

Consommation durable | Boris Fronteddu

# La mobilité en Belgique

## Plongée au cœur des inégalités environnementales





lien consultable en ligne ou téléchargeable

## Introduction

Les inégalités environnementales peuvent être définies comme la jonction entre trois inégalités : l'inégalité sociale (qui résulte d'une situation socio-économique), l'inégalité spatiale (qui peut se traduire par les difficultés d'accès à des services de base en raison d'une situation géographique) et l'inégalité liée à l'environnement (lorsqu'un groupe de personnes se trouve plus exposé que les autres à une pollution ou à un risque de pollution)<sup>1</sup>. Cette analyse aborde la thématique des inégalités environnementales par le prisme de la mobilité.

Tout d'abord, nous nous intéresserons brièvement aux inégalités sociales en lien avec la mobilité et à ce que celles-ci impliquent pour les plus précaires. Dans la deuxième partie, nous aborderons les inégalités spatiales qui lui sont liées et nous les mettrons en perspective avec les émissions de gaz à effets de serre des ménages d'un point de vue global, européen et belge.

La troisième partie traitera des inégalités écologiques en lien avec la mobilité et notamment de la façon dont la pollution de l'air affecte de manière disproportionnée les populations les plus précaires. Nous effectuerons, à cette fin, un focus particulier sur la Région de Bruxelles-Capitale.

La quatrième partie se concentrera sur le régime belge des voitures de société et à ses conséquences en termes de pollution de l'air en Région de Bruxelles-Capitale. Nous nous pencherons également sur le profil socio-économique des ménages qui en bénéficient.

La cinquième partie, pour sa part, abordera une des solutions avancées par les autorités bruxelloises afin de limiter la pollution de l'air dans la Région de Bruxelles-Capitale : l'établissement d'une zone basse émission. Nous en analyserons brièvement les limites au regard des enjeux socio-économiques de la mobilité. La dernière partie proposera deux pistes de solutions alternatives pour répondre aux inégalités environnementales induites par la mobilité

<sup>1</sup> GOBERT J., « Inégalités environnementales », *Encyclopédie-environnement.org*, 23 mars 2018, [en ligne :] <https://www.encyclopedie-environnement.org/societe/inegalites-environnementales>, consulté le 18 mai 2021.

Le concept d'inégalités environnementales apparaît dans les années 1970 aux États-Unis. Pour un historique plus détaillé : DURAND M. et JAGLIN S., « Inégalités environnementales et écologiques : quelles applications dans les territoires et les services urbains ? », *Flux*, 2012, vol. LXXXIX-XC, n° 3-4, pp. 4-14, [en ligne :] <https://www.cairn.info/revue-flux1-2012-3-page-4.htm>, consulté le 18 mai 2021.

en Belgique. Enfin, les conclusions tenteront d'apporter quelques éléments concernant l'intime imbrication des luttes contre les inégalités sociales et les dégradations environnementales.

## I. La mobilité, un vecteur d'inégalités sociales

La mobilité constitue un vecteur d'inégalités sociales à plusieurs niveaux. Tout d'abord au niveau socio-économique puisque les personnes en situation de précarité se déplacent beaucoup moins régulièrement et pour des distances plus courtes que les ménages aux revenus plus élevés. Cela s'explique notamment par le fait que les ménages les plus précaires possèdent moins de véhicules particuliers. À titre d'exemple, en 2019, d'après Statbel, 30 % des ménages monoparentaux et 50 % des personnes isolées ne disposaient pas de véhicules particuliers en Belgique<sup>2</sup>. Or, il s'agit des groupes les plus à risque de pauvreté ou d'exclusion sociale<sup>3</sup>.

De plus, si les ressources financières jouent un rôle central dans les inégalités en termes de mobilité, ces dernières sont renforcées par une série d'autres inégalités telles que le genre, l'origine ou le handicap. En outre, les inégalités de mobilité entraînent des répercussions directes sur de nombreuses dimensions affectant la qualité de vie des personnes, notamment, l'accès à des services publics essentiels tels que les établissements de soins de santé, les services d'aide sociale et d'aide à l'emploi ou encore les espaces culturels et de détente<sup>4</sup>. En septembre 2020, le service d'éducation permanente du CPCP a organisé un atelier à Frameries afin d'échanger avec les participants à propos de l'impact du confinement sur les pratiques de consommation.

