

SOCIAL : offrir des formes de mobilité qui permettent à toutes les personnes de se déplacer efficacement et agréablement – Vers plus d’inclusion sociale

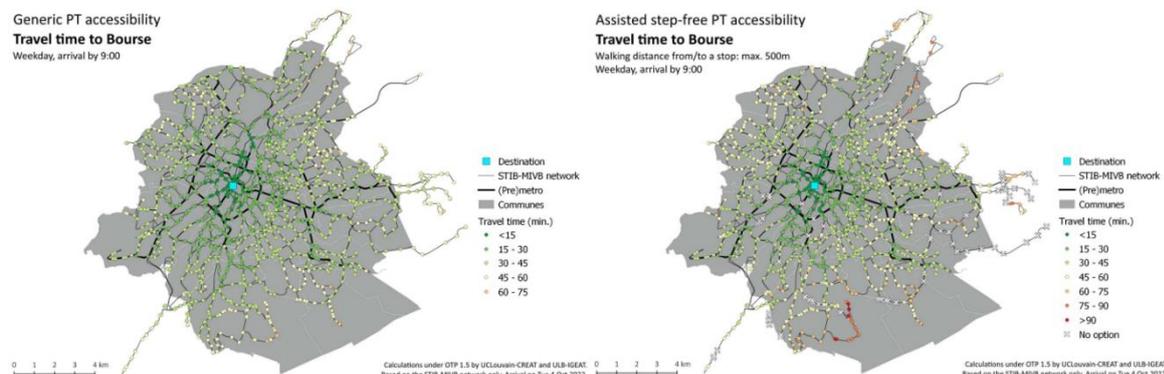
Ces dernières années, la dimension « sociale » a émergé avec force dans le débat public autour des politiques de mobilité (quartiers apaisés, déploiement de la zone de basses émissions, projet de taxe kilométrique, etc.). Il s’agit d’une dimension qui touche des publics très divers et recouvre des enjeux très variés comme l’accessibilité aux espaces publics et aux transports publics, la précarité économique ou encore le genre.

Même s’il est indéniable qu’il reste encore beaucoup à faire, depuis une dizaine d’années au moins, plusieurs programmes de mise en accessibilité d’envergure ont été développés (et se sont renforcés depuis l’adoption du Plan Good Move). L’attention aux enjeux liés à la précarité économique, cependant, est plus récente. Bruxelles Mobilité travaille actuellement à la mise en place d’outils pour mieux suivre cette thématique à l’avenir. Il en va de même pour les questions liées au genre.

La mise en accessibilité des espaces et des transports publics

Une personne sur trois environ est « à mobilité réduite » à un moment t , c’est-à-dire qu’elle est limitée, dans ses déplacements de façon temporaire et circonstancielle ou durable. L’enjeu de l’accessibilité s’avère d’autant plus important au regard du vieillissement de la population bruxelloise.

Il existe encore d’importantes inégalités au niveau de l’accessibilité à l’espace public et aux transports publics en Région de Bruxelles Capital. À titre d’illustration, on peut se référer au projet JUSTICE de (UCL, ULB, 2023) qui a modélisé les écarts de temps de parcours depuis l’ensemble du territoire régional vers une quinzaine de points d’intérêt (dans la carte ci-dessous, la Gare Centrale) en considérant respectivement une personne ne souffrant pas de perte de mobilité et une personne en fauteuil roulant. Les temps de déplacement d’une personne en chaise sont fortement allongés dans la mesure où elle est contrainte de faire des détours pour rester sur les portions accessibles du réseau (ici le réseau de métro n’a pas été pris en compte). Pire encore, certaines parties de la Région sont complètement inaccessibles, car il n’existe pas d’arrêts aux normes les desservant.



Malgré ce constat (sans doute un peu trop sévère étant donné les hypothèses sous-jacentes à la modélisation qui écartent l’ensemble du réseau de métro), la situation s’est sensiblement améliorée ces dernières années avec le réaménagement annuel d’arrêts de transport public, l’installation d’ascenseurs, l’annonce sonore extérieure aux arrêts, l’audit de toutes les lignes de Bus via le programme AccessiBus (matériel roulant doté de rampes d’accès, signalétique précisant le niveau d’accessibilité des arrêts, etc.).

Ces évolutions positives sur le terrain traduisent un renforcement de la gouvernance de l’accessibilité. On peut citer le Plan stratégique de mise en accessibilité du réseau de la STIB qui a été annexé au contrat de service public 2019-23 ; la mise en place d’une Task Force Accessibilité ; le passage devant la section Modes actifs de la CRM d’une majorité des projets d’aménagement de l’espace publics ; la mise en place de modules de formation à l’accessibilité de l’espace public pour les concepteurs de projets et les entrepreneurs qui exécutent les travaux ; l’intégration dans l’application Fix My Street de catégories de signalements spécifiques à l’accessibilité piétonne (mauvaise disposition d’éléments podotactiles, revêtement piéton endommagé, etc.) ; soutien aux communes pour la mise en accessibilité de leur réseau piéton (PAVE) ; etc.

