

éduquer

tribune laïque n° 165 novembre 2021

Publication de la Ligue de l'Enseignement et de
l'Éducation permanente asbl



DOSSIER

La révolution dans le guidon

actualité

Systematiser la
lutte contre le
harcèlement

carte blanche

Les filles ne boudent
pas le numérique,
c'est le numérique
qui les boude!

pédagogie

Un outil pour lutter
contre le racisme en
classe



Sommaire

Focus

Les coups de cœur de la Ligue p 4

Coup de crayon sur l'actu

Quand les manuels scolaires reproduisent des clichés sexistes p 6

Actualité

Systématiser la lutte contre le harcèlement p 7

Carte blanche

Les filles ne boudent pas le numérique, c'est le numérique qui les boude! p 10

Dossier LA RÉVOLUTION DANS LE GUIDON

Mathématiques de la voiture urbaine p 13

Mobilité douce: changer de paradigme p 17

Vélo et mobilité scolaire p 21

La gamine au vélo p 25

Du primat de l'automobile à sa remise en cause p 28

Un périple à vélo p 32

Pédagogie

Un outil pour lutter contre le racisme en classe p 36



éduquer

est édité par



de l'Enseignement et de l'Éducation permanente asbl

Rue de la Fontaine, 2
1000 Bruxelles

Éditeur responsable
Roland Perceval

Direction
Patrick Hullebroeck

Responsable de la revue
Juliette Bossé

Mise en page
Éric Vandenhede

Ont également collaboré
à ce numéro:

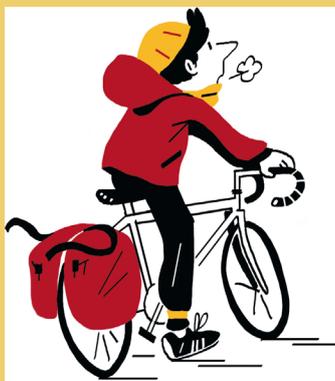
Patrick Hullebroeck
Marie Versele
Juliette Bossé
Maud Baccichet
Ariane Pinel
Nadine Plateau
Bijou Banza
Laura Chaumont
Stéphanie Jacquet-Parienté
Yoann Demoli
Pierre Lannoy
Elke Van den Brandt
François Chamarau
Gaël De Meyere
Manon Legrand
Nicolas Rousseau



Couverture

Monsieur lou est un dessinateur bruxellois qui aime faire du vélo, jouer à la pétanque, manger des chicons et écouter des histoires courtes. Il n'aime pas faire la file, regarder des films d'horreur, chercher son stylo, ni manger des sandwiches en triangles. Sa première bande dessinée *Le Tour de Belgique* est sortie au printemps 2018.

Plus d'infos: www.monsieurlou.be



Lundi 22/11/2021, 20h, à la MAISON de la LAÏCITE HYPATHIA d'OTTIGNIES-LLN
Rue des Deux Ponts, 19 – 1340 Ottignies-LLN

Neurosciences de l'éducation: le point sur la question

par Alain Content, professeur à la Faculté
des sciences psychologiques et de l'éduca-
tion de l'U.L.B.

La conférence sera suivie d'un débat.



L'inscription est obligatoire soit par mail soit par téléphone:
educbrabantwallon@gmail.com / 010/61 41 23



Cotisation et don 2021

Si vous n'avez pas encore payé votre cotisation 2021 merci de le faire
dans les meilleurs délais. La cotisation 2021 est de 25€ minimum.

À verser sur le compte: BE19 0000 1276 64 12 - BIC: BPOTBEB1

de la Ligue de l'Enseignement et de l'Éducation permanente, asbl, rue
de la Fontaine, 2 - 1000 Bruxelles. Communication: cotisation ou don
2021.

Pour toute information concernant le suivi de votre affiliation, veuillez
nous contacter au 02/512.97.81 ou admin@ligue-enseignement.be



Découvrez notre *Cahier des formations* au format numérique!

Nous sommes heureux-se de vous présenter notre *Cahier des formations* au format numérique
Comme pour chaque saison de formations, vous y trouverez
nos formations destinées aux professionnel-le-s et volon-
taires du secteur non-marchand ainsi que nos stages en
développement personnel et créatif.
N'hésitez pas à vous y inscrire!

Retrouvez l'ensemble de notre programmation dans notre
Cahier des formations au format numérique sur le site de La
Ligue:

www.ligue-enseignement.be

N'hésitez pas à contacter le secteur des formations pour toute
information complémentaire au 02/511.25.87
ou par mail à formation@ligue-enseignement.be

Le Cahier des formations de la Ligue

Se former pour le non marchand et
se développer personnellement



Automne-
hiver
2021



Inutiles et incertains...

Faut-il encore tester les enfants à l'école? Rarement le dissensus sur la conduite à tenir aura été si grand.

D'un côté, les expert-e-s en santé publique. Ils/elles tirent l'alarme et considèrent le tracing comme nécessaire pour garder le contrôle. Sans les données du testing, la situation deviendrait, selon elles/eux, opaque, et les écoles seraient pilotées à l'aveugle.

D'un autre côté, les services chargés d'effectuer les tests dans les écoles. Ils sont débordés et ne peuvent s'occuper du testing sans négliger leurs missions ordinaires. Ils exigent d'en être déchargés.

Au milieu de l'imbroglio: les enfants, les enseignant-e-s, les parents. Quarantaines et tests à répétition sont leur lot. Jusqu'à la nausée. Les interruptions de cours et les absences rompent la continuité pédagogique. Elles désorganisent autant l'activité des enfants que celle des enseignant-e-s et des parents.

Du 11 au 17 octobre, 1953 cas de covid ont été enregistrés dans les écoles dont 1674 cas sur les 903 806 élèves de l'enseignement fondamental et secondaire en FWB, soit 0,22% des élèves.

Durant cette même semaine, 2172 élèves du fondamental, 2110 élèves du secondaire et 1712 membres du personnel ont été déclarés contacts étroits.

Le nombre de classes, d'élèves et d'enseignant-e-s en quarantaine n'est plus communiqué.

Au 17 octobre, les incidences de nouveaux cas calculées sur les 14 derniers jours étaient de 94 sur 100 000 en maternelle, 479 en primaire (ordinaire et spécialisé) et 321 en secondaire. L'incidence pour la population belge en général était alors du même ordre: 326/100.000¹ Sommes-nous au début d'une augmentation exponentielle du nombre de cas covid?

Encore une fois, c'est le virus qui aura, semble-t-il, le dernier mot. Et qui tranchera sur la conduite à tenir.

Finirons-nous, dès lors, par renoncer à toute conduite rationnelle? Et, en paraphrasant Pascal (fragment 887/78), par penser des expert-e-s, ce qu'il écrivait du philosophe?: «Descartes, inutile et incertain.»

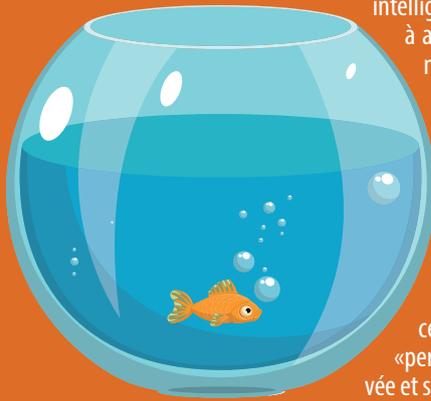
Patrick Hullebroeck, directeur

1. Sources: site de l'ONE et de Sciensano

Le saviez-vous?

Qu'est-ce que la théorie «Big fish little pond effect»?

Le «Big fish little pond effect» ou l'effet «gros poisson dans le petit étang» est une théorie introduite par Herbert W. Marsh et John W. Parker en 1984, qui souligne le fait que les individus ont tendance à s'évaluer par rapport à leur réseau d'individus proches. Dès lors, selon la théorie, l'impact de l'environnement, sur le plan socio-affectif, deviendrait prépondérant: l'estime de soi d'un individu sera plus élevée s'il est entouré de collègues moins talentueux que lui; inversement, une personne entourée de pairs talentueux et intelligents aura tendance à avoir une estime d'elle-même réduite.



à avoir une estime d'elle-même réduite.

Le concept a été transposé au niveau scolaire à travers une étude sur le lien entre les résultats scolaires et l'estime de soi des élèves en fonction des établissements scolaires fréquentés. Ils ont constaté que les élèves inscrits dans des écoles dites «performantes» auront tendance à se comparer à leurs pairs et se considéreront moins capables, comparables à des petits poissons dans un grand bassin. Inversement, ces mêmes élèves, inscrits dans des écoles dites moins «performantes» auront une estime d'eux-mêmes plus élevée et se sentiront tels de gros poissons dans un petit bassin.

Concours

«Les Quartz de la chanson»

La 7^e édition du concours «Les Quartz de la chanson» invite les jeunes des 2^e et 3^e degrés de l'enseignement secondaire à voter pour leur artiste préféré et à concevoir la pochette d'un CD. Organisé par la cellule Culture-Enseignement de la FWB, le concours vise à mieux faire connaître les auteur-trice-s et interprètes belges et à mettre en valeur la chanson d'expression française auprès des jeunes tout en suscitant leur créativité. Divisé en trois parties, le concours propose le prix «Quartz de la chanson», décerné à un-e artiste-interprète élu-e par les élèves, le prix «Quartz de la pochette», qui récompense la meilleure pochette réalisée par les élèves participants, et enfin le prix «Quartz pédagogique», qui récompense un-e enseignant-e ou un établissement scolaire pour leur exploitation pédagogique de la participation au concours. L'inscription au concours est gratuite mais doit se faire avant le 31 décembre 2021.

Plus d'infos: www.culture-enseignement.cfwb.be/index.php?id=7834



B.D.

«Ne m'oublie pas» de Alix Garin

«J'oublie. Je pense que je perds la tête... Mais le pire c'est quand ça me revient» Marie-Louise, la grand-mère de Clémence, vit dans un EHPAD. Souffrant de la maladie d'Alzheimer, elle fait régulièrement des fugues, s'imaginant rentrer chez elle, dans sa maison d'enfance où elle pense que ses parents l'attendent. Au bout de sa troisième fugue, la seule solution proposée par l'EHPAD est la camisole chimique! Refusant de voir sa grand-mère dépérir seule et anesthésiée sous le poids des médicaments, Clémence a une idée un peu folle: kidnapper sa grand-mère et entreprendre un grand voyage vers sa maison d'enfance, son histoire, sa vie. Au cours d'un road trip inoubliable, elles en apprendront autant l'une sur l'autre que sur elles-mêmes. «Ne m'oublie pas» aborde avec beaucoup de sensibilité et de tact les questions autour de la vieillesse, de la maladie, de la mémoire et des relations intergénérationnelles.



Jeunesse

Le Prix Bernard Versele

La sélection du Prix Bernard Versele 2022 est disponible! Chaque année, la Ligue des familles et ses volontaires sélectionnent 25 albums, romans et contes pour enfants. Ces ouvrages sont répartis en cinq catégories dénommées «chouettes» correspondant au degré de difficulté de lecture.

L'originalité du Prix Versele est lié au fait que son jury est exclusivement composé d'enfants! Ce sont donc pas moins de 50 000 enfants de 3 à 13 ans, qui sont invités à lire et à commenter la sélection d'ouvrages.

Pour faire partie du jury, il suffit de compléter, au plus tard avant le 30 avril 2022, un bulletin de vote disponible soit dans les locaux de la Ligue des familles, soit en votant en ligne via l'adresse: www.laligue.be/association/integration-sociale/education-permanente/prix-bernard-versele



Littérature

L'empreinte de Alex Marzano-Lesnevich

«... je suis contre la peine de mort. La mort, c'est ce dont j'ai peur. La mort, c'est ce qui a emporté ma sœur; la mort, c'est ce que les adultes redoutent pour mon frère; la mort, c'est ce dont je fais des cauchemars.»

Étudiante studieuse et passionnée, Alexandria Marzano-Lesnevich explore les méandres du droit à la faculté de Harvard. Lors d'un stage, Alexandria suivra de près l'histoire de Ricky Langley, pédophile de 26 ans, condamné à la peine capitale pour le meurtre du petit Jérémmy Guillory en Louisiane. Jusque-là farouchement opposée à la peine de mort, l'histoire de Ricky va pourtant ébranler ses certitudes et raviver de mauvais souvenirs de son enfance, la plongeant dans une introspection douloureuse. Entre thriller, journalisme d'investigation et autobiographie, «L'empreinte» de Alexandria Marzano-Lesnevich offre un roman palpitant qui gravite autour des thèmes de la peine de mort, des failles du système judiciaire, du pardon et de la vie après un traumatisme. Un roman brillant!



Ressources

Numéro 1 Scolarité et les enfants DYS

Le site Numéro 1 Scolarité est une plateforme française de ressources pédagogiques offrant un accompagnement scolaire à domicile pour les enfants présentant un trouble de l'apprentissage. Le site propose une série d'exercices corrigés, jeux et cartes mentales pensés et adaptés aux élèves DYS (dyslexiques, dyspraxiques, dyscalculiques, avec TDAH, précoces), ces ressources se présentent au format pdf et sont téléchargeable gratuitement.

Plus d'infos: www.numero1-scolarité.com/ressources-pedagogiques/



Concours

«La classe! La Culture s'affiche! Imagine la Culture à Bruxelles en 2030»

À l'occasion du 20^e anniversaire de la «Culture a de la classe», la Commission communautaire française (COCOF) lance un concours d'affiches dans les écoles de la Région de Bruxelles-Capitale. Le concours invite les élèves et enseignant-e-s à réaliser une affiche digitale ou numérisée dans laquelle ils et elles partagent leurs visions et réflexions de la culture à Bruxelles en 2030. Le concours, à destination de tous les élèves de la 3^e maternelle à la fin du secondaire, démarre le 10 septembre et se clôture le 30 novembre 2021 à minuit.

Plus d'infos: <https://concours.ccf.brussels/>



Campagne

«La mer commence chez vous»

Sacs et bouteilles en plastique, mégots de cigarettes, et depuis peu les masques buccaux... Pas moins de 8 millions de tonnes de déchets en plastique sont déversés dans les mers et les océans chaque année dans le monde entier. Il est pourtant possible de lutter contre cette pollution de chez soi. La campagne «La mer commence chez vous», menée par le Service Milieu Marin du SPF Santé publique, encourage les citoyen-ne-s à adopter de bonnes pratiques écologiques via des conseils et supports visuels gratuits à exploiter en classe. Vidéos, posters, flyers... permettront d'aborder avec les élèves la question de la protection de la mer et de ses habitants.

Plus d'infos: www.health.belgium.be/fr/la-mer-commence-chez-vous





QUAND LES MANUELS SCOLAIRES REPRODUISENT DES CLICHÉS SEXISTES

Systematiser la lutte contre le harcèlement

Le gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles planche sur des mesures concrètes pour un meilleur climat scolaire dans les écoles. Analyse du projet par Bruno Humbeek, spécialiste en la matière.

En France, depuis le début de l'année scolaire, 18 mineur·e·s se sont suicidé·e·s à cause du harcèlement scolaire. Le mercredi 6 octobre, à Frévent dans le Nord-Pas-de-Calais, une marche blanche s'est organisée en hommage à Chanel, une élève de 12 ans qui a mis fin à ses jours le 30 septembre dernier. Elle était victime de harcèlement aussi bien au collège que sur les réseaux sociaux.

Chez nous en Fédération Wallonie-Bruxelles, un cadre de lutte contre le harcèlement est sur le point de voir le jour. Le gouvernement vient d'approuver, sur proposition de la ministre de l'Éducation Caroline Désir (PS), une note d'orientation en matière de prévention du harcèlement scolaire et de climat scolaire. L'objectif premier est d'aborder la lutte contre le harcèlement de manière plus systémique. En effet, jusqu'ici les actions en la matière se limitaient souvent à soutenir des projets-pilotes et des initiatives locales comme l'explique Bruno Humbeek, psychopédagogue et spécialiste de cette problématique des violences scolaires. « Cette volonté réelle de mettre de la structure dans ce qui est fait est absolument indispensable. Jusqu'à présent, cela partait dans tous les sens avec des tas de petits projets cosmétiques qui finissaient par décourager beaucoup les écoles. C'est courageux de l'avoir fait parce que cela signifie concrètement qu'on va prendre les choses au sérieux et qu'on va essayer de régler le problème de fond. Mais c'est une note, donc c'est un cadre. Ce n'est pas le cadre qui fait l'œuvre. Tout va dépendre de ce qu'on va mettre dans le cadre ».

Et le cyber-harcèlement ?

Depuis plusieurs années et encore davantage depuis la crise sanitaire, les cas de cyber-harcèlement ont fortement augmenté. Pourtant, selon Bruno Humbeek la note du gouvernement ne s'y attaque pas de front. « Aujourd'hui, cela semble difficile d'imaginer que l'on puisse encore diffuser des modèles de prévention contre le harcèlement en espérant venir à bout du cyber-harcèlement. La note évoque le cyber-harcèlement mais elle ne le lie pas encore au harcèlement alors que tous deux sont quasiment systématiquement associés, en tous cas dans l'enseignement secondaire, et même dans les dernières années du fondamental. Selon moi, il faut absolument qu'il y ait des dispositifs qui soient mis

en place pour faire société. Des systèmes de loi qui rappellent par exemple qu'on ne peut pas utiliser les réseaux sociaux de manière asociale ».

Implication des équipes pédagogiques

La note prévoit de former les équipes pédagogiques et éducatives afin de signaler rapidement les cas de cyber-harcèlement. Des espaces de dialogue et d'apaisement devront être créés dans les établissements scolaires. Pour Bruno Humbeek, d'autres outils pourraient s'avérer plus efficaces. « Il faut mettre en place des systèmes qui permettent à celles et ceux qui sont en difficulté de révéler ce qu'ils et elles vivent, c'est le principe du cyber-help et aussi, faire en sorte que les témoins puissent activer un dispositif dans lequel on a des adultes qui ne sont pas des adultes tâtonnants. On ne peut pas demander aux enseignants d'observer et repérer des situations qui ressortent d'une violence qui, on le sait, est d'abord invisible. Je crois beaucoup plus à la diffusion de techniques qu'à la formation des enseignants pour la bonne et simple raison que les enseignants sont formés. Ce dont ils ont besoin ce sont des techniques pour gérer les situations de harcèlement et de cyber-harcèlement. La note parle de les coacher et je trouve que ça, c'est une excellente idée. En revanche, je suis un peu déçu du nombre d'écoles qui bénéficieront de ces coachings et du fait que tous les élèves de toutes les écoles ne bénéficieront pas des retombées de ces coachings ». En effet, dès 2022, une enveloppe budgétaire permettra à 200 établissements scolaires de bénéficier de 10 coachs pour une période de 3 ans. Ce passage d'une logique d'initiative à une logique structurée s'inscrira et s'appuiera sur les contenus des plans de pilotage et contrats d'objectifs.