<sup>2</sup> « 54 % des ménages avec enfants vivant à la maison possèdent deux voitures ou plus », Statbel, 17 septembre 2020, [en ligne :] <https://statbel.fgov.be/fr/nouvelles/54-des-couples-avec-enfants-vivant-la-maison-possedent-deux-voitures-ou-plus>, consulté le 11 mai 2021

<sup>3</sup> « Les familles monoparentales, les chômeurs et les locataires sont les plus vulnérables à la pauvreté », Statbel, 14 juin 2019, [en ligne :] <https://statbel.fgov.be/fr/nouvelles/les-familles-monoparentales-les-chomeurs-et-les-locataires-sont-les-plus-vulnerables-la>, consulté le 18 mai 2021. Il s'agit des chiffres de 2018.

<sup>4</sup> JOUFFE Y., CAUBEL D., FOL S. et MOTTE-BAUMVOL B., « Faire face aux inégalités de mobilité », *European Journal of Geography*, UMR 8504 Géographie-cités, 2015, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/cybergeog/26697>, consulté le 11 mai 2021.

Cet atelier a notamment mis en lumière que, pour les personnes précarisées, les problèmes de mobilité se posent également pour certaines initiatives visant à éviter le gaspillage alimentaire telles que Too good to go. Peut-on prendre le risque d'effectuer un déplacement pour être *in fine* déçu par le contenu d'un colis alimentaire ? Ces problèmes sont, par ailleurs, exacerbés pour les populations précaires vivant en zone rurale ou périurbaine dans lesquelles l'offre des transports publics est bien plus faible que dans les centres urbains :

Quand on est tributaire de transports en commun qui manquent de fréquence et de fluidité, le temps est un réel problème. Du coup, sur le terrain des initiatives anti-gaspi et bon marché, on n'est pas non plus à égalité. N'est-il pas dommage au final que ce genre d'initiatives profite moins à ceux qui en ont le plus besoin qu'à ceux qui disposent de la technologie adéquate (smartphone et connexion internet) et d'une automobile (si l'on ne vit pas dans une grande ville bien desservie en transports en commun comme Bruxelles) ? Et on se rend compte alors que la dimension « temps » fait apparaître la notion de « risque ». Je n'ai pas le temps de prendre le risque d'être déçu.

**Animatrice CPCP, Frameries, septembre 2020.**

Ces obstacles mènent les ménages les plus précaires, à se limiter aux déplacements essentiels pour la survie du ménage c'est-à-dire les trajets domicile-travail/école. Par ailleurs, ces inégalités relatives à la mobilité poussent les ménages les plus précaires à développer des solutions alternatives notamment en s'appuyant sur leurs relations sociales, en particulier l'entourage familial, afin de prendre en charge des besoins de première nécessité tels que la garde d'enfants. Dans ce contexte, les transports en commun, les commerces et les emplois locaux jouent donc un rôle essentiel pour les ménages en situation de précarité<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> JOUFFE Y., CAUBEL D., FOL S. et MOTTE-BAUMVOL B., op. cit. Voir également : Durabilité et pauvreté. Contribution au débat et à l'action politiques, Bruxelles : Service de lutte contre la pauvreté, la précarité et l'exclusion sociale, rapport bisannuel 2018-2019, décembre 2019, 149 p., [en ligne :] <https://mobilit.belgium.be/fr/publications/pub>, consulté le 14 mai 2021.

## II. Inégalités spatiales et émissions de gaz à effet de serre : plus on est riche, plus on se déplace et plus on pollue !

