, un espace de plus en plus puissant au niveau de l'identification. C'est la question du contrôle, de l'exclusivité. Les lieux deviennent très ethniques. »

IMMOBILISME = ISOLEMENT

Les cités sociales, dont certaines deviennent des lieux « ghetto », ou même les quartiers urbains où l'immobilier est abordable, sont souvent situés en périphérie des villes et peu desservis par les transports en commun. Le manque de moyens de transports publics d'un quartier vers le reste de la ville est un frein qui s'ajoute aux obstacles, culturels, sociaux et financiers en matière de mobilité. Ce n'est pas le cas au centre de Bruxelles, car les quartiers les plus populaires sont au Centre, mais aussi dans la première couronne de Bruxelles (autour du Centre-ville), à la différence des autres grandes villes comme Paris.

Dans les zones rurales, cette difficulté est criante, puisqu'à certains endroits les transports en commun sont presque inexistants.

Les personnes en situation précaire qui ne peuvent se déplacer pour toutes les raisons évoquées ici se retrouvent dans une situation d'isolement. Les difficultés s'accumulent. L'immobilité entraîne par exemple des difficultés d'accès aux formations (alphabétisation, formation professionnelle, etc.) qui peuvent décourager les efforts de réinsertion sociale et professionnelle.

MOBILITÉ PHYSIQUE : ACTIONS DES POUVOIRS PUBLICS

Dans le domaine de la mobilité comme dans d'autres, le rôle des pouvoirs publics est fondamental pour compenser les inégalités sociales. Développer un réseau de transports en commun dense et offrant des fréquences de passage élevées, c'est un indispensable premier pas – et ce n'est malheureusement pas la tendance actuelle.

Au niveau financier, soulignons que les demandeurs d'emploi peuvent obtenir une réduction de 75% sur leur billet de train s'ils se rendent à un examen ou à un entretien d'embauche. Mais ils doivent pour cela se

présenter auparavant au FOREM ou chez Actiris et demander une attestation qu'ils présenteront au guichet. Le FOREM et ACTIRIS remboursent également tous les frais de déplacement (au tarif des transports en commun) des stagiaires qui sont en formation via leur service.

On peut s'interroger sur la politique menée en matière de prix des transports : si les seniors, quels que soient leurs revenus, n'ont guère de formalités à effectuer pour bénéficier de la gratuité dans les TEC, les chômeurs, quant à eux, doivent à chaque déplacement demander une attestation au bureau régional de l'emploi. Est-ce là une façon judicieuse, et surtout juste, de subsidier l'utilisation des transports publics (voir ci-dessous) ?

« Le déplacement est à la fois une nécessité et "un bien supérieur", c'est-à-dire un bien dont la part dans la consommation totale augmente quand le revenu augmente. Pour les uns, se déplacer est une nécessité sans en avoir les moyens. Pour d'autres, c'est une façon de vivre leurs loisirs et d'affecter leurs revenus. Pour les pouvoirs publics, cela pose un problème : en subsidiant la mobilité [comme les transports en commun, ndlr], on subsidie à la fois un bien de première nécessité pour certains et un bien "d'aisance" pour les autres. D'où la nécessité d'être sélectif. Or, ce n'est pas toujours le cas : la gratuité des TEC et