Autonomie technique

Pour Bruno Humbeek, la note de cadrage devrait aller plus loin qu'une incitation forte ou une invitation à prendre en main la problématique du harcèlement et du cyber-harcèlement. Il faudrait en faire une obligation. « On doit obliger les écoles à mettre des dispositifs en place comme c'est le cas dans plusieurs pays. Il ne s'agit pas de faire une pièce de théâtre ou une fresque, mais de faire quelque chose de consistant qui permette de maîtriser ce qui se passe en cas de problème. La prévention du harcèlement est un socle qui se



Coup de crayon sur l'actu

Ariane Pinel, née à Toulouse en 1983, est diplômée de la HEAR (École des Arts décoratifs de Strasbourg) en 2005. Illustratrice freelance et autrice de bande dessinée, elle alterne les projets de BD, illustration jeunesse, et presse. Quand elle n'est pas en train de dessiner des étiquettes de bière, elle collabore avec les éditions Casterman, Amaterra, Cambourakis, Lito, la presse Rue89 Strasbourg, L'Étudiant, Bayard, Milan, Le Monde...





doit de préfigurer au Pacte d'excellence. Ça n'a pas de sens de mettre en place un Pacte d'excellence si certains élèves ne sont pas en mesure de profiter de cette excellence parce qu'ils vivent des situations impossibles. On est dans l'autonomie technique, c'est-à-dire la liberté de choisir des outils mais pas dans l'autonomie complète, c'est-à-dire la liberté de définir si on va ou pas utiliser des outils. C'est dans les outils qu'on va vouloir utiliser qu'on doit être libre mais cette liberté ne doit pas être étendue à la liberté de s'outiller ou de ne pas s'équiper.

Entendre, comme je l'entends encore parfois, des parents dire qu'un directeur d'école aurait dit que le harcèlement n'existait pas ou que tout ce qui ne tue pas rend plus fort, ce n'est plus audible à l'heure actuelle pour un parent et pour n'importe quelle personne confrontée à cette difficulté. Dans mon expérience de terrain auprès des écoles qui font appel à moi, je n'entends plus jamais que l'on nie le problème. C'est pour cela que je pense que ce ne serait pas difficile pour les écoles de rendre obligatoire de s'équiper et de s'outiller. D'autant qu'on le sait, ce qui revient

dans 85% des plans de pilotage, c'est le climat scolaire et comment l'améliorer».

Climat scolaire et réussite

Dans un dossier du magazine *Sciences Humaines*¹ de 2016 intitulé «Qu'est-ce qu'une bonne école?», le pédagogue français Éric Debarbieux étudie le concept très en vogue de «climat scolaire» et montre combien il peut expliquer une meilleure réussite et une meilleure sécurité au sein des écoles. «Les principales dimensions du climat scolaire peuvent être résumées en cinq points: les relations, l'enseignement et l'apprentissage, la sécurité, l'environnement physique et enfin le sentiment d'appartenance (...) Des procédures contre la violence claires, bien implantées et perceptibles entraînent des effets positifs sur les résultats scolaires, la santé mentale et les comportements. À l'inverse, des politiques répressives trop dures engendrent des sentiments de crainte, et augmentent les conduites à risque et le décrochage». En termes d'apprentissages, la relation entre le climat scolaire positif et la réussite des élèves a été établie internatio-

nellement, comme le souligne le journaliste de Sciences Humaines. «Un climat scolaire positif affecte puissamment la motivation à apprendre, favorise l'apprentissage coopératif, la cohésion du groupe, le respect et la confiance mutuels. Bref, investir dans le climat scolaire est une nécessité pour la réussite scolaire».

1. Le climat scolaire, un défi collectif, Éric Debarbieux, *Sciences Humaines* n°285 «Dossier: qu'est-ce qu'une bonne école?». Octobre 2016.

En savoir plus sur le harcèlement

- Humbeeck, Bruno. *Pour en finir avec le harcèlement: À l'école, au travail, sur le Net...* 2019. Éditions Odile Jacob.
- *À bonne école* (2021) est un film documentaire réalisé par Chloé Garrel. Elle a suivi l'initiation de six collégien-e-s à diverses méthodes destinées à lutter contre le fléau du harcèlement scolaire.

Junior Masudi Wasso enrôlé pour rien

Junior Masudi Wasso, jeune étudiant congolais, a été enrôlé 17 jours à Steenokkerzeel et a failli se faire expulser. Pour rappel: à son arrivée en Belgique le 18 septembre, il est enrôlé et placé en centre fermé suite à un contrôle de la police aéroportuaire. Des policiers jugent ses connaissances académiques trop faibles et estiment que le motif de son voyage est suspect. Par ailleurs, son minerval d'inscription n'a pas été payé préalablement à l'arrivée sur le territoire, il possède pourtant un visa étudiant et une autorisation d'inscription à l'UCLouvain. Soutenu par des associations, le 4 octobre, le jeune homme est libéré et autorisé à rester. De nombreux député·e·s écologistes, cdH, PTB et Défi estiment que cette affaire révèle des problèmes profonds sur les méthodes utilisées par la police, l'Office des étrangers et par le secrétaire d'État Sammy Mahdi (CD&V). Le PS a demandé à ce dernier d'ordonner une enquête sur la façon dont l'Office des Étrangers a traité ce dossier.

Taux de réussite en hausse dans le supérieur non universitaire

En 2019-2020, 41% des étudiant·e·s de 1^{re} bac de l'enseignement supérieur non universitaire – hautes écoles (HE) et écoles supé-

rieures des arts (ESA) – ont réussi 60 crédits sur 60 contre seulement 26% en 2018-2019, soit une augmentation de 15%. L'ARES, l'Académie de Recherche et d'Enseignement Supérieur, avance plusieurs hypothèses pour expliquer cette augmentation¹. «Les périodes de confinement ont poussé les étudiant·e·s à travailler davantage; certain·e·s professeur·e·s ont modifié leur façon d'enseigner en privilégiant les petits groupes de travail, ce qui a permis un meilleur accompagnement de la part du corps professoral; le mode d'évaluation a été modifié (examens remplacés par des travaux notamment)».

La FEF lance: «Retrouve Glatigny»

Le 20 septembre, la Fédération des Étudiant·e·s Francophones (FEF) a lancé une campagne piquante pour «retrouver» la ministre de l'enseignement supérieur, Valérie Glatigny (MR). Elle est baptisée «Retrouve Glatigny» et a pour objectif «d'attirer l'attention de la ministre qui semble avoir «disparu», et l'amener à prendre des engagements». Les objectifs sont de diminuer les droits d'inscription à 175 euros, d'assurer la prise en charge financière du matériel de cours, obtenir davantage d'aides sociales, des transports en commun gratuits et des logements à des prix plus accessibles. En réaction, la ministre souligne que des mesures ont déjà été prises (15

millions d'euros pour des aides d'urgence, un accès facilité aux allocations d'études, etc.). Pour elle, «il est également crucial de débloquer des moyens structurels supplémentaires pour mieux soutenir les établissements et mieux encadrer les étudiants. C'est pourquoi 20 millions d'euros de refinancement ont d'ores et déjà été actés, et l'ambition est de porter ce montant à 50 millions d'ici la fin de la législature». Selon l'étude sur les conditions de vie des étudiant·e·s de l'enseignement supérieur en Fédération Wallonie-Bruxelles (2019)², «Un étudiant sur trois est en situation de précarité, le nombre d'étudiants ayant besoin de l'aide du CPAS ou d'une aide sociale est en constante augmentation et plus d'un étudiant sur quatre doit travailler pour payer ses études, ce qui diminue considérablement ses chances de réussite».

1. Chiffres issus de la base de données SATURN qui est une base de données à des fins statistiques. Elle reprend les inscriptions dans l'enseignement supérieur non universitaire en Fédération Wallonie-Bruxelles (FWB). Elle est basée sur une collecte annuelle organisée par l'ARES depuis 2014.
2. <https://sonecom.be/cases/etude-sur-les-conditions-de-vie-des-etudiants-de-l-enseignement-superieur-en-federation-wallonie-bruxelles/>

Journée internationale contre la violence et le harcèlement en milieu scolaire

Les États membres de l'UNESCO ont déclaré le premier jeudi de novembre, Journée internationale contre la violence et le harcèlement en milieu scolaire, y compris le cyber-harcèlement, reconnaissant que la violence en milieu scolaire sous toutes ses formes porte atteinte aux droits des enfants et des adolescent·e·s à l'éducation, à la santé et au bien-être.

En 2021, la Journée internationale contre la violence et le harcèlement en milieu scolaire, y compris le cyber-harcèlement, a été célébrée le 4 novembre sur le thème «Lutter contre le cyber-harcèlement et d'autres formes de violence en ligne impliquant des enfants et des jeunes».

Alors que les pays apportent des réponses diverses à la pandémie de COVID-19, la vie et l'éducation des enfants et des jeunes du monde entier se déroulent de plus en plus en ligne. Par exemple, en mai 2020, le temps passé par les enfants devant des écrans aux États-Unis avait doublé par rapport à l'année précédente. Si l'accès à Internet offre des possibilités de communication et d'apprentissage, il expose de plus en plus les enfants et les jeunes à la violence en ligne. Bien que les données disponibles à l'échelle mondiale soient limitées, il est avéré que le cyber-harcèlement a augmenté dans plusieurs régions durant la pandémie. En Europe, 44% des enfants qui en étaient déjà victimes ont indiqué que le phénomène s'était accentué pendant les confinements. Des données provenant de plusieurs pays révèlent également que les enfants, en particulier les filles âgées de 11 à 13 ans, sont de plus en plus exposés au risque d'être visés par des prédateurs sexuels.

Source: <https://fr.unesco.org/commemorations/dayagainstschoolviolenceandbullying>

Nadine Plateau, Commission enseignement du Conseil des femmes francophones de Belgique (CFFB), Bijou Banza, Collectif contre les violences familiales et l'exclusion (CVFE),
Laura Chaumont, Garance ASBL, et Stéphanie Jacquet-Parienté, SOS Viol

Les filles ne boudent pas le numérique, c'est le numérique qui les boude!

Pendant la période de confinement, l'école a fait l'expérience, éprouvante pour beaucoup de ses usagères et usagers, de l'enseignement via Zoom, Teams et autres plateformes. Cette crise qui a creusé les inégalités sociales et sexuées liées à l'emprise croissante du numérique sur notre vie quotidienne, a fait apparaître l'urgence d'une transformation structurelle de l'enseignement dans ce domaine. Dans l'effort que l'école tente aujourd'hui pour réduire l'écart dans l'accès et l'usage des ordinateurs et de l'internet au désavantage des enfants de milieux socio-culturellement défavorisés, il est essentiel qu'elle inclue des mesures efficaces pour augmenter la représentation des filles dans les options, formations et métiers liés à l'informatique et pour combattre la violence spécifique qu'elles subissent au travers des réseaux sociaux et sur internet.

Des représentations stéréotypées du monde informatique

Les chiffres récents concernant l'enseignement supérieur montrent qu'en 2017-2018, les filles constituent seulement 8,5% des étudiant-e-s en technologies de l'information et de la communication (TIC) alors qu'elles sont 63% des étudiant-e-s à poursuivre des études en dehors des STIM (acronyme de science, technologie, ingénierie et mathématiques). Selon une enquête présentée lors du colloque «femmes, genre et numérique» de l'UNamur en août dernier, les filles s'orientent moins que les garçons vers les filières du secondaire à forte composante mathématique et sont, par conséquent, sous-représentées dans les STIM. À cela s'ajoutent les représentations stéréotypées de l'informatique guère susceptibles de les attirer vers cette matière car l'image du «geek» ou du «nerd», ce fou d'informatique, supermartheux et asocial, reste prégnante dans notre société. D'autre part, il faut tenir compte du «travail

émotionnel» qu'implique le fait d'être minoritaire dans une filière considérée comme masculine: les filles doivent faire face au sexisme, notamment au sexisme bienveillant et il leur arrive souvent de procéder à une «déféminisation» de leur comportement ou de leur aspect pour passer inaperçues. On ne s'étonnera pas dès lors que les étudiantes inscrites en facultés informatiques sont nombreuses à ne pas y rester (59% de filles se découragent, un pourcentage plus élevé que celui des garçons et même que celui des filles dans les STIM).

Une masculinisation du monde numérique

Il fut un temps, les recherches récentes en témoignent, où les femmes avaient leur place dans l'informatique: à la naissance de celle-ci, autour des années 40, elles se passionnent, développent des entreprises, innovent dans le domaine managérial (programmation à distance, horaires flexibles, absence d'installations coûteuses, accent sur la coordination et la formation) et dans la production logicielle (méthodes rigoureuses d'estimation des charges de travail). À partir des années 80, les femmes qui étaient de plus en plus présentes dans les métiers de l'informatique, s'en détournent alors que le marché de l'emploi dans ce domaine était très dynamique et attractif. Avec la commercialisation des ordinateurs et la demande croissante de professionnels que l'on a formés en fonction d'un profil type (le «bon programmeur» est un homme, fort en maths), le monde du numérique s'est masculinisé aussi bien dans les représentations que dans la réalité entraînant l'exclusion des femmes de ces métiers. Cette nouvelle discipline, à l'origine neutre sexuellement, était prometteuse mais le poids des stéréotypes ajouté à l'absence de prise de conscience des inégalités sociales et des rapports asymétriques entre femmes et hommes a abouti à reproduire la hiérarchie sexuée.

Le cyber-sexisme

L'autre plaie liée au numérique qui affecte les conditions d'apprentissage des filles dans le milieu scolaire, ce sont les cyber-violences. Celles-ci englobent toutes les formes de maltraitance sexiste dans les réseaux sociaux et sur internet. Même si elles se produisent majoritairement à l'extérieur de l'école, elles s'ajoutent aux traitements différenciés en fonction du sexe et affectent la confiance en soi, l'estime de soi et les performances des filles. Une étude française sur le cyber-sexisme chez les adolescent·e·s de 12 à 15 ans fait le constat suivant: les filles déclarent plus que les garçons avoir subi des violences en lien avec les outils numériques, et les violences qu'elles déclarent ont une forte dimension sexiste. 20% d'entre elles (13% pour les garçons) rapportent avoir été insultées en ligne sur leur apparence physique (poids, taille ou toute autre particularité physique). Près de trois filles pour deux garçons dans chaque classe déclarent avoir été confronté·e·s à des cyber-violences à caractère sexuel par le biais de photos, vidéos ou textos envoyés sous la contrainte et/ou diffusés sans l'accord et/ou reçus sans en avoir envie. Enfin, les jeunes filles qui, bien que peu visibles, constituent la moitié des gamer·euse·s (joueuses et joueurs) subissent régulièrement du harcèlement en ligne, la communauté gamer étant profondément sexiste.

Le Pacte d'excellence, une vraie opportunité

L'école est un lieu privilégié où les pouvoirs publics peuvent intervenir pour combattre les inégalités sociales et sexuées. Encore faut-il qu'elle reconnaisse la problématique du genre comme une question qui la concerne et qu'elle l'intègre de manière structurelle dans toutes ses composantes. Le contexte actuel s'y prête puisqu'une réforme de grande envergure est en cours, à savoir le Pacte pour un enseignement d'excellence et que dans ce cadre, les référentiels de socles de compétence vont définir avec précision ce que tous les élèves doivent apprendre durant le tronc commun. Or le texte du référentiel «Formation manuelle, technique technologique et numérique» du tronc commun ne connaît pas le mot «genre» et ne mentionne les mots «filles/garçons» qu'une seule fois, à propos des pro-

portions de filles/garçons qui s'orientent dans certaines filières technologiques en recommandant une prise de conscience de ce phénomène qui pourrait «contribuer à modifier les tendances observées». Il faut aller plus loin, on ne peut lutter contre la sous-représentation des filles ni contre le cyber-sexisme si la compétence genre -entendons par là l'aptitude à interroger les pratiques et les idées en posant la question des inégalités sociales et sexuées- n'est pas développée dans tout le processus d'acquisition et d'appropriation du numérique.