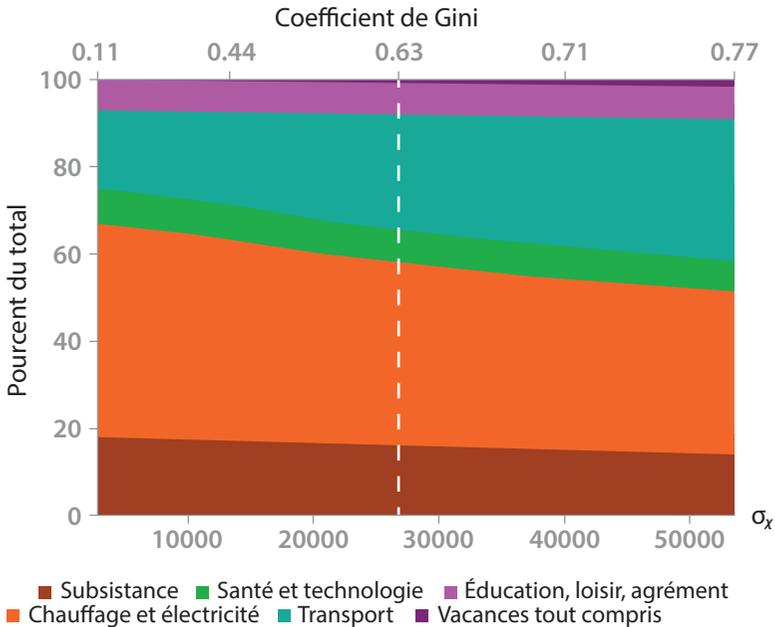
Des études visant à mettre en perspective les émissions de gaz à effet de serre des ménages par quintiles de revenus confirment que la mobilité – par voies routière ou aérienne – constitue une part importante des émissions consommées par les ménages les plus aisés et cette part tend à augmenter corollairement aux niveaux de revenus. En effet, à l'échelle globale, il est désormais établi que « les inégalités de revenus dans le monde et l'inégalité de la consommation d'énergie sont liées. Les ménages à hauts revenus consomment plus d'énergie que ceux à faibles revenus, et à des fins différentes »<sup>6</sup>. Des chercheurs de l'Université de Leeds et de l'Université de Lausanne ont modélisé, dans une étude parue en janvier 2021<sup>7</sup>, la relation entre inégalités de revenus et consommation énergétique au niveau global, en se basant les données du World Inequality Lab et de la Banque mondiale. Les résultats obtenus suggèrent que, lorsque les inégalités de revenus se réduisent, la demande globale d'énergie tend à être davantage liée à l'utilisation domestique, principalement pour le chauffage et l'électricité du foyer. Plus frappant encore, les modélisations réalisées démontrent qu'il existe un système de « vase communicant » entre la consommation d'énergie à des fins domestiques (chauffage et électricité) et la consommation d'énergie à des fins de mobilité. En d'autres termes, dans un monde plus égalitaire – c'est à dire un monde où les richesses seraient plus équitablement redistribuées – la part d'énergie dédiée au transport diminue tandis que la part d'énergie dédiée au logement tend à augmenter. Cela signifie que les ménages les plus aisés auraient moins de ressources financières à allouer à leurs déplacements par avion ou en voiture et les ménages les plus précaires auraient, en revanche, plus de ressources financières à allouer aux services de base tels que le gaz et l'électricité. À l'inverse, dans un monde plus inégalitaire la part d'énergie dédiée au transport tend à augmenter, dopée par une demande croissante de

<sup>6</sup> OSWALD Y., STEINBERGER J.K. et IVANOVA D., « Global redistribution of income and household energy footprints: a computational thought experiment », *Global Sustainability*, 2021, vol. IV, E4, [en ligne :] <https://www.cambridge.org/core/journals/global-sustainability/article/global-redistribution-of-income-and-household-energy-footprints-a-computational-thought-experiment/34886E1B95AC-092C9E0A86BE68C215A5>, consulté le 19 mai 2021.

<sup>7</sup> *Ibid.*

véhicules particuliers et de carburant – et/ou d'électricité et de minerais pour les véhicules électriques – de la part d'« une élite minoritaire [entraînant] (...) une polarisation croissante entre les riches et les pauvres en termes de mobilité » (voir graphique)<sup>8</sup>.

### Composition de la demande totale d'énergie des ménages dans le monde en fonction de la répartition des revenus



Le coefficient de Gini est un indicateur qui permet de mesurer l'inégalité financière au sein d'une population. Il varie entre 0 (égalité parfaite) et 1 (inégalité extrême). L'étude se base sur une variation allant de 0,11 à 0,77. L'axe des ordonnées représente la part (%) de la consommation d'énergie totale par catégorie d'activité. Plus l'on réduit les inégalités de revenus, plus la part d'énergie allouée au transport diminue, au profit de la part d'énergie allouée au chauffage et électricité à des fins domestiques (respectivement en turquoise et en orange sur le graphique).

Source : OSWALD Y. et al., op. cit., 2021.

En outre, les auteurs de cette étude notent que la réduction des inégalités de revenus constitue un moyen efficace pour lutter contre la précarité énergétique. Et de conclure ; « en redistribuant le "gâteau économique" existant sur la planète, nous pourrions sortir des milliards de personnes de la grande

<sup>8</sup> OSWALD Y., STEINBERGER J.K. et IVANOVA D., op. cit.

pauvreté énergétique sans y pousser personne d'autre »<sup>9</sup>. Cependant, bien que ces modélisations permettent de dresser un aperçu global de la relation entre les inégalités de mobilité et les inégalités de revenus, elles tendent à masquer une forte hétérogénéité au sein d'un même décile de revenus. En effet, de nombreux autres facteurs entrent en compte en ce qui concerne la consommation énergétique dont, notamment, le type de chauffage, le lieu d'habitation du foyer, le type de véhicules utilisés<sup>10</sup>...