Malgré ces avancées notables, il est indéniable qu'il faut poursuivre les démarches mentionnées ci-dessus et développer des solutions pérennes et efficaces pour des enjeux d'accessibilité encore trop peu traités (par exemple les chantiers sur les cheminements) ou qui surviennent du fait d'innovation technologique (comme le stationnement sauvage des engins de micromobilité) ou qui pourraient empirer (comme le stationnement des voitures sur le trottoir du fait de leur élargissement continu). Il s'agira aussi d'assurer l'accessibilité des outils numériques (applications des opérateurs, Floya, etc.) et la mise à disposition via ces outils d'informations pertinentes pour les personnes à mobilité réduite (recherche d'itinéraires adaptés, informations sur des services spécialisés, etc.).

Les enjeux liés à la précarité économique dans les politiques de mobilité

La voiture est le type de mobilité qui pèse le plus lourdement sur le budget des ménages (sauf voiture de société), mais qui s'avère aussi difficilement contournable dans certaines situations familiales et professionnelles.

Les ménages aux revenus plus faibles possèdent (beaucoup) moins souvent une voiture. Sur base des croisements de données (DIV et Beclotax, 2019), il ressort que 39% des ménages disposant de 1500 à 1999€ ont une voiture, contre 61% pour les ménages disposant de 3.000 à 3499€. Le lien entre revenus et possession automobile n'est cependant pas absolu : un certain nombre de ménages qui vivent en situation de précarité disposent d'une voiture. Sur base de l'enquête SILC (2022) (*Survey on the income and living conditions*), il ressort que 5,4% des ménages bruxellois (ou 9,3% des ménages bruxellois motorisés) possèdent une voiture alors qu'ils vivent en situation de précarité sociale et matérielle¹.

La pression du budget « voiture » prive ces ménages de moyens financiers suffisants pour se permettre de partir au moins une fois par an en vacances, pour faire face à une facture imprévue, etc. Pour une part importante de ces ménages, la voiture est difficilement contournable, ce qui explique les sacrifices financiers qu'ils sont prêts à consentir pour continuer à disposer d'une voiture. Les caractéristiques socio-démographiques des ménages vivant en situation de précarité tout en disposant d'une voiture semblent pointer un réel besoin automobile : il s'agit de ménages disposant d'un revenu équivalent (pondéré en fonction de la taille du ménage) de 1626 euros environ, de ménages de grande taille et qui comptent de (nombreux) enfants. Les métiers manuels/ouvriers sont également fortement représentés dans ce segment.

Sur base de ce constat, deux pistes de solution se dessinent : d'une part, assurer la qualité des offres de mobilité alternatives à la voiture et leur accessibilité physique et financière ; d'autre part : mettre en place des solutions qui permettent de réaliser des déplacements en voiture aux ménages plus défavorisés économiquement qui en ont besoin :

- Soit via une offre d'autopartage adaptée et renforcée, A ce propos, on peut mentionner les initiatives lancées en 2023 par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement : l'appel à projets « Inclusive car sharing » et le « Green Deal autopartage ». Elles visent à faciliter l'accès de l'autopartage pour les publics plus défavorisés économiquement, les familles avec enfants, les seniors et les publics en situation de fracture numérique ;
- Soit en déployant des mesures de restriction à l'usage et la possession automobile qui intègrent davantage de « correcteurs » sociaux². Comme les dérogations à la LEZ pour les personnes en situation de handicap qui bénéficient de l'intervention majorité (statut BIM) ou la progressivité dans le projet de taxe kilométrique SmartMove de la taxation en fonction des chevaux fiscaux. Il serait sans doute pertinent de continuer à étudier la possibilité et l'intérêt de prévoir d'étendre ce type de corrections à des publics spécifiques.

À cet égard, on soulignera aussi l'iniquité que représente le système de voitures de société.

Renforcement des offres alternatives à la voiture

La Région bruxelloise offre un environnement « résilient » pour les ménages qui ne peuvent disposer d'une voiture pour des raisons financières. En effet, la densité des commerces et des services et l'offre de transport public permettent à beaucoup de ménages de vivre confortablement sans voiture. En un sens, toute amélioration de l'étendue et de la qualité de l'offre de transport public est, en puissance, une mesure d'accompagnement social.