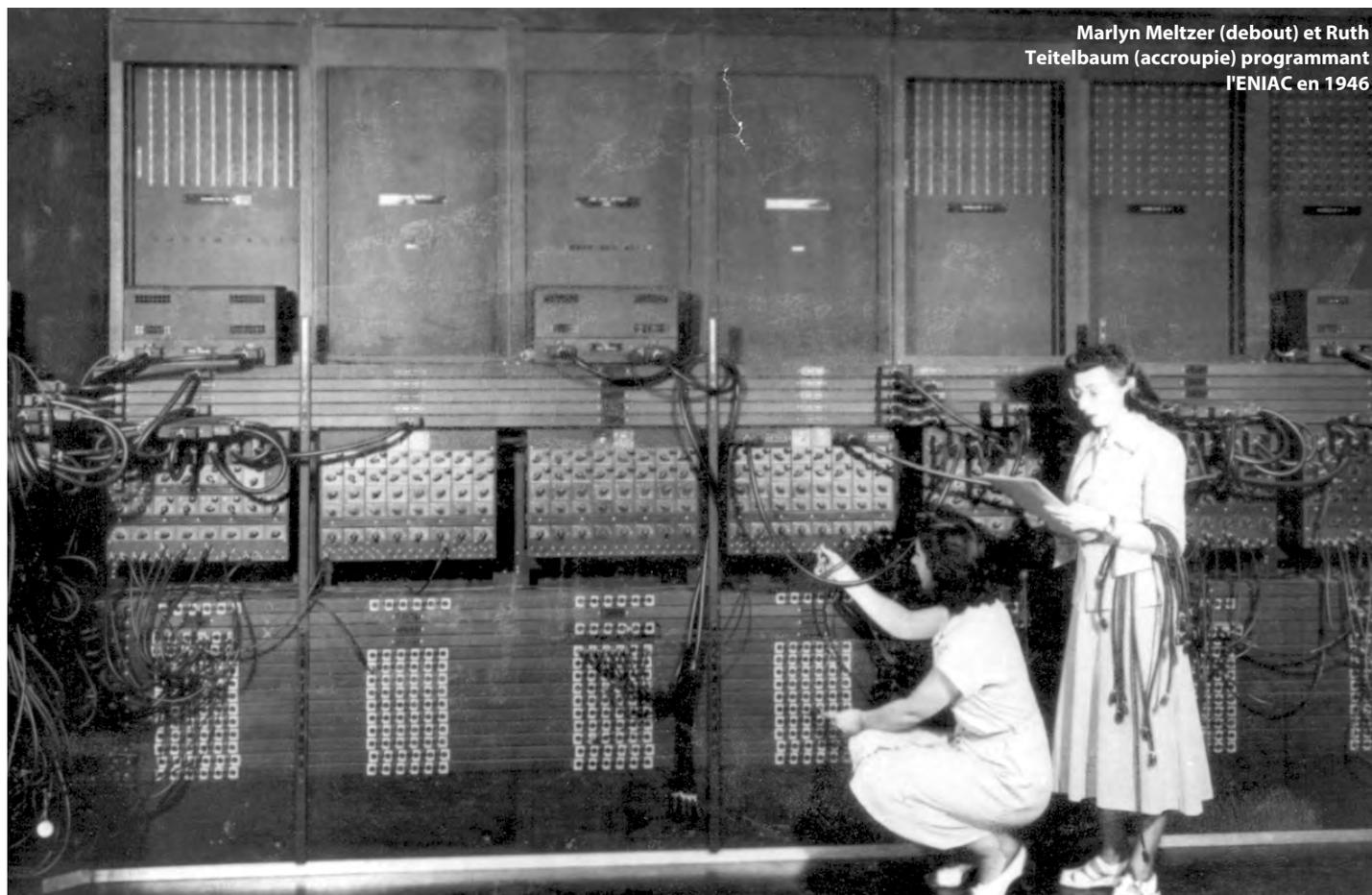
Une nouvelle approche du numérique: toutes et tous y gagneront

C'est l'approche même du numérique qui doit être changée, sans quoi le stéréotype de masculinité qui l'imprègne et les pratiques discriminatoires qui y règnent, continueront de décourager celles et ceux qui ont besoin que les choses soient possibles et aient un sens pour s'engager. Les expériences pilotes à l'étranger¹, les rapports de l'Unesco ou encore les recommandations de Dominique Lafontaine, professeure en sciences de l'éducation à l'ULiège² permettent de tracer les

«Près de trois filles pour deux garçons dans chaque classe déclarent avoir été confronté·e·s à des cyber-violences à caractère sexuel par le biais de photos, vidéos ou textos envoyés»



Ada Lovelace, pionnière de l'informatique



Marlyn Meltzer (debout) et Ruth Teitelbaum (accroupie) programmant l'ENIAC en 1946

grandes lignes de ce qui pourrait être une nouvelle approche.

Tout d'abord, la question genre et numérique doit être considérée comme un problème à résoudre par toute l'institution, c'est-à-dire direction, inspection, corps enseignant, éducatrices et éducateurs, psychologues, conseillers et conseillères...; elle devrait, par exemple, être intégrée dans les plans de pilotage des écoles. Ensuite, il faut que toutes les personnes appartenant à l'institution:

- acquièrent les connaissances scientifiques en matière d'inégalités sociales et sexuées dans le domaine du numérique. Il s'agit d'assimiler le corpus qui a passé ce domaine au crible du genre et de la diversité dans différentes disciplines: l'histoire, la sociologie, la psychologie, la pédagogie...
- possèdent les outils pour réagir et lutter contre toutes les formes de violence à l'école (en particulier la violence verbale des «blagues» sexistes du style «les filles sont nulles en informatique»); il faut également assurer l'existence de structures organisant la cyber-autodéfense pour filles. Le cyber-harcèlement doit en effet être

repéré en tant que tel, puis combattu car il va à l'encontre du droit des filles à la sécurité sur le net.

Enfin, il faut non seulement procéder à l'élimination de tout biais sexiste et raciste dans l'ensemble du matériel pédagogique et de promotion de l'institution, mais aussi introduire dans ce matériel des liens entre le numérique et des domaines familiers aux filles (culture) ou des comportements que leur socialisation a développés (intérêt pour le social, attention aux autres), de manière à ce que les études et les métiers du numérique apparaissent dans leur dimension de travail collectif et d'entraide, leur utilité sociale et leur contribution au bien-être.

Le chantier est énorme, mais tout est encore possible. Développer une approche sensible au genre permettra d'éveiller et de maintenir l'intérêt, non seulement des filles mais des jeunes, en général pour le numérique. C'est toute la société qui y gagnera, quand des femmes et des personnes appartenant à des catégories discriminées investiront ce domaine pour l'enrichir de leurs savoirs et de leurs expériences.

1. Judith Whyte, *Girls into Science and Technology*, 2018, Routledge. Cet ouvrage retrace une expérience pilote menée à Manchester en 1985 qui reposait sur la formation des enseignant-e-s et le changement de culture de l'école en matière de sciences et technologie.
2. Dominique Lafontaine recommande d'intégrer la dimension genre dans la formation des enseignant-e-s, de soutenir la confiance des filles dans leurs capacités dans le domaine des STIM; de valoriser et rendre visibles les performances des femmes dans ce domaine; d'enrichir les représentations des métiers dans le domaine des STIM, etc. (Intervention au colloque *Pourquoi les femmes boudent-elles les STIM* à l'ULiège le 11 février 2019).

Mathématiques de la voiture urbaine

Tenter de lister tous les bénéfices et les nuisances d'un objet comme la voiture est une tâche ardue. Si on en connaît bien les bénéfices colossaux (transporter rapidement et confortablement une personne et du matériel sans dépense d'énergie musculaire, le tout dans un objet pouvant tenir lieu de symbole de réussite sociale), on en mesure plus difficilement les inconvénients, souvent peu visibles. Manquant de place pour une liste exhaustive, nous nous limiterons ici aux nuisances atmosphérique, sonore et visuelle, en s'amusant à imaginer à quoi ressemblerait le pays après réduction drastique du nombre d'automobiles urbaines.

Particules fines, grosse mortalité

400 000 à 800 000 décès prématurés sont dus à la pollution atmosphérique en Europe, dont 10 à 20 000 en Belgique, essentiellement sous forme de maladies cardiovasculaires et pulmonaires. Parmi ces décès, environ 10% sont imputables aux véhicules automobiles¹: gaz et particules fines émises par le moteur, mais peut-être presque autant par les freins et pneus - ce qui signifie en passant que la voiture électrique ne règle pas le problème de la pollution urbaine². Donc, le trafic automobile porte la responsabilité de 1000 à 2000 décès annuels en Belgique (surtout dans les villes), plus que les 500 morts dans les accidents de la route! Précision importante: ces décès ne correspondent pas, comme on l'avance parfois, à des personnes déjà malades des poumons ou du cœur, à qui la pollution de l'air aurait donné le «coup de grâce». Au contraire, la pollution atmosphérique peut occasionner maladies et décès chez des sujets initialement en parfaite santé.³

Jouons un peu avec ces chiffres pour les rendre plus concrets. En termes de temps de vie: la mauvaise qualité de l'air nous supprime environ 2 ans d'espérance de vie, dont environ 2 mois et demi dus à la voiture⁴. 75 jours de vie perdues à cause de l'automobile: il s'agit d'une moyenne bien sûr, qui comprend des personnes qui ne souffriront d'aucune maladie due à la pollution, et d'autres

qui mourront d'une crise cardiaque ou d'un cancer du poumon à 60 ans pour cette raison. En termes financiers ensuite: il a été estimé que chaque foyer français (la situation est comparable, et même pire, en Belgique) débourse annuellement 2500 euros pour participer à l'effort collectif de réparation des conséquences de la pollution atmosphérique⁵, dont un dixième toujours est dû à la voiture. La pollution automobile, c'est donc 250 euros payé annuellement par chaque foyer - y compris celles et ceux sans voiture bien sûr, puisqu'il n'existe pas de taxe spécifique destinée à cet usage.

Voici une autre façon de présenter ces chiffres de mortalité, en termes de responsabilité. Comme les 6 millions de voitures de Belgique⁶ sont collectivement responsables de 1000 à 2000 morts prématurés annuels par an, soit 50 à 100 000 en 50 ans, cela signifie que 60 à 120 automobilistes, en 50 ans de conduite, auront causé le décès prématuré d'une personne quelque part dans le pays. Un.e conducteur.trice moyen.ne se retrouve donc, au soir de sa vie, responsable à 1 ou 2% du décès prématuré d'une personne dans la région. Une responsabilité pas prise en compte par les assurances! La situation peut se comparer à celle du tabagisme passif⁷, à ceci près que celui-ci est plus facile à combattre que l'empoisonnement par la voiture: fumer ailleurs pour ne pas déranger ses collègues, c'est

«*La nuit, le niveau sonore près d'une rue passante peut facilement dépasser les 55 dB. Or ce niveau, en exposition chronique, altère le sommeil, avec un cortège d'effets nocifs encore sous-estimés, comme le diabète, la baisse de la concentration, des troubles de l'humeur, des performances cognitives, etc.*»

simple, alors qu'il n'y a pas d'«ailleurs» pour aller rouler sans polluer personne.

Pollution sonore

Moins connues sont les conséquences du bruit. Certes, en ville, les sources sonores ne manquent pas (ambulances, musique, chantiers, trams, etc.), mais le vacarme d'une voie de circulation automobile se caractérise par sa constance sur au moins douze heures d'affilée, voire plus, presque tous les jours de l'année. Le silence de fin mars-début avril 2020 nous a donné une leçon instructive: tout à coup, avec ce calme incroyable, des millions de gens ont pris conscience, en creux, d'un bruit de fond permanent et fatigant.

La nuit, le niveau sonore près d'une rue passante peut facilement dépasser les 55 dB. Or ce niveau, en exposition chronique, altère le sommeil, avec un cortège d'effets nocifs encore sous-estimés, comme le diabète, la baisse de la concentration, des troubles de l'humeur, des performances cognitives, etc.⁸ Ces conséquences d'une exposition chronique à un bruit peu intense n'ont rien à voir avec l'altération de l'ouïe suite à une exposition aiguë et intense, mais semblent tout aussi redoutables, sinon plus.

Une invraisemblable pollution spatiale et visuelle

Le «dimanche sans voiture», les habitant·e·s de Bruxelles (et d'autres villes dans le monde qui organisent le même genre d'événement) peuvent profiter d'une ville moins polluée, plus calme, plus sécurisante. Cependant, ce jour-là, un·e piéton·ne ayant fait une petite promenade familiale de 5 km aura croisé au moins...1000 voitures - immobilisées, bien sûr. Car, dimanche «sans voiture» ou non, on trouvera toujours, et presque partout sur le côté des rues, un véhicule tous les 5 m. Question pour un·e élève de première secondaire: quelle surface totale prennent les voitures immobiles à Bruxelles⁹?

Les 496 000 voitures bruxelloises¹⁰ stationnent essentiellement dans trois types de lieux: en rue (266 000 places), à la maison (250 000 garages privés), et devant le lieu de travail/entreprise/commerce (223 000 places). Les parkings publics ne représentent que 25 000 places.

Multiplions maintenant ces nombres par la surface au sol d'une voiture¹¹, qui vaut au minimum 11,5 m². Nous obtenons alors une emprise automobile totale de 3,1 km² en rue, et 5,8 km² sur des parkings générale-

ment intérieurs: 2,6 km² au travail, 2,9 km² à la maison, ainsi que 0,3 km² de parkings publics. Au total, la voiture immobile prend au moins 8,9 km², dont 3,1 (mais sûrement plus) en rue, sont totalement inutilisables pour d'autres usages. Mobilisation de l'espace public et présence d'objets que personne n'a demandé à avoir dans son champ de vision, que l'on a le droit de trouver laid: on pourrait nommer cela «pollution par encombrement» ou «pollution visuelle». Des pollutions dont on ne se rend plus compte: sinon, comment pourrait-on parler de «dimanche sans voiture» un jour où 500 000 véhicules encombreront toujours la ville?

La vingtième commune de Bruxelles

De même qu'on parle parfois de sixième continent pour le vaste tourbillon de particules de plastiques flottant au milieu du Pacifique, je propose de considérer les 3,1 km² de «surface extérieure publique entièrement consacrée à la voiture immobile» comme la vingtième commune de Bruxelles. Appelons-la «Bruxelles-sous-voiture», et mentionnons qu'elle présente une surface comparable à celle d'Etterbeek, et se classerait au quatorzième rang des communes de la Région.

Pour prendre la pleine mesure de cette surface gaspillée, observons une vue aérienne d'une petite rue des quartiers les plus denses d'une ville belge: que voit-on le long de la rue? Une ligne de maisons et une ligne de voitures. D'un côté, des bâtiments, chacun mesurant 12 m de long par 5 m de large, sur 3 ou 4 étages où dorment 4 à 10 personnes. De l'autre, des voitures, chacune d'entre elles dormant sur ses 10 à 12 m². Maintenant, petit calcul: dans la maison, quelle surface au sol est occupée par chaque personne? Réponse: 6 à 15 m², autant que la surface requise pour le stockage de l'automobile!

Conclusion accablante: dans les quartiers des villes les plus denses de notre pays (et la situation est comparable ailleurs en Europe¹²), *le sommeil des voitures demande autant de place que celui des humains*, un fait sur lequel les urbanistes du futur se pencheront sans doute avec stupeur. Comment a-t-on pu à ce point donner priorité à un objet aussi encombrant et peu utilisé¹³? On pourra reprocher à ce calcul une série d'approximations: une maison peut contenir 2 comme 20 personnes, mesurer plus de 15 m, il n'y a pas toujours une voiture de chaque côté de la rue, etc. Certes; mais l'ordre de grandeur reste correct, et l'image parle d'elle-même.



Dix fois moins de voitures?

Pourrait-on réduire le nombre de voitures? Evidemment, à condition sans doute de réorganiser beaucoup de secteurs: transports en commun, urbanisme, monde du travail, industrie automobile, etc. Parlons de forte réduction, et non d'élimination totale, car bien sûr, un certain nombre de cas justifie l'utilisation d'un véhicule à moteur: transport de personnes âgées, ambulances, utilitaires pour certain·e·s professionnel·le·s, autobus, etc.

Pour estimer quelle réduction serait possible, analysons les chiffres d'un système de partage de voiture, Cambio, qui permet à 50 000 chauffeurs d'utiliser 1700 voitures à l'échelle de la Belgique¹⁴. Ceci correspond à un ratio d'une voiture pour 30 conducteur·trice·s, soit probablement de l'ordre d'une voiture pour 50 ou 100 personnes¹⁵ (à comparer avec les... 50 voitures pour 100 personnes en Belgique!). Ce ratio donne une idée de ce qu'un partage généralisé permettrait de faire: 50 fois moins de voitures signifie seulement 10 000 à Bruxelles!

Certes, un tel partage n'est pas réaliste, car de nombreuses personnes ne peuvent utiliser ce type de solution: professionnel·le·s avec le matériel dans leur utilitaire, personnes invalides qui ont besoin de taxi,

pompiers, etc. Mais tabler sur une division par 5 ou 10 du nombre de voiture en ville, c'est-à-dire l'élimination progressive de 80 à 90% de voitures inutiles dans un rayon de 5 à 7 km autour de la Grand-Place, ne présente probablement aucun obstacle autre qu'organisationnel et mental¹⁶. Révons: nous voici avec «seulement» 50 000 véhicules dans la Région de Bruxelles - quelques dizaines de milliers de voitures partagées et d'utilitaires, quelques milliers de taxis et de bus.¹⁷

À quoi ressemblerait la ville?

À quoi ressembleraient les villes de Belgique libérées de 90% de leurs voitures - presque toutes, donc, voire toutes dans les hypercentres?

Commençons par la pollution automobile presque nulle, et un nombre de décès prématurés significativement réduit (environ 1000 à 2000 décès évités à l'échelle du pays, près de 2 mois et demi d'espérance de vie gagnée, 250 euros annuels par foyer économisés). Poursuivons par un calme étonnant, un meilleur sommeil, une incidence positive sur la concentration, les performances cognitives, etc. Ensuite, un nombre d'accidents graves (décès, mais aussi fractures, commotions cérébrales, etc.) presque nul, et une sensation

«*Conclusion accablante: dans les quartiers des villes les plus denses de notre pays (et la situation est comparable ailleurs en Europe), le sommeil des voitures demande autant de place que celui des humains, un fait sur lequel les urbanistes du futur se pencheront sans doute avec stupeur*»



de sécurité dans les rues que presque tout le monde a oublié. Et, bien sûr, une santé spectaculairement améliorée par la pratique de la marche à pied et de la bicyclette¹⁸.

Terminons par la place libérée: 8 km², dont plus de 3 d'espace public. Rappelons que ces estimations sont basses, et que le nombre réel de km² gagnés s'élève peut-être à 10 ou 12, dont 5 publics. Quand on connaît la valeur du mètre carré à Bruxelles, cette surface faramineuse laisse songeur...

Que faire de ces précieux kilomètres carrés? Dans les rues subitement élargies (car toutes les mal nommées «petites rues» passent de 3 à... 7 m de large!), faisons sauter le bitume, plantons des haies, des arbres, des potagers, traçons sur les trottoirs désormais géants des chemins entre les plantes, construisons des plaines de jeu, des terrasses, des bancs, des kiosques à musique, des cabanes. Sur les parkings libérés, des logements, des jardins, des parcs, des lieux de rencontre et d'aide aux moins nantis. Dans les anciens garages privés, des logements, des ateliers, des commerces. On rêve? Oui et non. Les habitants de certaines villes, comme Strasbourg et Ljubljana, ont oublié ce qu'est un bruit de moteur dans leur centre-ville. Ils ne semblent pas le regretter¹⁹. Je prends le pari que les villes sans voiture appartiennent plus à l'avenir qu'au passé!

1. R. Slama, *Le mal du dehors*, éditions Quae, Versailles, 2017.
2. www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/pollution/freins-et-roues-principales-sources-de-particules-fines-dans-les-villes_149844
3. R. Slama, op. cit.
4. www.lesoir.be/211724/article/2019-03-12/pollution-atmospherique-chaque-belge-perd-au-moins-deux-annees-desperance-de-vie
5. R. Slama, op. cit.
6. <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules>
7. On pourrait faire le même genre de calculs pour calculer la probabilité que des parents exposant leur enfant à 20 ans de fumée de tabac entraînent son décès prématuré.
8. R. Slama, op. cit.
9. Les conclusions seront à peu près transposables à n'importe quelle ville d'Europe, au prorata de la population.
10. Les données suivantes sont faciles à trouver, par exemple www.levif.be/actualite/belgique/le-nombre-de-voitures-des-bruxellois-stagne-mais-la-pression-automobile-reste-elevee/article-normal-870995.html
11. Minimum facile à mesurer n'importe où, correspondant aux emplacements habituels. On trouve couramment des places plus grandes, et dans les parkings, il faudrait également tenir compte des allées de circulation: ces 11,5 m² représentent donc une estimation basse.

12. Sauf certaines villes libérées des voitures, comme Venise!
13. Une voiture roulant environ une heure par jour, elle stationne donc 23 h sur 24.
14. À Bruxelles, le partage est peut-être même meilleur.
15. www.rtf.be/info/economie/detail_les-voitures-partagees-cambio-ont-bientot-20-ans-notre-concurrent-c-est-la-petite-voiture-que-vous-bloquez-en-face-de-chez-vous-23-heures-sur-24?id=10829401
16. Rappelons par exemple que plus de la moitié des trajets de moins de 5 km sont effectués en voiture, et prendraient 30 min à vélo, un effort physique à la portée de presque tous (surtout avec le vélo électrique!). L'obstacle est bien sûr essentiellement organisationnel et mental, et non physique.
17. Autre estimation, en tenant compte de voitures autonomes: <https://youtu.be/2b3ttqYDwF0>
18. Un article parmi mille sur les bienfaits de la marche: www.lesoir.be/187246/article/2018-10-29/10-raisons-prouvant-que-la-marche-est-bonne-pour-votre-sante
19. www.rtf.be/tendance/green/detail_des-espaces-de-vie-sans-voiture-a-ljubljana-cadonne-quoi?id=10799303

Mobilité douce: changer de paradigme

Depuis deux ans, Elke Van den Brandt, ministre bruxelloise de la Mobilité, fait bouger les lignes. Pour preuve, elle a reçu pas moins de trois prix internationaux pour son action. Son objectif? Réaménager l'espace public autour des mobilités douces pour repenser la vie citoyenne.



© Saskia Van Der Stichele

Éduquer: Vous avez initié le plan Good Move, approuvé en 2020 par le Gouvernement bruxellois, en quoi consiste-t-il?

Elke Van den Brandt: C'est un plan de mobilité mais c'est surtout un plan «qualité de vie», qui va se déployer sur dix ans. Nous voulons utiliser la mobilité comme levier pour changer la ville, la rendre plus attractive pour les gens qui y habitent et qui la visitent, avec des quartiers plus verts, plus agréables, un air moins pollué, davantage de sécurité routière. Mais pour cela, il faut faire d'autres choix en matière de mobilité. Pour l'instant, 70% de l'espace public est occupé par des voitures individuelles, en stationnement ou en circulation. Si on veut gagner de la place, il faut offrir des alternatives pour que les gens se déplacent autrement. C'est pour cela qu'on a investi massivement dans les transports publics, à hauteur d'un milliard d'euros. On est en train d'élargir l'offre: il y aura 30% de bus en plus, six nouvelles lignes de tram sont actuellement à l'étude, une nouvelle ligne de métro est en construction. On veut aussi augmenter leur fréquence et leur confort. Par ailleurs, on souhaite aussi investir dans les modes de déplacements actifs: la marche et le vélo. Il y a beaucoup à gagner à Bruxelles, si on la compare avec des villes similaires en matière de climat et de reliefs. Pour l'instant, la raison principale qui empêche de rouler à vélo, c'est surtout le manque de sécurité routière. Et pour augmenter la marche, il faudrait faire en sorte que tous les services soient à 15 mn maximum de chez soi, c'est pour cela qu'on a divisé Bruxelles en 50 quartiers qu'on appelle des «maillages». Il faut aussi canaliser le trafic automobile sur des axes structurants afin qu'il n'y ait, dans les quartiers, que du trafic local. Et bien sûr, nous voulons des trottoirs agréables pour que les personnes à mobilité réduite puissent se déplacer. Nous souhaitons pérenniser ce sentiment de bien-être que l'on a lors des journées sans voiture, lorsque la ville est apaisée. J'ajoute qu'il y a aussi

« S'il y a moins de voitures sur la route, les automobilistes qui n'ont pas d'alternative vont profiter d'un trafic plus fluide. Les cyclistes, les piétons, sont leurs alliés parce qu'ils ne sont pas devant eux dans les embouteillages, parce qu'ils ne sont pas en concurrence pour leur place de stationnement »

toute une réflexion au niveau du transport de marchandises.

Éduquer: Dernièrement, on a vu fleurir les pistes cyclables dans Bruxelles. Est-ce que le confinement a facilité cette mise en place?

E.VDB: Comme les Bruxellois prenaient moins les transports en commun, nous avons eu peur de voir un afflux massif de voitures dans notre ville qui est déjà saturée par les embouteillages. On a voulu encourager l'utilisation du vélo en installant en urgence 40 km de pistes cyclables. Les axes n'ont pas été pris au hasard, ils étaient dans le plan Good Move qui avait été approuvé juste avant le confinement. On a boosté la vitesse à laquelle on a travaillé. On a aussi mis en place des slow streets (ndlr: rues piétonnes) pour que les gens puissent garder une distance de sécurité entre eux. Lors du confinement, les Bruxellois ont pris conscience de l'importance de l'espace public puisque la plupart ne possédaient pas de terrasse ou de jardin. Et comme ils ne pouvaient pas partir en vacances, on a créé le projet pilote «Bruxelles en vacances», qui permettait de bloquer certaines rues pour mettre en place différents événements organisés par les habitants. Cela a été un énorme succès, il y a eu beaucoup de projets déposés par les habitants. Cette année, on a d'ailleurs doublé le budget. Cela montre bien que les Bruxellois ont une vision, des envies pour leur quartier. Si on fait d'autres choix de mobilité, on gagne à la fois de l'espace mais aussi de la cohésion sociale. Bruxelles a un autre potentiel qu'accueillir seulement du trafic. En plus, la Belgique est dans le Top 10 des pays au niveau international où les enfants ont des difficultés respiratoires liés à la pollution de l'air à cause du transport routier. C'est un vrai problème, surtout dans les quartiers les plus précarisés.

Éduquer: Est-ce qu'il y a de grosses résistances par rapport au développement des mobilités douces?

E.VDB: Au départ, lorsqu'on parle de mobilité douce, tout le monde est partant, mais dès qu'on met concrètement un projet en œuvre, une piste cyclable, par exemple, où il faut supprimer un peu de place pour les voitures, c'est compliqué. Cela fonctionne seulement lorsqu'il y a une vraie concertation avec les citoyens. Dès qu'on explique bien aux habitants ce qu'on va faire ou ce qui a déjà été fait ailleurs, ils adhèrent au projet. Une bonne idée est toujours contagieuse. Au départ, les gens n'étaient pas très



enthousiastes au sujet du grand piétonnier, ou de la place Fernand Cocq, aujourd'hui, pratiquement tout le monde est content. On se sert de cela comme exemple. Et puis, il faut pouvoir entendre les critiques qui souvent enrichissent les projets.

Éduquer: Est-ce que les associations d'automobilistes sont puissantes?

E.VDB: Oui. Après, il faut être à l'écoute. S'il y a moins de voitures sur la route, les automobilistes qui n'ont pas d'alternative vont profiter d'un trafic plus fluide. Les cyclistes, les piétons, sont leurs alliés parce qu'ils ne sont pas devant eux dans les embouteillages, parce qu'ils ne sont pas en concurrence pour leur place de stationnement. Tout le monde y gagne si on fait d'autres choix. Après ce qui compte aussi, c'est d'alterner les moyens de transport. Mais c'est



le budget «voitures de société» et le redistribuer pour donner à tout le monde un budget mobilité. Ce serait plus juste et cela encouragerait d'autres choix. Mais, comme on dit, le mieux est l'ennemi du bien.

Éduquer: Et est-ce qu'on peut imaginer un jour des transports en commun gratuits pour toutes et tous?

E.VDB: La gratuité pour tout le monde a un coût. Notre approche, c'est plutôt de réduire les prix pour les groupes cibles. Par exemple, on a changé les tarifs de la STIB pour les moins de 25 ans, cela leur coûte à présent seulement 12 euros pour l'année. Et il ne faut pas oublier que pour beaucoup de salariés, l'abonnement est payé par leur employeur.

Éduquer: La mise en place des 30km/h dans Bruxelles a fait couler beaucoup d'encre, quelles sont les premières conclusions?

E.VDB: Rappelons que baisser la vitesse dans la ville à 30km/h, c'était d'abord une mesure de sécurité routière. Nous avons pris pour engagement «zéro blessé grave et zéro mort» sur le trafic en région bruxelloise en 2030. Depuis la mise en œuvre le 1^{er} janvier, on constate comme ailleurs, à Grenoble par exemple, qu'il y a moins d'accidents, donc moins de blessés graves et moins de morts, même s'il faut plusieurs années pour avoir une vue d'ensemble. On peut

vrai qu'en Belgique, on est trop souvent monomodal: on est ou cycliste, ou «stibien», ou automobiliste.

Éduquer: En Ile-de-France, il y a une prime de 500 euros pour l'achat d'un vélo électrique, il n'y a pas ce type d'aide en région bruxelloise. Et pour l'achat d'un vélo normal, si certaines communes proposent 50 euros, ce n'est pas la norme. Comment expliquer cela?

E.VDB: Notre politique, c'est plutôt d'apporter une aide financière à des publics cibles. La raison, c'est que ce qui empêche vraiment les gens de prendre le vélo, c'est la sécurité routière et le manque de pistes cyclables et donc pas forcément les questions financières, même si cela reste un problème pour certaines personnes. C'est d'ailleurs pour cela qu'on a mis sur pied

un programme de leasing social de vélo (ndlr: trois ASBL travailleront ensemble pour réparer 400 vélos qu'elles pourront rapidement donner à des personnes socialement défavorisées). Il y a aussi la prime «Bruxell'Air»: lorsque l'on rend sa plaque d'immatriculation, on bénéficie d'une aide financière pour acheter un vélo, prendre un abonnement de transports en commun ou parfois des taxis...

Éduquer: N'est-ce pas un peu injuste, qu'un ou une automobiliste ait une prime lorsqu'il rend sa plaque, alors qu'une personne qui utilise les transports en commun depuis toujours (et donc pollue moins) n'a pas d'aide pour acheter un vélo?

E.VDB: Malheureusement, il faut faire des choix. Par exemple, au niveau fédéral, je trouve qu'il vaudrait mieux supprimer

dire qu'on a sauvé des vies. Par ailleurs, il n'y pas d'augmentation du temps de parcours parce que le trafic est plus fluide. La vitesse est respectée, on a même observé 10% de vitesse en moins sur les axes qui sont restés à 50km/h.

Éduquer: Bruxelles est une ville très vallonnée. Est-ce que le vélo électrique va devenir la norme ou est-ce que des aménagements vont être faits pour les vélos normaux?

E.VDB: Si on aménage un axe montant, il faut prévoir plus de place pour les vélos non électriques, parce qu'effectivement, ils vont moins vite. En descente, par contre, ces vélos peuvent rouler sur la bande de bus. Après, l'avantage du vélo électrique, c'est que cela touche un nouveau public. Ce qui est intéressant aussi, c'est qu'on ne peut plus seulement réfléchir en termes de «voi-

Quelques chiffres

• **Marché du vélo au niveau mondial:**
100 milliards de dollars

• **Nombre de vélos en circulation en Europe:**

- Belgique: 5,5 millions
- France: 26 millions
- Pays-Bas: 16 millions

• **Nombre de vélos neufs vendus en Europe en 2020:**

- 22 millions
- vélos électriques 38.6%
- vélos mécaniques 61.4%

• **Augmentation du nombre de cyclistes en 2020 à Bruxelles:**

64%

• **Nombre de vélos neufs vendus en Belgique en 2020:**

600.000

Sources: *Le Soir*, 23/09/2021



ture, vélo, piéton» pour la mise en place des espaces, il faut aussi commencer à réfléchir à la vitesse: un enfant sur un vélo normal n'est pas aussi rapide qu'un vélo électrique. L'infrastructure doit suivre ces nouvelles technologies.

Éduquer: Les associations comme le Gracq ou Pro Velo militent pour que l'apprentissage du vélo soit obligatoire dans toutes les écoles, est-ce que vous collaborez avec la ministre de l'Enseignement?

E.VDB: Oui, on travaille ensemble avec Caroline Désir. Elle aussi, est persuadée de l'importance de l'utilisation du vélo. Beaucoup de programmes sont mis en place: les plans de déplacements scolaires, par exemple, qui permettent de faire du sur mesure avec les écoles en fonction des déplacements des élèves. Il y a aussi des cours pour apprendre à faire du vélo, des initiatives pour s'habituer à rouler en ville. Les enfants belges, surtout les adolescentes, sont les plus sédentaires du monde. Il faut les encourager à marcher ou à faire du vélo, puisque cela peut avoir un impact à la fois physique, mais aussi mental. Par exemple, dans une école secondaire néerlandophone de Laeken, où 60 % des élèves viennent à vélo, les profs disent qu'en classe, ces jeunes sont plus alertes que ceux venus en voiture. Le vélo ou la marche, c'est aussi une question d'autonomie. Il peut y avoir une fierté de venir seul à l'école. En ce moment, il y a de plus en plus de rangs scolaires à pied ou à vélo. C'est un succès, une ancienne recette de la campagne qui a une vraie valeur en ville. En effet, on peut facilement aller chercher les élèves car le territoire est plus densément peuplé. Il y a 20 ans, les enfants pouvaient se balader seuls sur un périmètre de 2 ou 3 km autour de chez eux. Aujourd'hui, on compte seulement quelques centaines de mètres. Ce n'est pas parce que les parents ne souhaitent pas une autonomie de leurs enfants, c'est surtout parce qu'ils sont inquiets à cause du trafic. C'est pour cela qu'on a mis en place les rues scolaires qui permettent de protéger les abords des écoles au moment de l'arrivée et du départ des jeunes. Mais ce n'est pas encore suffisant, on souhaiterait sécuriser davantage les parcours des élèves de chez eux à l'école. On constate aussi que beaucoup de parents ont peur de rouler à vélo en ville. Les cours pour adultes sont quasiment tous pleins. C'est intéressant parce qu'il n'y a quasiment que des femmes qui sont inscrites. Le but de ces formations, c'est effectivement d'apprendre le vélo, mais

surtout, on se rend compte que cela permet aux participantes d'élargir leur territoire. Souvent, ce sont des femmes qui font tout à pied ou en transport en commun, parce qu'elles n'ont pas de voiture. L'utilisation du vélo leur permet d'aller plus loin. Cela leur donne un sentiment de liberté.

Éduquer: Est-ce que vous encouragez l'utilisation du vélo cargo?

E.VDB: Oui, on a un programme de vélos cargos, parce qu'on a reçu un financement de l'Union Européenne. Beaucoup de déplacements en voiture peuvent être remplacés par des vélos cargos. Ce n'est pas forcément une solution pour tout le monde, mais cela peut être une réponse pour plus de familles qu'on ne le pense. On propose donc aux parents de les tester. On a proposé à Cambio (ndlr: service de location de voitures sur une courte ou longue durée) d'en ajouter dans leur flotte et certaines communes commencent à proposer des vélos partagés. Sinon, il y a un attrait très large des entreprises de livraison pour le vélo cargo qui est économiquement intéressant. En effet, il permet d'être plus ponctuel, de livrer plus. C'est un moyen de transport qui pourrait prendre sa place mais il faut informer les entreprises et leur permettre de l'essayer.

Éduquer: Dernièrement, il a été mis en lumière le fait que la plupart des livreurs à vélo sont des personnes sans-papiers dont les conditions de travail sont très dures. Est-ce que vous prenez en charge ces questions?

E.VDB: Certes, ces applications sont pratiques, mais il faut avant tout protéger les droits des livreurs. Ce n'est pas une question de mobilité à proprement parler mais on en discute avec les autres ministres et niveaux de pouvoir. En ce moment, par exemple, on travaille sur une nouvelle ordonnance taxi pour mieux protéger les chauffeurs face à la concurrence Uber, je discute donc avec Rudi Vervoort (ndlr: le Ministre-Président de la région Bruxelles-Capitale). Mais pour moi, ce sont surtout des enjeux au niveau du fédéral et de la sécurité sociale.

Toutes les informations concernant la mobilité à Bruxelles se trouvent sur le site: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr>

Vélo et mobilité scolaire

Le recours à la voiture pour les trajets scolaires reste la norme, comment inverser la tendance?

Entre 7h et 9h, les déplacements sont en moyenne trois fois plus nombreux lors d'un jour ouvrable scolaire que lors d'un jour ouvrable non scolaire¹. Or une grande partie de ces déplacements s'effectuent en voiture: en région bruxelloise, plus de 40% des élèves de l'enseignement fondamental sont conduits en voiture à l'école², un chiffre qui monte à 74% en Wallonie³. Moindre dans l'enseignement secondaire et l'enseignement supérieur, le recours à la voiture reste toutefois élevé.