La non-indexation des tarifs depuis une dizaine d'années et la mise en place de nombreux tarifs sociaux rendent la STIB particulièrement accessible financièrement pour les ménages les plus modestes. L'abonnement annuel

¹ SILC est une enquête que chaque État membre de l'Union européenne doit mener annuellement. Nous avons la chance de disposer en Région de Bruxelles-Capitale suffisamment important pour réaliser des analyses relativement fine. Les analyses proposées ci-dessous ont été réalisées avec le soutien de l'Observatoire de la santé et du social. Elles s'inspirent du travail de G. Mattioli. 2017. "Forced Car Ownership' in the UK and Germany: Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts." *Social Inclusion* 5(4): 147–60.

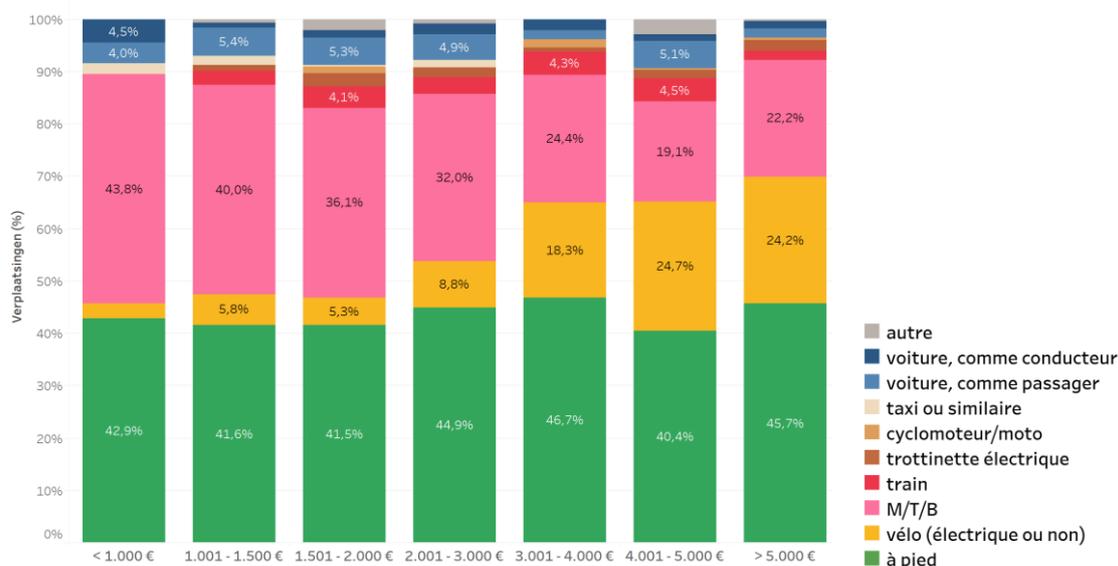
² Cf. Position Paper de BSI « Intégrer la justice sociale dans l'agenda politique de restriction automobile »

coûte aujourd'hui, dans les faits, 21% moins cher qu'il y a une décennie (et ce, pour un service fortement amélioré tant au niveau des fréquences, de l'étendue du réseau que du confort et de l'accessibilité).

Par ailleurs, les efforts de mise en accessibilité du réseau de la STIB (voir ci-dessus) contribuent aussi à rendre le transport public plus confortable pour les déplacements avec des enfants, un enjeu important dans la mesure où la parentalité est un facteur expliquant l'augmentation de l'usage – voire l'acquisition – de la voiture.

En complément à l'offre en transport public, il convient aussi de renforcer l'accès au vélo pour les ménages en situation de précarité. La part modale « vélo » est particulièrement basse chez les ménages disposant de faibles revenus. Le graphique ci-dessous issu de l'Enquête relative aux comportements de déplacement (Bruxelles Mobilité, 2021-22) présente les parts modales des ménages *non motorisés* en fonction des classes de revenus. La part modale du vélo oscille autour de 5% lorsqu'on vit dans un ménage gagnant moins de 2.000 euros alors qu'elle atteint presque 25% lorsqu'on vit avec plus de 4.000 euros par mois.

Modale aandelen per inkomensklasse : respondenten zonder auto in het gezin



Ces écarts découlent d'obstacles matériels à la pratique du vélo (difficultés de stationnement dans les logements plus petits sans espace de stockage, coût du vélo électrique, infrastructure cyclable défaillante, etc.), mais aussi de niveaux de socialisation très différents à ce mode de déplacement (manque d'apprentissage, appréhension à l'usage du vélo pour les déplacements en ville, etc.).

Il y a un intérêt évident à mettre en selle les populations plus précaires et notamment les ménages qui disposent d'une voiture tout en vivant en situation de précarité. Il existe déjà quelques initiatives en ce sens – « Vélo solidaire », par exemple. Il faut cependant démultiplier les mesures de sensibilisation et de soutien matériel (soutien à l'achat de vélo, solutions de stationnement pour les ménages dont les logements sont inadaptés, etc.).