En 2018, 36% des parents bruxellois déclaraient conduire leurs enfants à pied à l'école, et 13% à vélo. Des pourcentages qui tombent à 19,5% et 3,6% en Wallonie⁴. Les distances plus importantes sont souvent pointées du doigt pour justifier le recours à la voiture dans le sud du pays, or 71% des enfants de l'enseignement fondamental habitent à moins de 4 km de leur établissement scolaire et 35% à moins de 1 km⁵! Même à moins d'un kilomètre, seule la moitié des enfants se rend à l'école à pied, l'autre moitié s'y rend en voiture.

Tout-e-s responsables?

Les facteurs entrant en ligne de compte dans la manière dont se déplacent les enfants et leurs parents sur le chemin de l'école sont nombreux, mais la sécurité et la crainte d'un accident avec un véhicule motorisé reste l'argument principal pour justifier le recours à la voiture. Un cercle vicieux dont il n'est pas facile de sortir car, par crainte du trafic, les parents prennent leur voiture et augmentent ainsi le sentiment d'insécurité dont ils sont eux-même victimes. S'agit-il pour autant d'un problème de parents? Pas seulement. Orienter la mobilité scolaire vers un usage réduit de la voiture demande l'implication de l'ensemble des acteurs concernés: les parents/enfants, mais aussi les pouvoirs publics et les établissements scolaires.

L'école est en effet un lieu idéal pour faire évoluer les mentalités. En contact quotidien avec les élèves et leurs parents, elle peut susciter une adhésion et créer une dynamique collective. C'est un lieu de rencontre et d'échange idéal d'où peuvent émerger des initiatives novatrices en termes de sécurité routière, de lutte contre le vol ou encore de formation au vélo.

En région bruxelloise, chaque école a l'obligation d'établir, tous les trois ans, un pré-diagnostic de mobilité scolaire. Elles sont ensuite encouragées à s'inscrire dans la démarche "PDS" et peuvent bénéficier d'un soutien régional, fi-

nancier ou matériel (matériel pédagogique, chasubles et casques, draisienne, parking vélo...). En Wallonie, les Plans de déplacement scolaire ont connu un succès plus mitigé, au vu de la lourdeur de la démarche pour les écoles. La planification des déplacements scolaires s'inscrit désormais dans la perspective plus large des plans communaux de mobilité, au travers d'une enquête de mobilité scolaire qui déterminera la pertinence, pour un établissement scolaire, de se lancer dans un PDS.

Renforcer la sécurité routière

Depuis 2005, les zones 30 aux abords des écoles sont obligatoires. Une mesure importante mais non suffisante, d'autant que leur mise en œuvre (signalisation, aménagements, contrôles...) n'est pas toujours optimale. Pour renforcer cette sécurité, les rues scolaires font leur apparition en 2018, avec une introduction officielle dans le code de la route. Il s'agit d'une «voie publique située à proximité d'un établissement scolaire qui est, temporairement et à certaines heures, pourvue d'une barrière déplaçable sur laquelle est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention 'rue scolaire' ou 'schoolstraat'». Bien sûr, certaines routes de transit sans alternative ne peuvent être coupées à la circulation automobile. Mais il y a bien des cas où la solution est envisageable. Le dispositif séduit d'ailleurs de nombreux parents car il apporte plus de sécurité aux abords des écoles, mais aussi une amélioration de la qualité de l'air. Subsiste encore la question de la gestion des barrières, qui doivent être déplacées physiquement deux fois par jour. Qui des communes ou des écoles doit en assurer la manutention? On le voit, la question des **rues scolaires** n'est pas qu'un enjeu financier, il y a aussi des questions organisationnelles à régler en plus de celle, encore plus cruciale, du soutien d'une majorité de gens pour que le système ne soit pas impopulaire. Sans la volonté des écoles, des communes et d'une majorité de parents, l'idée ne fera pas son chemin.

Bien sûr, sécuriser les abords de l'école ne solutionne pas tout. Lorsqu'on sait que trois quarts des accidents d'enfants «en horaire école» surviennent dans un périmètre compris entre la zone 30 et 300 mètres autour de l'école⁶, il apparaît essentiel d'apporter une solution pour l'ensemble de l'itinéraire domicile-école.

L'organisation de «**rangs scolaires à vélo**» est une bonne manière de sensibiliser les pouvoirs pu-



©Laurent van Steensel

blics quant au manque d'aménagements sécurisés pour rallier les écoles de la commune à vélo, tout en donnant le goût du vélo aux élèves. Ce genre de projet naît souvent de la motivation de quelques enseignant·e·s motivé·e·s, qui font parfois appel aux associations cyclistes. Ce fut le cas lors du «Véloce d'Uccle», mettant en selle 420 élèves de 6e primaire, avec l'encadrement de bénévoles du GRACQ, l'association qui représente les cyclistes en Belgique francophone. Chez les élèves de secondaire, les manifestations pour le climat et les préoccupations environnementales sont également un déclencheur pour certain·e·s, leur donnant envie de se déplacer plus durablement. À l'institut St-Joseph, à Ciney en 2019, ils étaient une septantaine à s'organiser pour se rendre à l'école à vélo tous les mercredis. Une fois encore, cette dynamique trouvait son origine dans la motivation d'un membre du personnel scolaire motivé.

Lutter contre le vol

La crainte du vol est un frein important à la pratique du vélo. Cette crainte augmente d'autant plus que l'usage du vélo électrique, d'une valeur financière plus importante, se développe à Bruxelles comme en Wallonie. Il est donc essentiel que l'école assure un **stationnement à la fois sécurisé et confortable**. Les arceaux solides, si possible couverts, et disposés dans un endroit où le contrôle social est garanti, au sein de l'enceinte de l'école, assureront un sentiment de sécurité aux élèves et enseignant·e·s venu·e·s à vélo. Si le manque de place est souvent évoqué pour ne pas opter pour ce choix, il est facile de rappeler qu'une seule place de stationnement voiture réservée au personnel peut permettre de parquer jusqu'à 10 vélos.

Par ailleurs, si assurer un stationnement sécurisé pour les élèves et le personnel d'une école est primordial, proposer une solution aux parents qui déposent leurs plus petits à vélo est également important. Ceux-ci doivent pouvoir s'arrêter et attacher leur vélo ou leur vélo cargo sans que cela n'engendre les trottoirs, le temps de déposer leurs enfants devant leur classe. Demander à sa commune la pose d'arceaux vélo devant l'école est donc également un geste fort pour encourager une autre mobilité scolaire.⁷

Formation et sensibilisation

Le vélo est un outil d'émancipation et d'intégration et permet aux jeunes de dis-

poser d'une expérience concrète de la voie publique. Comprendre l'infrastructure, le comportement des autres conducteur-trice-s constitue un bagage utile pour des jeunes qui, à 17-18 ans, sont susceptibles de se retrouver au volant d'un véhicule bien plus puissant et potentiellement dangereux.

Ce n'est donc pas pour rien que les associations cyclistes plaident pour que **l'apprentissage du vélo soit directement intégré au programme scolaire**: un apprentissage progressif intégrant des formations telles que le Brevet du Piéton et le Brevet du Cycliste®, et idéalement appuyé par des projets complémentaires destinés à encourager les déplacements actifs sur le chemin de l'école.

En attendant qu'une telle mesure soit prise en compte par le monde politique, les écoles peuvent jouer un rôle. Certaines le font déjà, s'appuyant sur des outils ou des services existants destinés à accompagner les établissements scolaires.

Au-delà de la formation à proprement parler, de nombreuses mesures peuvent être prises au sein des écoles. Elles peuvent prendre des formes diverses, parfois inattendues, comme ce fut le cas en Flandre en avril dernier, où les huit écoles communales de Zemst offraient aux élèves de la 1^{re} à la 5^e primaire se rendant à l'école à pied ou à vélo, de gagner de l'argent sur une carte épargne leur permettant de se divertir à la kermesse du village. Dans le

« Une seule place de stationnement voiture réservée au personnel peut permettre de parquer jusqu'à 10 vélos »

même esprit, les huit écoles communales de Woluwe-St-Pierre récompensaient en septembre les élèves de 6^e primaire venus à vélo en leur offrant de la monnaie virtuelle locale, utilisable dans les commerces locaux, mais aussi à la piscine ou au cinéma. En Wallonie, ce sont des défis vélo qui sont menés dans certaines écoles, comme à Hannut, où le GRACQ Hannut lance chaque année un « défi vélo » permettant à des dizaines d'élèves de se mettre en selle et de comptabiliser leurs trajets effectués à vélo. Une initiative qui rencontre un certain succès lorsque les écoles répondent présent puisque les élèves, parents et professeurs d'une seule école ont réussi à faire grimper le compteur de près de 6 000 km en deux semaines.

Un autre excellent exemple est l'outil imaginé par l'asbl belge "Mobiel 21", Émile le serpent mobile, qui s'est depuis exporté dans 19 pays européens. Simple et ludique, ce défi s'adresse aux écoles primaires (enfants, parents et enseignant-e-s). Chaque école fixe elle-même, en début de campagne, l'objectif qu'elle souhaite atteindre



«Menés en partenariat avec les pouvoirs communaux ou le milieu associatif, ces exemples montrent bien que les leviers sont nombreux pour changer nos habitudes en matière de mobilité»

en matière de déplacements durables (proportion de déplacements effectués à pied, à vélo, en transports en commun ou en covoiturage). En Wallonie, 21 écoles ont pris part en septembre 2018 aux deux semaines de défi. Cela a permis de réduire le recours à la voiture individuelle de 17% en moyenne, les résultats étant généralement perceptibles plusieurs semaines encore après le défi.

Menés en partenariat avec les pouvoirs communaux ou le milieu associatif, ces exemples montrent bien que les leviers sont nombreux pour changer nos habitudes en matière de mobilité. En créant une dynamique collective, participative, en s'appuyant sur les motivations des élèves eux-mêmes (préoccupations environnementales, qualité de l'air, désir d'émancipation...), et en apportant des réponses concrètes aux préoccupations des cyclistes (sécurité, crainte du vol...) il est possible de transformer les écoles et de les mettre en phase avec les défis de notre époque.

Cet article est basé sur le dossier: *Transport scolaire: si on changeait de cap?*, F. Cuignet et C. Rémy, *GRACQ Mag* 34, automne 2019).

1. Rapport BELdam, 2012, p.159 https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Rapport_final_beldamfr.pdf
2. «La mobilité scolaire», Cahier du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière, 2017.
3. Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie, SPWDG02, Direction de la Planification de la mobilité, Namur, avril 2010.
4. «Mobilité: rien n'est pensé familles», La Ligue des familles, 2018.
5. Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie, SPWDG02, Direction de la Planification de la mobilité, Namur, avril 2010.
6. «En toute sécurité sur le trajet de l'école. Analyse des accidents de la circulation impliquant des enfants près des écoles maternelles et primaires», VIAS, 2015.
7. Plus d'infos sur: https://mobilit-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm_7-stationnement-velo-web.pdf

LE GRACQ

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens – est une association qui travaille à tous les niveaux pour améliorer la sécurité et le confort des personnes qui se déplacent à vélo. Constituée à 99% de bénévoles, son expérience de terrain en fait l'interlocutrice privilégiée des pouvoirs publics. La question de la mobilité scolaire lui tient particulièrement à cœur: les groupes locaux du GRACQ organisent des défis vélo, accompagnent des rangs scolaires, proposent des formations pour les parents souhaitant accompagner leurs enfants à vélo, travaillent en partenariat avec les pouvoirs publics pour faire un état des lieux du stationnement vélo dans les écoles ou, plus directement, interpellent les autorités pour demander une meilleure prise en considération du vélo dans les plans de mobilité.

Plus d'infos: www.gracq.org ou www.gracq.org/roulez-jeunesse



©Laurent van Steensel

PRO VELO



À Bruxelles et en Wallonie, l'asbl Pro Velo dispense depuis 2003 déjà le Brevet du Cycliste®, afin de former les élèves de 5^e ou 6^e primaire à la conduite à vélo. L'asbl forme également des encadrant-e-s (les «pools cyclistes») et veille à autonomiser les établissements scolaires dans cette démarche: 90% des écoles prennent ainsi une partie de la formation en charge. Ainsi, ce sont un peu plus de 11.000 élèves qui prennent part chaque année au Brevet du Cycliste® en fédération Wallonie-Bruxelles... soit environ 20% des élèves en âge de passer le Brevet!

Plus d'infos: www.provelo.org/fr/section/ecole

La gamine au vélo

Outil d'autonomie et d'émancipation pour les femmes, le vélo ne leur est pas toujours autorisé et les obstacles mis sur leur route sont encore nombreux. Exploration des inégalités femmes-hommes qui entourent les deux-roues, à travers la vie d'Ève, personnage de fiction. Toute ressemblance avec des personnes et situations existantes ou ayant existé ne sera pas fortuite.

L'histoire commence dans un petit village du Pas-de-Calais. Ève et «P'tit Quinquin», «petit enfant» en ch'ti, c'est comme ça qu'on l'appelle dans le patelin, sont amoureux. Les deux voisins tourtereaux, qui s'appellent «mon amour» pour faire comme les grands, se baladent toujours à vélo avec leurs autres copains chenapans. Alors que tous les garçons tiennent fermement leur guidon, Ève, elle, est toujours debout, pieds sur les pédales et mains sur les épaules de P'tit Quinquin¹.

L'homme conduit. La femme est (é)conduite. Ève dans son village du Nord. Ou Wadjda, petite fille du même âge, dans sa banlieue de Riyad en Arabie Saoudite². Même constat, même combat.

Les femmes n'ont pas toujours eu le droit, et pour certaines ne l'ont pas encore, de rouler à vélo. Car bicyclette permet aux femmes de prendre la poudre d'escampette...

Quand à la fin du 19^e siècle, elles – surtout les femmes de classes aisées – enfourchent leur deux-roues, les théories les plus folles circulent à leur égard. L'opinion publique voit le vélo comme une menace pour les femmes, le jugent dommageable pour leur santé et leur réputation. Des médecins le qualifient par exemple de «machine à stérilité» provoquant une «surexcitation lubrique».

Le droit de pédaler est donc le fruit d'une conquête des femmes, qui n'est d'ailleurs pas encore gagnée partout, et la pratique du vélo reste freinée par des stéréotypes de genre.

Sentiment d'insécurité

Revenons au 21^e siècle et à «Ève», qui a bien grandi. Elle a appris à rouler à vélo grâce à une association de son quartier – ce qui n'a pas été le cas de toutes ses camarades – a perdu de vue «son amour» et a pu choisir ses propres itinéraires, en dehors du destin que sa famille lui réservait. Elle vit désormais en ville, où les cyclistes se multiplient d'année en année. Ève fait partie des 36,1% de femmes cyclistes à Bruxelles (*Pro Velo*, 2020³). Sa première sortie, elle s'en rappellera toute sa vie. Elle qui venait d'un village calme, avec la mer comme horizon, se retrouvant confrontée à la pollution, au bruit, aux voitures collées, aux hommes pressés, aux rues pavées, aux pistes cyclables endommagées. Et à la pluie belge, mais ça, venant du Nord, c'était un détail.

«Lorsqu'on tombe de cheval, il faut tout de suite remonter en selle», lui répétait souvent son père.

Sa mère s'inquiète, lui dit que c'est dangereux, qu'elle devrait plutôt prendre le bus, ou même,

s'acheter une voiture. «Tu serais 'plus en sécurité'», lui répète-t-elle...

Mais Ève non seulement ne dispose pas de moyens suffisants, se préoccupe de l'environnement et puis surtout éprouve un certain goût de la liberté. Et du risque, aussi. «Car mince alors, se demande-t-elle souvent, pourquoi le 'risque' serait-il réservé aux seuls hommes? Pourquoi quand une femme roule à vélo, c'est vu comme 'courageux' alors que c'est jugé banal chez les hommes?».

Elle remontera donc sur son destrier, ne se laissera donc pas déborder par la peur, le danger, les craintes, et continuera de rouler, tous les jours, et par tous les temps.

Ruses et itinéraires bis

Un jour d'été, alors qu'elle remontait une avenue et mordait un peu trop sur l'espace des voitures, elle s'entendra dire «Retourne dans ta cuisine!». Un autre jour, elle sera sifflée. Être à vélo quand on est une femme, c'est se confronter à une double hostilité – automobiliste et sexiste –, c'est endurer les klaxons et les sifflements, les moteurs et les moqueries. Mais avoir un vélo, c'est aussi bénéficier d'un cocon, d'une protection que la marche ne permet pas toujours. «À vélo, je pourrai toujours m'échapper», se rassure-t-elle.

À force de parcourir la ville, Ève développera peu à peu un tas d'itinéraires bis. Elle évite les parcs, mal éclairés, le soir. Elle prend l'ascenseur pour s'épargner les côtes quand elle rentre chargée de ses courses. Elle aime les pistes cyclables en site propre, mais quand elle se sent oppressée par des cyclistes pressés, hop, elle bifurque pour aller à son rythme.

Puis, faut bien avouer, prendre le temps, c'est éviter de débarquer suante au boulot. Un jour qu'elle se rendait à un entretien d'embauche, elle était arrivée en nage. Depuis, elle pensait à se laisser un peu de marge avant des rendez-vous pour pouvoir sécher et laisser les rougeurs de ses joues disparaître. Des petites stratégies secrètes.

«C'est stupide de s'en faire pour cela», elle le savait, se le répétait, mais «c'est dur de toujours être au front contre les injonctions»... D'autres amies, contraintes par leur employeurs à des tenues vestimentaires dites «féminines» et des brushings parfaits, ont d'ailleurs laissé leur bicyclette au vestiaire. D'autres encore, cyclistes aguerries comme elle, ont raccroché quand elles sont devenues mères. Trop de trajets, trop de charges, trop de peurs pour leurs enfants, aussi. Certaines

Tessie Reynolds: l'une des premières femmes à vélo. En 1893, Tessie Reynolds enfle un pantalon et enfourche un vélo pour relier Londres. Une sortie qui marque son époque, l'histoire et le vélo au féminin.

© Domaine public.



sont remontées en selle, sur des vélos cargo électriques. Fini les trottoirs trop petits pour les poussettes, place à la quête de pistes cyclables aménagées. Plus de stress des bus bondés et des escalateurs en panne, mais voici les pots d'échappement et le vrombissement des moteurs. Au diable les soucis pour trouver une place où se garer, et bienvenue l'absence de parkings sécurisés pour leur vélo à plusieurs zéros. Mais aussi, «une certaine autonomie», un «gain de temps», «moins de charge mentale», «du plaisir pour les gamins», lui expliquent ses copines. Ève est contente pour elles, mais ne peut s'empêcher de rager quand elles les voit, toutes ces femmes, marmots derrière, paniers de courses plein à craquer devant, bravant le vent, pendant que ces

messieurs foulent les pavés sur leur destrier design et léger.

Le vélo comme émancipation

À l'aube de ses trente ans, alors qu'elle se rend au café féministe le Poisson sans bicyclette, ça ne s'invente pas, elle fait la connaissance des Déchaîné-e-s. Inspirées de «The Ovarian Psycos Bicycle Brigade» une brigade féminine d'origine latino-américaine de la côte ouest californienne, elles revendiquent la place des femmes, des personnes trans, non-binaires et au genre fluide sur la route et l'espace public. Pour ce collectif, le vélo est un outil d'autonomie individuelle mais aussi de lutte et de rassemblement contre les violences sexistes et patriarcales. Ève les rejoint ensuite lors

d'une ride, durant laquelle des femmes déboulent sur leurs petites reines dans les rues bruxelloises pour se réapproprier l'espace. Elle ressent un sentiment jusqu'alors inconnu: celui d'être accueillie dans un espace qui trop souvent lui semble inhospitalier.

Ève apprend aussi via ce collectif à réparer son vélo dans des ateliers mécanos en non-mixité où elle ne doit subir ni sexisme, ni paternalisme.

Quelle ville pour les plus vulnérables?

Les années passent. Ève prend de l'âge, ses articulations rouillent. Elle pédale plus lentement, se fait dépasser continuellement par des vélos mais aussi des trottinettes et autres engins connectés dont la prolifération la réjouit autant que la questionne.

Elle (re)prend peur, perd ses réflexes. «La rue est à moi, mais elle ne veut plus de moi», se désole-t-elle...

Ève a aujourd'hui un âge certain, celui où l'on devient «citoyen de troisième zone qu'on range, invisibilise et conserve», comme l'écrit la journaliste Laure Adler, dont elle a dévoré le dernier livre⁴. Elle observe de la fenêtre de son petit appartement les vélos filer à toute allure. La solitude la gagne, le grand air lui manque. Une amie lui parle d'une association qui emmène des seniors faire leurs courses ou se balader, en rickshaw, ces tricycles tous colorés qui inondent les villes indiennes⁵. Ève prend rendez-vous et la voilà assise confortablement aux côtés d'une de ses vieilles voisines, emmenée par un jeune homme du quartier, volontaire dans cette association. Elle repense à P'tit Quinquin mais surtout à tous les kilomètres parcourus depuis, à la seule force de ses mollets. Elle sent le vent lui caresser les joues et l'énergie, doucement, remonter le long de ses jambes ankylosées, prête pour à nouveau s'envoler...

Cet article est inspiré de l'étude de l'enquête «Être femme & cycliste dans les rues de Bruxelles», menée en 2019 ainsi que des recherches d'Yves Raibaud, chercheur en géographie au CNRS de Bordeaux qui a consacré plusieurs travaux à la dimension du genre dans la ville. Il est aussi inspiré de ma pratique du vélo à Bruxelles et de celles de nombreuses amies.

1. *P'tit Quinquin* est une mini-série française en quatre épisodes réalisée par Bruno Dumont en 2014. Elle est toujours visible sur Arte. La scène relatée ici est juste. Le reste de l'article ne relate pas la série.
2. *Wadjda* est un film réalisé par Haifaa Al Mansour en 2012. Il raconte le combat d'une petite fille pour s'acheter un vélo dans un pays où la pratique du vélo est interdite aux femmes. L'interdit qui leur était fait a été levé en 2013 par la Commission pour la promotion de la vertu et la prévention du vice.
3. *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*. Résultats de l'enquête disponibles en ligne. www.provelo.org/fr/page/femmes-cycliste-bruxelles
4. Laure Adler, *La voyageuse de nuit*, Grasset, 2020.
5. Ce projet existe dans plusieurs pays du monde et plusieurs villes de Belgique. Il s'adresse aux personnes âgées mais aussi aux personnes à mobilité réduite.

Apprendre à rouler

- **Via Velo** propose des cycles de formations pour des associations bruxelloises dont les membres souhaitent apprendre à rouler et à se déplacer à vélo en ville en toute sécurité;
- «**Les Hirond'Elles**» est un cours d'initiation au vélo dédié aux femmes du quartier Maritime, de Molenbeek et d'ailleurs. Outre l'apprentissage du vélo, les ateliers abordent également d'autres thématiques liées aux déplacements à vélo comme les vêtements adaptés, le choix des parcours, les lumières et les règles basiques de la circulation.

Réparer

- **Les fiches brico d'axelle**, disponibles gratuitement en ligne www.axellemag.be/focus/guide-bricolage-feministe-gratuit/
- **La Doyenne** est un atelier vélo participatif, 100% géré et tenu par des femmes, dans lequel vous pourrez trouver des outils et des conseils pour l'entretien et la réparation de vos vélos. Rue du Doyenné 35A, 1180 Uccle;
- **Cycloperativa** est un atelier coopératif basé dans le quartier Anneesens à Bruxelles. On y apprend – avec, aussi des femmes techniciennes – à réparer gratuitement son vélo;
- **Les Déchainé.e.s** organisent des ateliers mécaniques

Se réapproprier la ville

- **Masses critiques**: rassemblement de cyclistes tous les derniers vendredis du mois
- **Les Déchainé.e.s** organisent tous les 3^e vendredis du mois des virées à vélo en mixité choisie (sans hommes cis).

Image tirée du film *Wadjda*.
Drame saoudien réalisé par
Haifaa al-Mansour, 2012.



Du primat de l'automobile à sa remise en cause

Contrairement aux idées reçues, ce n'est pas la «demande des utilisateur·trice·s» qui a imposé la voiture dans nos quotidiens mais les stratégies de groupes d'intérêts.

Aujourd'hui, que dit-elle de nous? Qui l'utilise le plus et pourquoi?

Nous reprenons des éléments publiés dans l'ouvrage *Sociologie de l'automobile* (Demoli et Lannoy, 2019) pour répondre à trois questions:

Quels choix politiques ont historiquement mis la voiture au centre de la mobilité?

Pour les sociologues, l'explication de la diffusion de l'automobile au cours du XX^e siècle ne relève pas des seules raisons situées du côté des utilisateur·trice·s (la fameuse «demande») mais doit prendre en compte les acteurs industriels et politiques qui en sont les promoteurs. Ces derniers ont rencontré toute une série d'obstacles qui ont dû être surmontés (difficultés techniques, économiques, politiques, culturelles, environnementales, etc.) pour faire valoir leurs intérêts et construire la société du tout automobile.

Il a fallu d'abord produire en masse. Cette production résulte de deux innovations bien connues dues à Henry Ford: d'une part, la mise en place du travail à la chaîne, permettant de produire un modèle standardisé et bon marché, répondait à sa préoccupation de pénétrer le marché automobile, ouvrant un segment commercial (la consommation automobile de masse) ignoré des autres producteurs de l'époque; d'autre part, l'augmentation sensible des salaires, visant à réduire le problème de l'instabilité et du mécontentement de la main-d'œuvre face à cette nouvelle méthode de travail. Ces deux éléments apparaissent encore fréquemment dans les débats contemporains, par exemple lorsque sont évoqués le nombre d'emplois liés directement ou indirectement à l'automobilisme, ou l'image de l'industrie automobile comme fleuron de l'innovation technologique.

Par ailleurs, l'histoire de la diffusion de l'automobile est également marquée par l'apparition récurrente de critiques et de contestations visant le produit voiture lui-même, ce qui est lisible au-

jourd'hui encore. L'histoire de la motorisation apparaît alors comme un «drame technologique» à l'occasion duquel les innovations permettent aux industriels d'intégrer ces attaques dans les processus productifs et donc dans les artefacts techniques eux-mêmes. La traduction technique de revendications pour des routes et des véhicules moins accidentogènes (ceinture de sécurité ou airbag, par exemple) ou pour une voiture moins polluante (par l'invention, entre autres, du pot catalytique) incarne des phases d'ajustement. La conversion électrique de l'automobile en est l'expression la plus récente. Aussi, au lieu d'annoncer la fin de la motorisation comme paradigme moderne de la mobilité, les problèmes engendrés par l'automobile amèneraient le système automobile à se transformer de l'intérieur, se prenant lui-même comme objet de réflexion et développant ainsi les moyens de sa perpétuation.

Le succès de l'automobile s'explique aussi par la marginalisation ou l'exclusion d'autres modes de déplacements. Aux États-Unis, il est largement admis désormais que le déclin du transport collectif fut favorisé par l'action délibérée du constructeur automobile General Motors qui, à partir des années 1940, acquit progressivement, à travers la National City Lines qu'elle finançait, les sociétés de tramways des 45 plus grandes villes du pays, opération qui fut dénoncée comme «conspiration» devant une commission du Sénat en 1973. Dans cette perspective, l'automobile doit sa force à l'importance des acteurs qui soutiennent son développement: le «complexe route-moteur» se présente comme un acteur social unissant constructeurs, entreprises de travaux publics, cimentiers et compagnies pétrolières. Ces groupes d'intérêts exercent également une influence tant sur les politiques publiques en matière de transport que sur les individus amenés à choisir la modalité technique de leurs déplacements. Des

Ligne d'assemblage des Ford T en 1913.

©Domaine public.



travaux anciens (Sydney et Beatrice Webb [1913]) comme plus récents montrent ainsi le rôle central, voire exclusif, des élites sociales, économiques et politiques dans la définition de la législation routière, foncièrement favorable à l'automobile [Bertho-Lavenir, 1997]. De nos jours, les politiques les plus poussées de réduction de l'emprise automobile restent situées dans les hypercentres urbains, où la part modale de la voiture est depuis toujours la plus réduite. Aucune mesure comparable ne s'observe à l'échelon régional ou national. Bref, ce seraient donc les processus conjoints de développement soutenu du système automobile et de déstructuration progressive des modes alternatifs de transport qui auraient engendré l'hégémonie de la voiture en matière de déplacements, bien plus que la «demande» du marché.

Quels sont les usages de l'automobile? Y en a-t-il des variations sociales?

En Europe comme dans tous les pays riches, la voiture reste le moyen de transport majoritaire, qu'il s'agisse des déplacements quotidiens ou des déplacements de longue distance. En Belgique en 2016 (dernier recensement disponible), 75% des déplacements sont effectués en voiture eu

égard aux distances parcourues, et 61% eu égard au nombre de déplacements. Pour le cas de la France contemporaine, la part de l'automobile dans la mobilité locale a même tendance à augmenter depuis trente ans. Ainsi, en 1981, près de la moitié des déplacements quotidiens des ménages était parcourue en automobile; en 2008, ils sont désormais près des deux tiers, soit plus de 110 millions de déplacements par jour ouvré.

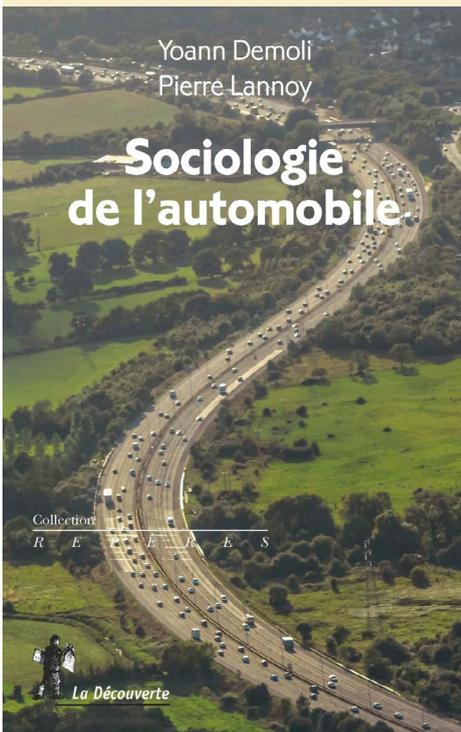
Ce primat de l'automobile varie en sens opposé de la densité de population: dans les zones denses, on observe un amoindrissement du recours à l'automobile, et dans les zones périurbaines et rurales, une croissance de la mobilité locale et une prégnance de plus en plus forte de l'automobile dans le volume des déplacements.

Cette croissance générale masque toutefois des disparités sociales importantes. Les usages de l'automobile varient fortement selon la position sociale, le sexe ou l'âge du/de la conducteur·trice. En fonction de la position sociale, les conducteur·trice·s parcourent des distances nettement hiérarchisées. Pour le cas de la France, les ménages de cadres supérieurs, par exemple, parcourent en moyenne plus de 25 000 kilomètres par an en voiture en 2008, contre 22 000 pour

« Cette croissance générale masque toutefois des disparités sociales importantes. Les usages de l'automobile varient fortement selon la position sociale, le sexe ou l'âge du/de la conducteur·trice »

Sociologie de l'automobile

Yoann DEMOLI, Pierre LANNOY,
La Découverte, coll. «Repères», 2019.



L'automobile ne cesse d'exciter les passions et de susciter les controverses. Choisie et utilisée avec soin, présentée comme un symbole de réussite et d'autonomie, elle est aussi fustigée comme la cause de nombreux fléaux environnementaux, urbanistiques et sanitaires du monde contemporain. Si la voiture est l'objet de jugements si paradoxaux, c'est parce qu'elle n'est pas seulement un objet matériel, mais un fait social à part entière. Sur la base d'une synthèse inédite de travaux tant français qu'étrangers, cet ouvrage montre que le phénomène automobile peut se comprendre à partir des divisions et des enjeux de domination entre les groupes sociaux. Il examine, dans cette perspective, la diffusion historique de l'automobile, la massification de son usage – autant que son timide reflux –, la diversité des cultures et des identités dont elle est le véhicule, sans oublier ses externalités négatives, qui suivent les lignes de structuration du monde social. Le regard sociologique offre ainsi des clés de décryptage du monde automobile, à la fois originales et éclairantes dans les débats sur son avenir.

«En Belgique, le nombre de voitures-salaires (ou «voitures de société») a quasiment doublé sur une décennie, passant de 288 679 en 2007 à 519 931 en 2019; or ces véhicules bénéficient aux entrepreneurs et aux cadres»

les ménages ouvriers. Ces écarts sont liés en grande partie à un usage plus fort de la voiture dans la mobilité de longue distance, qui est le plus souvent une mobilité de loisirs, plus forte chez les cadres. Autre expression des disparités sociales de l'automobile: en Belgique, le nombre de voitures-salaires (ou «voitures de société») a quasiment doublé sur une décennie, passant de 288 679 en 2007 à 519 931 en 2019; or ces véhicules bénéficient aux entrepreneurs et aux cadres, c'est-à-dire aux catégories sociales aux revenus les plus élevés, dont la mobilité est ainsi rendue gratuite – et «durablement» automobile [May et al., 2019; SPF Mobilité et Transports, 2020]. Par ailleurs, des analyses toutes choses égales par ailleurs montrent qu'être une conductrice plutôt qu'un conducteur diminue de près de 3000 kilomètres la distance annuelle parcourue [Demoli, 2014]. Enfin, la pratique de la conduite tend à baisser avec l'âge, avec un effet particulièrement net de l'arrêt de l'activité: parmi les titulaires du permis, les 45-59 ans sont ainsi 90% à conduire régulièrement, contre 80% pour les 60-74 ans, et 56% pour les 75 ans et plus. Cette baisse est plus ou moins forte selon les ressources du conducteur, et notamment l'ancienneté et l'intensité de sa socialisation à la conduite [Demoli, 2017].

Quelles politiques faudrait-il mettre en place pour réduire son utilisation?

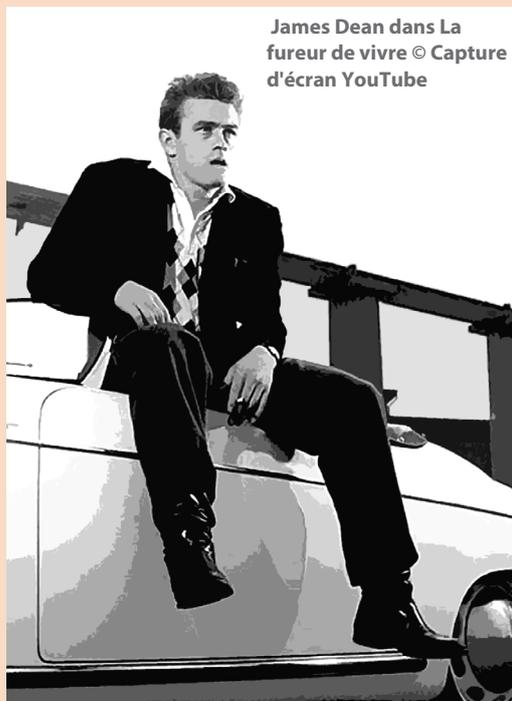
S'il appartient plutôt à d'autres sciences sociales (science économique, sciences politiques...) de proposer des instruments de réduction de l'emprise de l'automobile, la sociologie tente de montrer que les évolutions sont complexes et ne peuvent être considérées comme homogènes. Si, en cette seconde décennie du deuxième millénaire, les velléités de renoncement à la voiture sont plus symboliques et programmatiques qu'effectives, le renchérissement du pétrole est prévisible et bouleversera les configurations énergétiques, économiques et géopolitiques actuelles. Le développement de la motorisation électrique en témoigne. Qui

plus est, poursuite de la diffusion automobile et reflux de son usage ne vont pas se substituer l'un à l'autre, mais vont se développer l'un et l'autre selon des temporalités et des ampleurs distinctes, dessinant des trajectoires croisées (notamment entre pays industrialisés et émergents mais aussi entre groupes sociaux au sein des premiers) qui engendreront des conflictualités sociales et politiques probablement plus profondes que celle ayant caractérisé le premier siècle de motorisation du monde. Par ailleurs, comme le démontrent les applications de navigation communautaires ou les plateformes de covoiturage et d'autopartage, le système automobile est voué à se complexifier plutôt qu'à disparaître en tant que tel.