Enfin, on peut noter que pour accompagner le report modal, notamment des publics plus défavorisés, la Région a renforcé la Prime Bruxell'Air spécifiquement pour les personnes disposant de faibles revenus. Bruxelles Environnement propose en outre un service de Mobility Coach qui permet d'obtenir une information personnalisée en lien avec les différentes offres de mobilité alternatives à la voiture disponibles en Région de Bruxelles-Capitale.

Vers une prise en charge plus structurelle des enjeux liés à la précarité économique dans les politiques de mobilité

De façon plus générale, Bruxelles Mobilité est en train de mettre en place une prise en charge plus structurelle des enjeux de précarité économique (à l'instar des enjeux d'accessibilité universelle) via :

- Plusieurs études et analyses pour appréhender les pratiques de mobilité et la distribution de la possession automobile selon différentes variables socio-démographiques ;
- Une facilitatrice « enjeux sociaux » embauchée en juin 2023 ;

- Le lancement d'une nouvelle section de la Commission régionale de Mobilité portant spécifiquement sur les enjeux sociaux. C'est une suite directe de la journée d'échange organisée par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement sur les enjeux sociaux³.



Les questions de genre

Il n'y a pas une action phare qui permettrait d'assurer l'égalité dans l'espace public et la mobilité. L'une d'entre elles est la requalification de l'espace public. Ces reconfigurations favorisent la fonction de séjour et contribuent à inclure des publics plus variés et permettent donc de lutter contre les inégalités d'accès aux aménités urbaines comme projet à venir Place de la reine.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité applique annuellement un gender budgeting sur 25% de son budget et subsidie des projets qui bénéficient directement aux femmes comme les Hirond'elles (ASBL Molembike). Cette ASBL propose un programme de mise en selle qui s'adresse à tout public, mais particulièrement aux femmes et aux enfants du quartier. Un autre exemple de projet subsidié est Vélo Solidaire (ASBL Cyclo, Les Ateliers de la rue Voot et Pro Velo). Il a pour but de rendre la pratique du vélo accessible à un public précarisé à travers la mise à disposition d'un vélo de seconde main et des formations pour accompagner ces personnes dans ce processus de transfert modal.

Depuis 2023, une session sur le genre est incluse dans la formation de conseiller et conseillères en mobilité. Dans la mesure du possible, les indicateurs de mobilité sont collectés de manière désagrégée par genre pour suivre les pratiques de mobilité. Ainsi, on remarque depuis 2016 une augmentation des femmes cyclistes dont le pourcentage est passé de 34% à 40%. Si cela ne dit rien sur la charge ou les éventuelles inégalités liées à ces trajets, il est quand même encourageant de constater que ce pourcentage augmente à mesure que les travaux d'aménagements des infrastructures cyclables se poursuivent. Au-delà des infrastructures, les mesures de soutien à la mise en selle sont également très importantes.

En termes d'espace public, très peu de rues⁴, d'arrêts de transports publics ou encore d'ouvrage d'art portent des noms de femmes. La STIB continue à féminiser les noms d'arrêts entre 2021 et 2023 il y a eu 17 arrêts renommés. D'autres sont prévus pour 2024. Au niveau de la Région, trois nouvelles passerelles qui enjambent le canal ont été nommées d'après des femmes (Passerelle Loredana Marchi (2021), Passerelle Fatima Mernissi (2021), Pont Suzan Daniel). En mai 2022, le tunnel Leopold II est devenu le tunnel Annie Cordie. En 2020 seuls 6% des noms de rues avaient un nom de femme. Aujourd'hui (octobre 2023), ce pourcentage est à 7,42%⁵.

Enfin, la formation du personnel de la STIB en matière de harcèlement sexuel dans les transports publics a été introduite dans le plan bruxellois 2020-2024 de lutte contre les violences faites aux femmes. Par ailleurs le nouveau contrat de gestion 2024-2028 de la STIB, prévoit la prise en compte du genre et notamment de réaliser à partir de 2025, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, une analyse annuelle de la répartition par genre des voyageurs sur le réseau aux différentes heures de la journée, en distinguant les différents modes de transport.

³ Pour un résumé de cette journée, cf. Moniteur de la mobilité (automne 2023)

⁴ [EqualStreetNames.Bruxelles](https://www.bruxelles-mobilité.be/equalstreetnames)

⁵ [Noms Peut-être présente la carte Equal Street Names – Noms Peut-Être ! \(wordpress.com\)](https://www.wordpress.com/noms-peut-etre-presente-la-carte-equal-street-names)