Enfin, le futur terrain d'expression des inégalités sociales sera moins celui du marché automobile que celui des externalités négatives de l'automobilisme (pollutions, accidents, difficultés d'accès aux territoires, etc.), qui doivent être investiguées en profondeur, afin de faire voir les conditions sociales et les effets sociaux d'une transition vers un monde qui connaîtra simultanément la poursuite de sa motorisation et l'invention de nouvelles formes d'automobilité.

Bref, plutôt qu'une proposition de recettes pour construire une mobilité soutenable, l'apport d'une sociologie de l'automobile peut consister à mieux comprendre les processus au travers desquels sont posés et traités les enjeux de l'automobilisme et les conséquences des politiques relatives à l'automobilisme sur les différents publics composant notre société. Cet objectif semble plus que nécessaire dans un contexte où l'injonction à la mobilité, omniprésente depuis maintenant un demi-siècle, se double d'une injonction à la durabilité. La tâche sera difficile mais nécessaire, tant se répand et s'affirme une lecture définissant la seule responsabilité individuelle comme cause et solution de ces évolutions, incapable d'énoncer les dimensions sociales et idéologiques des enjeux et des conflictualités qui les traversent.

Les jeunes et la voiture



James Dean dans *La fureur de vivre* © Capture d'écran YouTube

«Les jeunes et la voiture, ce n'est plus l'amour fou» (*Les Echos*, septembre 2016).

«Cette jeunesse qui ne veut plus rouler en voiture» (*Le Monde*, septembre 2015).

De nombreux articles de presse font état d'une désaffection nouvelle des jeunes pour l'automobile, laquelle aurait suscité par contraste, au sein des générations précédentes, un vif enthousiasme. L'hypothèse «les jeunes d'aujourd'hui auraient un moindre engouement pour l'auto que les jeunes d'hier» – a été discutée – voir notamment Demoli, 2017. Cet article décrit, de 1974 à 2007, trois aspects du rapport à l'automobile des jeunes gens (permis de conduire, détention d'une automobile, appréciation de la conduite) et montre que la jeunesse, loin d'avoir abandonné le volant, suit un calendrier modifié à l'accès individuel à l'automobile. Sur le temps long, on observe en effet que le taux de détention du permis de conduire a connu un accroissement très élevé auprès des plus jeunes: en France, alors que les 18-20 ans étaient 19% à détenir le papier rose en 1973, ils étaient exactement la moitié en 2008. Sur cette période, on note aussi un décalage du pic de détention: historiquement, c'étaient les 26-34 ans qui étaient les plus susceptibles d'avoir le permis. En 2008, les taux les plus élevés s'observaient également pour les 35-44 ans. Une fois titulaires du permis, les jeunes gens disposent-ils autant que leurs aînés d'un véhicule?

Une analyse du taux d'équipement en fonction de l'âge montre une forme de stagnation. Or, il faut plutôt lier cette moindre tendance à l'équipement à l'évolution des cycles de vie: l'accès à la voiture étant souvent conditionné par le revenu, l'allongement de la durée de transition vers la vie active retarde l'accès au volant. Une autre variable déterminante se dissimule donc derrière la causalité qui relie un ensemble de valeurs à l'abandon de la voiture: l'accès à l'emploi. Ces fortes contraintes invitent à nuancer les effets d'éventuelles valeurs «post-matérialistes» qui décourageraient la prise de volant. Dans un ordre d'idées proche, ce n'est pas parce que les jeunes sont moins souvent propriétaires que leur attachement à la propriété du logement est moindre: c'est parce qu'ils n'en ont pas les moyens (Chauvel, 1998)!

Les jeunes font-ils preuve d'un moindre engouement que leurs aîné-e-s pour l'automobile? Pour répondre à cet enjeu, nous disposons, dans la seule enquête nationale transports et déplacements de 2008, des réponses des enquêtés à la question suivante: «Aimez-vous conduire une voiture?» Les options possibles étaient «Oui», «Non» ou «Ni oui, ni non». La distribution par âge du goût pour la conduite apparaît assez surprenante et ne corrobore absolument pas l'hypothèse d'une désaffection des jeunes gens à cet égard. Si, en population générale, 76% des titulaires du permis B affirmaient aimer conduire, ils étaient 91% entre 18 et 20 ans et 86% entre 21 et 25 ans, contre 73 et 72% pour les 45-60 ans et les plus de 60 ans. Autrement dit, tandis que la baisse de la détention du permis reste très ténue pour les plus jeunes, les détenteur-trice-s du papier rose issus des mêmes classes d'âge disent apprécier, plus que leurs aîné-e-s, la conduite.

Depuis les années 1970, la diffusion de l'automobile se poursuit de façon massive auprès des femmes, comme chez les plus jeunes. Le permis de conduire reste tout à fait banalisé parmi les jeunes classes d'âge – davantage que le baccalauréat détenu par 60% des jeunes gens en 2008! –, malgré des reports du passage de l'examen d'obtention pour une fraction de la jeunesse estudiantine et citadine.

Si les taux de possession d'un véhicule restent faibles par rapport aux autres classes d'âge, c'est plutôt la conséquence d'un report de la pleine entrée dans l'âge adulte que d'une désaffection. Si les plus jeunes sont surreprésentés dans les altermobilités, c'est moins qu'ils se détournent de l'automobile qu'un effet des nombreuses contraintes économiques qu'ils subissent. En effet, la conduite automobile reste particulièrement appréciée et valorisée par les plus jeunes – davantage que par leurs aîné-e-s.

Bibliographie

- Bertho-Lavenir, C. 1997. «Normes de comportement et contrôle de l'espace: le Touring Club de Belgique avant 1914», *Le Mouvement social*, n°178.
- Chauvel, L. 1998. *Le destin des générations. Structure sociale et cohortes en France au XX^e siècle*, Paris: PUF.
- Demoli, Y., Lannoy, P. 2019. *Sociologie de l'automobile*, Paris: La découverte.
- Demoli, Y. 2017. «Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile», *Recherche Transport Sécurité*, Vol. 2017, No 1-2, pp. 83-101.
- Demoli, Y. 2017. «Les jeunes et l'automobile: Vraie désaffection ou calendrier différé?», *Métropolitiques*.
- Demoli, Y. 2014. «Les femmes prennent le volant. Les logiques sociales de la diffusion du permis de conduire, de l'accès au volant et des usages de l'automobile chez les femmes au XX^e siècle», *Travail, Genre et Sociétés*, Vol. 32, No 2, pp. 119-140.
- May, X., Ermans T. et Hooftman N., «Les voitures de société: diagnostics et enjeux d'un régime fiscal», *Brussels Studies [En ligne]*, Notes de synthèse, n°133, mis en ligne le 25 mars 2019, URL: <http://journals.ope-nedation.org/brussels/2366>.
- SPF Mobilité et Transports. 2020. Chiffres clés de la Mobilité (Mise à jour: septembre 2020), en ligne: https://mobilit.belgium.be/fr/mobilit/mobilit_en_chiffres/chiffres_cles_de_la_mobilit (consulté le 19/10/2021).
- Webb S. et Webb B. 1913, *English Local Government: The Story of the King's Highway*, London, Longmans.

Juliette Bossé, coordinatrice de la revue

Un périple à vélo

Monsieur Iou est auteur de bandes dessinées. En 2018, il publie *Le Tour de Belgique* et raconte en dessin ses escapades aux quatre coins du pays. Une invitation au voyage... à deux roues!

Éduquer: De plus en plus de gens voyagent à vélo, pourtant, la démocratisation de cette pratique semble plutôt récente. Qu'est-ce qui, à l'époque, t'avait encouragé à lancer ce projet d'un tour en Belgique à vélo, raconté en bandes dessinées?

Monsieur Iou: C'était plutôt un hasard. Quand je commence le projet, j'ai envie de voyager, mais pas trop de pognon et pas le permis. Je me balade dans un premier temps autour de Bruxelles, je parle de ces excursions aux copains, et je me rends compte qu'ils sont hyper intéressés. Je me dis alors que ce serait pas mal de raconter ça sur un blog. Au début, c'est vraiment pour me marrer, mais au bout de deux ou trois épisodes, cela commence à avoir une chouette forme. Un éditeur bruxellois tombe dessus et souhaite me publier. C'est un éditeur indépendant puisqu'à ce moment-là, les gros éditeurs n'étaient pas forcément intéressés par la thématique. Le vélo était encore une niche.

Éduquer: Sur une période de combien de temps as-tu réalisé ce livre?

Monsieur Iou: Je l'ai réalisé sur deux ans. J'ai fait une quinzaine de voyages, du côté de Charleroi, Mons, dans les Ardennes... Contrairement à ce que pensent la plupart des gens qui lisent ma bd, je ne suis pas allé partout, je ne suis pas «monsieur Belgique». Ce livre, ce n'est pas un guide, mais plutôt une impulsion, une façon de donner envie aux lecteurs. Au début du projet, je parlais seul parce que tout le monde s'en fichait un peu, et puis progressivement, on m'a accompagné. Le premier voyage s'est fait d'une façon un peu particulière: la nuit précédente, il avait énormément neigé, mais impossible de renoncer, parce que j'en avait parlé à tout le monde la veille. Alors je suis parti, un peu tard, mal équipé, et j'ai roulé dans la neige au bord du canal, jusqu'à tard dans la soirée. C'était difficile mais je me suis vraiment senti vivant... J'aime lorsque les



choses se font par accident, quand je pars, j'ai peu d'attentes, je me laisse emmener. Et puis, les galères qui finissent bien, c'est drôle à raconter.

Éduquer: Le style graphique, épuré, avec ce noir, jaune et rouge, s'est-il imposé tout de suite?

Monsieur Iou: Au niveau du style graphique, j'ai toujours été attiré par les dessins synthétiques. L'idée de montrer beaucoup avec peu, ne pas en faire trop. J'ai essayé assez vite avec les couleurs de la Belgique et ça a tout de suite fonctionné. Cela me fixait une contrainte graphique sensée. Comme ça, je pouvais vraiment me concentrer sur le contenu.

Éduquer: Quels ont été les retours du public quand la bd est sortie? Et qui sont tes lecteurs et lectrices?

Monsieur Iou: Mon principal lectorat, ce sont les gens qui font eux-mêmes du vélo. D'ailleurs, au milieu du projet, quand les dessins paraissaient sur le blog, j'avais été invité à la Véloration, événement qui place le vélo comme symbole anticapitaliste. J'ai participé à plusieurs actions mili-

tantes. Par exemple, on était plusieurs centaines de cyclistes à avoir investi la ville en groupe; un peu comme ce qui se fait actuellement lors des Masses critiques; sauf qu'il y a 5 ans, les citoyens étaient moins habitués. Cet aspect communautaire des cyclistes me plaît beaucoup. Quand je présentais ma bd lors de salons de voyage aussi, c'était la folie, il y avait plein de monde. C'est intéressant parce que les gens me posaient plutôt des questions axées sur la manière de raconter, parce qu'eux-mêmes ont cette pratique du carnet de voyage. De manière générale, c'est un album qui a beaucoup tourné, mais, bien qu'il ait été traduit en flamand, il a un peu moins bien marché en Flandre qu'en Belgique francophone, comme si là-bas, le vélo était un symbole un peu périmé, tant son utilisation est inscrite dans les mœurs.

Éduquer: As-tu appris des choses particulières lors de ces randonnées à vélo?

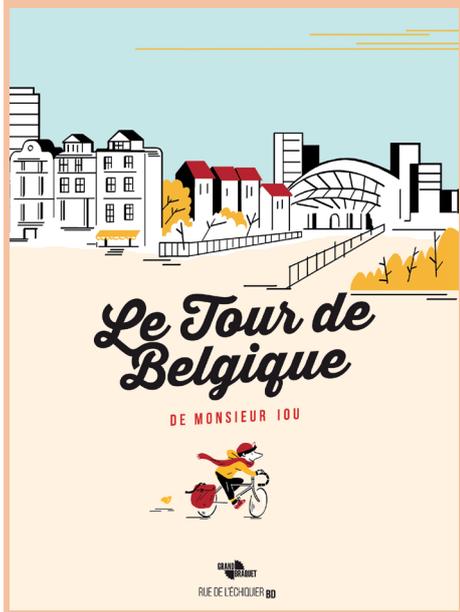
Monsieur Iou: De mon côté, je suis fier d'avoir fait cette démarche de partir parce que c'est facile d'avoir la flemme, de ne pas bouger, surtout à vélo parce que cela demande un peu d'effort. Je me suis fait

«J'aime lorsque les choses se font par accident, quand je pars, j'ai peu d'attentes, je me laisse emmener. Et puis, les galères qui finissent bien, c'est drôle à raconter»





Le Tour de Belgique est un projet de bande dessinée dont le principe est simple: faire le tour de la Belgique en vélo, afin de découvrir le pays. Livre co-édité en mars 2018 chez *Grand Braquet éditions* et *Rue de l'échiquier*, traduit et édité en néerlandais aux éditions *Billoan*.



violence et en même temps, je me suis rendu compte que c'était très facile de partir loin. Il suffit de jeter son vélo dans un train, qui n'est d'ailleurs pas très cher en Belgique.

J'ai compris aussi que j'avais besoin de solitude. J'avais plaisir à retrouver les amis à destination, mais j'étais aussi heureux de les laisser pour me retrouver seul sur la route. Et puis, j'ai appris autre chose, le fait que la Belgique, contre toute attente, n'est pas du tout un pays plat. Au nord, oui, c'est vrai, mais pas en Wallonie. Là-bas, ce n'est jamais très haut mais ça bouge tout le temps. Alors oui, les fleuves sont enclavés, les ravelles sont plats parce qu'ils suivent les chemins de fer, mais autour, ça part dans tous les sens.

Éduquer: Depuis combien de temps utilises-tu le vélo pour te déplacer? Et pourquoi le vélo plus qu'un autre moyen de transport?

Monsieur Iou: Je me déplace à vélo depuis 2010. Ce n'est pas un choix idéologique, c'est surtout hyper pratique. À Bruxelles, c'est mieux que tout le reste. Le vélo, c'est la liberté, l'autonomie. Il y a aussi un lien étroit avec la santé, le corps se rappelle à nous, et bien sûr, un bien être mental lorsqu'on est sur la route. Et puis c'est de plus en plus agréable, il y a de plus en plus d'infrastructures, pistes cyclables, etc. Au début, au feu rouge, on était trois, maintenant, on est vraiment beaucoup, d'ailleurs, ça énerve les automobilistes.

Éduquer: Que penses-tu justement de l'enthousiasme actuel autour du vélo?

Monsieur Iou: Je trouve ça vraiment super. En plus, le vélo électrique ouvre de vraies perspectives en termes de mobilité. Après, c'est vrai que ce que j'aime dans le vélo, c'est l'absence de contraintes. Aujourd'hui, il y a un énorme marché, avec des vélos connectés par exemple, on sort un peu de la simplicité que j'affectionne. C'est bien aussi d'avoir un vélo de base, un peu pourri. Mais c'est vrai que globalement le regard que les gens portent sur le vélo a beaucoup changé. Par exemple, avant, mes parents ne comprenaient pas que je circule

à deux roues, aujourd'hui, ils trouvent que c'est chouette, que j'ai de la chance d'être jeune pour pouvoir faire ça.

Éduquer: Est-ce qu'au fil du temps, tu t'es davantage équipé?

Monsieur Iou: L'importance d'être bien équipé, ce n'est pas du tout un message que je veux faire passer. L'aspect matériel n'est pas central. Pour moi, ce qui compte le plus, c'est surtout pourquoi on part, où on veut aller, pendant combien de temps... Mais c'est vrai que les gens me posent souvent des questions sur l'équipement. Globalement, je trouve qu'il faut voyager léger. Pour aller à Paris, par exemple, j'avais pris beaucoup trop de choses, je pensais qu'il fallait un minimum de confort, surtout pour dormir, et j'ai regretté, c'était trop lourd. Evidemment, il faut avoir de quoi réparer un pneu par exemple, mais il en faut beaucoup pour qu'un vélo lâche...

Éduquer: Que conseillerais-tu à quelqu'un qui souhaite se mettre au vélo?

Monsieur Iou: Je dirais déjà qu'il ne faut pas rouler si on a peur, parce que c'est comme ça qu'arrivent les accidents. Pour moi, les formations collectives, c'est bien mais cela peut être un peu redondant. Je pense qu'on peut s'y mettre seul, pas à pas, en commençant par des petits trajets à des heures où il n'y a personne, un mardi à 11h, par exemple, quand c'est très calme. Et surtout, il faut se faire confiance.

Éduquer: Un tome deux du Tour de Belgique en préparation?

Monsieur Iou: Non, pas forcément. Mais je travaille actuellement sur un projet autour de Gustav Mesmer, un artiste né début 1900, figure de l'art brut, qui avait une lubie autour du vélo. Enfermé pendant de longues années dans un asile, il y a réalisé des plans de machines volantes incroyables en vue de s'enfuir. Je reste, en tous cas, sur une thématique autour de la liberté.

Pour aller plus loin

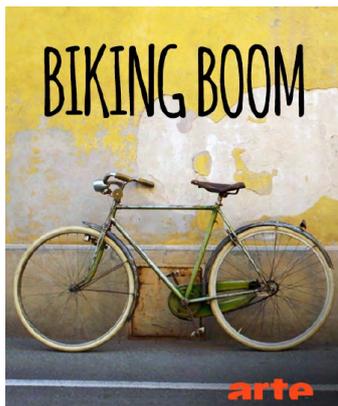
À VOIR

Shift, Pauline Beugnies, 2021

C'est l'histoire d'un coursier à vélo avec plus de 20.000 km au compteur, qui a porté le «maillot à pois», qui se bat quotidiennement contre un algorithme. Un jour, ce coursier dit que non, il n'est pas d'accord d'être payé à la tâche malgré la «coolitude» de son métier devenu un «flexi job». Partant de l'histoire singulière de Jean-Bernard, poursuivi en justice aux côtés de l'État belge par Deliveroo, SHIFT raconte l'histoire d'une transformation personnelle et d'un combat face aux conditions de travail et au projet de société du capitalisme de plateformes.

cvb.be/fr/films/shift

Biking Boom, Janin Renner, Frauke Schlieckau, Janina Rook, 2018, Arte



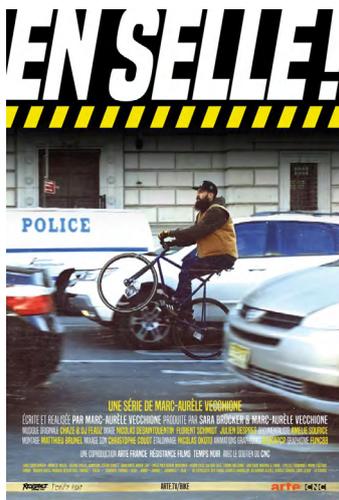
Ce documentaire en 3 épisodes de 26 minutes chacun, filmés par trois réalisatrices allemandes différentes est un voyage itinérant à la rencontre du vélo, symbole de liberté et de respect de l'environnement.

Retrouvez les 3 volets:

- Le vélo, un style de vie
- La révolution en selle
- Le vélo dans l'art et la pop

www.arte.tv/fr/

En Selle! 2018, ARTE France, Temps Noir et Résistance Films



Ces 10 épisodes de 5 à 6 minutes dévoilent le rôle fondamental joué par une culture underground dans la démocratisation d'une pratique devenue banale au sein de nos grandes agglomérations. VTT, BMX, fixie, course, trial... chaque genre a son histoire et ses pratiques, à la fois street culture, sport extrême, attitude urbaine et nouveau mode de déplacement...

www.arte.tv/fr/

Les vidéos «Raph Ancel»

Rouler à vélo dans la circulation, ça ne s'improvise pas! Voici quelques conseils pratiques à découvrir avant de vous mettre en selle!

www.gracq.org



À LIRE

Le Gracq Mag

Article thématique, actu «vélo» en Belgique et à l'étranger, actions «clé sur porte», témoignages, matériel, conseils... retrouvez tout cela au sommaire du bulletin de liaison GRACQ Mag!

www.gracq.org



ÉVÉNEMENTS

Masse critique

Une masse critique (de l'anglais critical mass), est une manifestation à bicyclette (ou tout autre moyen de transport sans moteur, tels les patins, les planches à roulettes, etc.), organisée simultanément le dernier vendredi du mois dans plus d'une centaine de villes dans le monde.

www.facebook.com/criticalmassbrussels/

Kidical Mass 1080

Masse critique à vélo pour enfants et leurs parents, et pour tous ceux qui veulent plus de sécurité routière et plus de respect pour les usager-e-s faibles à Molenbeek.

www.facebook.com/Kidicalmass.brussels

Pourquoi pas le vélo? - Envie d'une France cyclable, Stein Van Oosteren, Les éditions ecosociété



«Le vélo c'est pour s'amuser et ça grille les feux rouges. C'est culturel. Ça ne marchera jamais en France.» «Le vélo c'est dangereux!» Qui de mieux pour démonter ces idées reçues qu'un Néerlandais installé en France? Peu savent que les Pays-Bas, reconus comme le paradis du vélo, étaient eux-mêmes un «pays de la bagnole» dans les années 1970, avant que la population ne déclenche une révolution du vélo spectaculaire. Comme quoi la révolution de la pédale relève avant tout d'une volonté citoyenne et politique.

Animation et outil pédagogique sur le racisme à l'école

«Jamais de la vie je n'oublierai comment l'école m'a broyée, m'a poussée à la honte de moi-même et de mes parents, le racisme que j'y ai subi, les stéréotypes qui ont guidé leur perception de moi».¹ Marie Dasylyva

Que ce soit dans les classes, les cours de récréation ou la salle des professeurs, le racisme est omniprésent à l'école. Et il est loin de se réduire aux seuls actes et discours de haine manifestes, aux insultes, moqueries ou agressions. Il prend bien souvent des formes plus subtiles et se cache derrière certaines remarques ou attitudes a priori neutres, voire bienveillantes. Or, les contacts avec les acteurs et actrices du monde de l'école mettent en lumière une importante méconnaissance à la fois de l'ampleur des violences racistes à l'école mais également des multiples formes que ces violences peuvent prendre. Afin d'outiller le corps enseignant pour comprendre et se responsabiliser, Bepax propose une courte animation et un outil pédagogique.

Un vécu collectif difficile à démontrer

Dans un récent rapport de la Fondation Roi Baudoin relatif aux Belgo-Congolais, Belgo-Rwandais et Belgo-Burundais en Belgique², les répondant-e-s ont presque systématiquement mis en avant le fait que leurs premières expériences de racisme se sont déroulées à l'école primaire. Cela prend la forme de blagues, de questions, de remarques ou d'insultes en lien avec leur couleur de peau. C'est donc à l'école que les jeunes enfants racisés sont bien souvent renvoyés pour la première fois à une altérité. À un âge où l'on ne dispose pas de clés de compréhension suffisantes, ces renvois à «l'étranger» et cette assignation à une couleur sont une terrible violence dont le personnel scolaire ne comprend généralement ni l'ampleur, ni les conséquences.

C'est ensuite «au niveau du secondaire que l'essentiel des expériences de racisme est rapporté et associé à des discriminations de la part des adultes et, ou à l'institution scolaire en tant que telle»³. Interviennent alors

les représentations racistes liées notamment à la moindre intelligence des Africain-e-s. Les personnes interrogées soulignent que ces imaginaires et représentations racistes produisent des effets concrets qui peuvent prendre différentes formes: être moins susceptibles de pouvoir s'exprimer en classe, faire l'objet de moins d'attention de la part des professeur-e-s, ressentir une différence de traitement dans la manière d'être évalué-e ou encore être plus rapidement orienté-e vers des filières techniques ou professionnelles⁴.

Toutefois, ces différents constats ont généralement tendance à être relativisés, voire balayés d'un revers de main. Ils sont désignés comme étant avant tout des «ressentis individuels». À ce sujet, le rapport de la Fondation Roi Baudoin insiste sur un élément central mis en avant dans la quasi-totalité des entretiens: «le caractère non immédiatement intelligible, voire l'indiscernabilité, de la discrimination. (...) parce que la discrimination est non assumée et implicite, il leur est parfois difficile de savoir s'ils sont discriminés ou non, et a fortiori de le 'prouver'».⁵

Former les professeur.es et encadrant.e-s scolaires

Il est essentiel d'outiller les acteur-trices du monde scolaire afin de comprendre pour agir. À partir d'une série de situations concrètes issues du monde de l'école, notre outil pédagogique propose des clés de compréhension, des balises pour s'orienter. Il vise avant tout à outiller le corps enseignant dans les interactions interindividuelles afin de pouvoir comprendre, prévenir et réagir face aux violences racistes à l'école. Lors d'une courte animation nous vous présenterons notre outil pédagogique et reviendrons sur les principales balises théoriques nécessaires à sa bonne utilisation.

1. Marie Dasylyva, Twitter.
2. Demart S., Schoumaker B., Godin M., Adam I. (2017), «Des citoyens aux racines africaines: un portrait des Belgo-Congolais, Belgo-Rwandais et Belgo-Burundais», Fondation Roi Baudoin, Bruxelles.
3. Idem
4. À ce sujet, voir notamment *Unia, Baromètre de la Diversité: Enseignement* (2018), et Géraldine André, Alejandra Alarcon-Henriquez et Steven Groenez, «Orientation et stéréotypes», Recherche et formation [En ligne], 89 | 2018.
5. Idem

Infos pratiques

● Des dates déjà programmées

Public cible? Cette animation s'adresse aux professeur-e-s, encadrant-e-s et membres de Direction des écoles primaires et secondaires.

Où? Dans nos locaux, Chaussée Saint-Pierre 208, Etterbeek.

Plusieurs dates sont programmées dans les prochains mois: 24 novembre et 1^{er} décembre.

Horaire? 14h – 16h30

Inscriptions? L'inscription est obligatoire. Merci de vous inscrire via l'adresse nicolas.rousseau@bepax.org, en précisant la date à laquelle vous souhaitez vous inscrire.

Ces animations sont réalisées avec le soutien d'Equal Brussels.

● Possibilité de choisir une autre date

Vous êtes plusieurs personnes actives dans le monde de l'école et intéressées par cet outil et cette thématique? N'hésitez pas à nous contacter. Nous pourrions choisir ensemble une date qui vous arrange.

Quelques témoignages du racisme à l'école



● «Je suis née au Congo, et je suis venue en Belgique à l'âge de 12 ans. J'ai fait mes cinq premières années de primaire à Kinshasa et les autres niveaux en Belgique. Cet événement s'est déroulé à l'ARPB, quand j'étais en 1^{er} secondaire. On était à la cantine, à table, et un camarade de classe me dit «Hey, tu sais que j'ai rêvé de toi cette nuit?», je lui demande ce que je faisais dans son rêve et il me répond, «Tu nageais, tu nageais, tu nageais... Puis j'ai tiré la chasse».

● «Adolescente, j'ai fait mes secondaires dans une école d'une petite ville wallonne. Je suis métisse belgo-congolaise et nous étions très peu d'élèves racisé-e-s dans cet établissement. Régulièrement j'étais l'objet de blagues racistes de la part des autres élèves blanc-he-s. On pointait mon soi-disant manque d'humour lorsque je ne rigolais pas à ces blagues. Tout ceci était banalisé et j'ai fini par intégrer cette violence comme étant normale. Je me souviens que la colonisation du Congo a été abordée au cours d'histoire mais sans réel travail de fond et d'analyse sur la violence, la manière dont les Congolais-e-s ont été exploité-e-s et brutalisé-e-s pour enrichir la Belgique. Plus tard, j'ai été amenée à travailler dans des écoles maternelles, primaires et secondaires bruxelloises, j'ai pu constater que les stéréotypes racistes étaient encore bien ancrés chez certain-e-s enseignant-e-s ainsi que chez certaines directions. Actuellement, je suis formatrice en citoyenneté auprès d'un public d'adultes issu-e-s de l'immigration, à plusieurs reprises, des parents racisés m'ont rapporté des propos racistes que leurs enfants ont subi de la

part du corps enseignant. J'étais adolescente dans les années 90 et je constate amèrement que la situation n'a guère évolué en 25 ans.

● «J'étais en 4^e primaire, une nouvelle élève noire arrive dans l'école. Là, on me dit: 'il y a une fille comme toi qui arrive dans l'école'. Je me dis: 'ah c'est une métisse comme moi'. En fait, elle arrive, elle est noire, et d'origine togolaise, alors que je suis d'origine congolaise. Mais pour les gens, c'était la même chose. Alors, on m'a mise à côté d'elle pour essayer de l'intégrer dans l'école, on m'a fait changer de place en classe, alors qu'elle était belge et qu'elle parlait français».

● «On me touchait (et touche encore) tout le temps les cheveux. Au début, c'était drôle mais après cela virait en phénomène de foire. On me mettait des crayons dans les cheveux. À force, je n'en pouvais plus. Et puis, à côté de ça, on me disait que je devais lisser mes cheveux. Une fois, ça va encore, mais tout le temps... ou alors, je les lissais et on me disait que c'est mieux lisse. Ça veut juste dire qu'on n'acceptait pas mes cheveux au naturel. Et lorsque tu es la seule noire à l'école, tu ne peux pas en parler aux autres, tu ne comprends pas pourquoi cela te gêne, et tu ne peux pas en parler à tes parents».

● «On me confondait toujours avec une autre élève métisse de l'école, parce que je suis métisse. Et pour ceux qui me disaient cela, ce n'était pas grave de confondre. Je pense que c'est arrivé à tout-e-s les noir-e-s».

● «En secondaire, j'avais de très bonnes relations avec les élèves, mais je n'ai jamais compris pourquoi je n'ai jamais eu d'affinité avec aucun des profs. Au début, je bossais beaucoup, j'étais l'intello. Mais en deuxième secondaire, j'étais fatiguée d'avoir le sentiment de devoir toujours bosser plus. Je devais vraiment prouver que j'étais douée, j'étais une lèche-cul, je faisais tous mes devoirs, je n'avais pas le droit à l'erreur. Comme je m'entendais très bien avec les élèves, je voyais ce qu'ils produisaient comme travail, mais moi je ne pouvais pas me permettre d'en faire si peu. Cela m'a fatiguée, je suis devenue alors une élève avec des notes moyennes.»

● «Un jour, il fait chaud, je dis à ma camarade que j'ai chaud, elle me répond: 'ah bon, tu as chaud? Avec ta peau?' Elle pensait que j'avais une peau différente... cela m'a choquée, comme si on était biologiquement constitué différemment.»

Témoignages parus dans le numéro 158 d'Éduquer «Racisme à l'école».

Retrouvez notre numéro d'Éduquer sur le racisme à l'école sur le site internet de la Ligue. www.ligue-enseignement.be.



activités

Les régionales de la Ligue proposent...

...des formations, des animations, des ateliers, pour adultes et enfants et diverses visites guidées.

Régionale de Charleroi

(à la Maison de la Laïcité)

Renseignements et inscriptions:

LEEP de Charleroi

Rue de France, 31 à 6000 Charleroi

Tél.: 071/53.91.71 - Fax: 071/53.91.81

Courriel: pascale.modolo@laicite.net

Régionale du Hainaut occidental

(à la Maison de la Laïcité)

Renseignements et inscriptions:

LEEP de Tournai

Rue des Clairisses, 13 à 7500 Tournai

Tél.: 069/84.72.03 - Fax: 069/84.72.05

Courriel: leep.tournai@gnovembrel.com

Régionale de Liège

Renseignements et inscriptions:

LEEP de Liège

Boulevard de la Sauvenière, 33-35, 4000 Liège

Tél.: 04 / 223 20 20

Régionale du Luxembourg

Renseignements et inscriptions:

LEEP Luxembourg

Rue de Sesselich, 123 à 6700 Arlon

Tél.: 063/21.80.81 - Fax: 063/22.95.01

Courriel: ateliersartligue@gnovembrel.com

www.ateliersartligue.be

Régionale Mons-Borinage-Centre

Renseignements et inscriptions:

LEEP de Mons

Rue de la Grande Triperie, 44 à 7000 Mons

Tél/Fax: 065/31.90.14 -

Courriel: leepmonsbor@yahoo.fr

Régionale de Namur

Renseignements et inscriptions:

LEEP de Namur

Rue Lelièvre, 5 à 5000 Namur

Tél.: 081/22.87.17 -

info.leepnamur@gnovembrel.com

ligue-enseignant-namur.be

Régionale du Brabant wallon

Renseignements et inscriptions:

LEEP du Brabant wallon

Avenue Napoléon, 10, 1420 Braine-l'Alleud

Tél.: 010/61 41 23



Pour nous contacter

Secrétariat communautaire

Rue de la Fontaine, 2
1000 Bruxelles
Tél.: 02 / 511 25 87 ou 02 / 512 97 81
Fax: 02 / 514 26 01
N° de compte: BE19 0000 1276 64 12
e-mail: info@ligue-enseignement.be
Site: www.ligue-enseignement.be

Président Roland Perceval
Trésorier général Renaud Loridan
Directeur Patrick Hullebroeck
Assistante
Cécile Van Ouytsel
Responsable du personnel
Julie Legait
Assistante
Nathalie Masure
Comptable
Jonathan Declercq
Permanent-es du secteur Communication - Internet
Marie Versele
Juliette Bossé
Maud Baccichet
Valérie Silberberg
Mise en page Éric Vandenheede
Permanent-es du secteur Formation
Audrey Dion
Sylwana Tichoniuk
Éric Vandenheede
Amina Rafia
Responsable du secteur Interculturel
Julie Legait
Formatrices du secteur Interculturel
Hanane Cherqaoui Fassi
Ariane Crèvecoeur
Pamela Cecchi
Pauline Laurent
Sophie Grenier
Federica Palmieri
Coordinatrice de la revue Éduquer
Juliette Bossé

Secrétariats des sections régionales

Régionale du Brabant wallon
LEEP du Brabant wallon
Avenue Napoléon, 10
1420 Braine-l'Alleud
Tél.: 010/61 41 23

Régionale de Charleroi
(à la Maison de la Laïcité)
Présidente Maggy Roels
Rue de France, 31
6000 Charleroi
Tél.: 071 / 53 91 71

Régionale du Hainaut occidental
(à la Maison de la Laïcité)
Président Bernard Valle
Rue des Clairisses, 13
7500 Tournai
Tél.: 069 / 84 72 03

Régionale de Liège
Président Thomas Herremans
Boulevard de la Sauvenière, 33-35
4000 Liège

Régionale du Luxembourg
Présidente Michelle Baudoux
Rue de Sesselich, 123
6700 Arlon
Tél.: 063 / 21 80 81

Régionale Mons-Borinage-Centre
Président Guy Hattiez
Rue de la Grande Triperie, 44
7000 Mons
Tél.: 065 / 31 90 14

Régionale de Namur
Présidente Caroline Seleck
Rue Lelièvre, 5
5000 Namur
Tél.: 081/22.87.17

Cotisation et don 2021

Si vous n'avez pas encore payé votre cotisation **2021** merci de le faire dans les meilleurs délais. La cotisation **2021** est de **25€** minimum.
À verser sur le compte: **BE19 0000 1276 64 12 - BIC: BPOTBEB1** de la Ligue de l'Enseignement et de l'Éducation permanente, asbl, rue de la Fontaine, 2 - 1000 Bruxelles. Communication: cotisation ou don 2021.
Pour toute information concernant le suivi de votre affiliation, veuillez nous contacter au **02/512.97.81** ou **admin@ligue-enseignement.be**

Avec le soutien de la



FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES



culture.be



Éduquer

Vous êtes enseignant-e, directeur-trice
d'école, parent, ou tout simplement
intéressé-e par les questions
d'éducation et d'enseignement?
Retrouvez, **chaque mois**, les
informations sur l'actualité de
l'enseignement sélectionnées pour
vous par la Ligue et des analyses
approfondies sur les questions
éducatives!

Rendez-vous sur notre site:

www.ligue-enseignement.be

Rubrique ressources.

éduquer

tribune laïque

périodique mensuel

Numéro 165
novembre 2021
2,5 €

Éditeur responsable
Roland Perceval
Rue de la Fontaine, 2
1000 Bruxelles
Tél: 02 / 511 25 87

Bureau de dépôt:
Bruxelles X