Le lien entre consommation énergétique et niveau de revenus se reflète dans les inégalités en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> : plus les revenus d'un foyer sont élevés plus ce dernier tend à émettre du CO<sub>2</sub><sup>11</sup>. Et cela se confirme également au niveau de l'Union européenne (UE). Récemment et pour la première fois, une étude a mis en perspective l'empreinte carbone des ménages européens avec leurs niveaux de consommation<sup>12</sup>. Les résultats sont sans équivoque. Au niveau de la consommation des ménages de l'UE, les transports aérien et terrestre représentent la plus grande source d'émissions de CO<sub>2</sub>. Les voyages en avion sont pointés comme étant « la catégorie de consommation la plus élastique [en fonction des quintiles de dépenses], la plus inégalitaire et la plus intensive en carbone ». Quant aux dépenses relatives aux déplacements terrestres (en ce compris l'achat de véhicules, de carburants et autres services de transport), ils représentent environ un tiers de l'empreinte carbone des 10 % des ménages les plus émetteurs de CO<sub>2</sub>.

De façon plus spécifique, en Belgique, la consommation des 10 % des ménages à l'empreinte carbone la plus lourde émet presque autant de CO<sub>2</sub> que la consommation des 50 % des ménages à l'empreinte carbone la plus faible. Et cela, alors que ces deux groupes représentent, respectivement, 11 %

<sup>9</sup> OSWALD Y., STEINBERGER J.K. et IVANOVA D., op. cit.

<sup>10</sup> POTTIER A., COMBET E., CAYLA J.-M., DE LAURETIS S. et NADAUD F., « Qui émet du CO<sub>2</sub> ? Panorama critique des inégalités écologiques en France », Revue de l'OFCE, novembre 2020, n°169, pp. 73-133.

<sup>11</sup> GHOSH E., GORE T., KARTHA S., KEMP-BENEDICT E. et NAZARETH A., «The Carbon Inequality Era: An assessment of the global distribution of consumption emissions among individuals from 1999 to 2015 and beyond », s.l., Oxfam, Stockholm Environment Institute, Joint Research Report, 2020, 52 p., [en ligne :] <https://policy-practice.oxfam.org/resources/the-carbon-inequality-era-an-assessment-of-the-global-distribution-of-consumpti-621049>, consulté le 2 juillet 2021.

<sup>12</sup> IVANOVA D. et WOOD R., «The unequal distribution of household carbon footprints in Europe and its link to sustainability», *Global Sustainability*, 2020, vol. III, E18, pp.1-12, [en ligne :] <https://www.cambridge.org/core/journals/global-sustainability/article/unequal-distribution-of-household-carbon-footprints-in-europe-and-its-link-to-sustainability/F1ED4F705AF1C6C1FCAD477398353DC2>, consulté le 2 juillet 2021.

et 41 % de la population belge. Ainsi, alors que le transport terrestre représente une part écrasante des émissions de CO<sub>2</sub> au sein de la population qui pollue le plus en Belgique, la consommation des 50 % des ménages à l'empreinte carbone la plus faible est largement liée au logement. Autrement dit, alors que les ménages les plus aisés dépensent considérablement pour leur mobilité, les ménages les plus précaires consacrent la part la plus importante de leur consommation énergétique à chauffer leurs logements. Un constat cohérent avec les résultats du baromètre de précarité énergétique publié par la Fondation Roi Baudouin qui soulignait qu'en 2019, un ménage sur cinq éprouvait des difficultés à payer ses factures d'énergie en Belgique (cette proportion s'élève même à 25,6 % en Région de Bruxelles-Capitale et à 27,6 % en Wallonie)<sup>13</sup>. Cela signifie que les tendances observées au niveau mondial (voir plus haut) se confirment en Belgique.

### III. La pollution de l'air : une source mortelle d'inégalité écologique

La section précédente se concentrait principalement sur les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la mobilité. S'il est vrai que les émissions de CO<sub>2</sub> constituent un vecteur clé du réchauffement climatique, les conséquences de ces émissions s'observent sur le long terme. En effet, les émissions de gaz à effet de serre confronteront notamment l'Europe à l'élévation du niveau de la mer, à de fréquentes inondations ainsi qu'à de violentes canicules d'ici quelques décennies<sup>14</sup>.

Dans le même temps, la mobilité joue également un rôle important dans la pollution de l'air qui, elle, a déjà des conséquences sur la santé de la population à court terme. L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) estime qu'environ 400 000 décès prématurés lui sont imputables chaque année au sein de l'UE. Les enfants, les femmes enceintes, les personnes âgées et les

<sup>13</sup> COENE J. et MEYER S., « Baromètres de la précarité énergétique et hydrique », Bruxelles : Fondation Roi Baudouin, 2020, 58p., [en ligne :] <https://www.kbs-frb.be/fr/Activities/Publications/2020/20200323NT>, consulté le 2 juillet 2021.

<sup>14</sup> *Healthy environment, healthy lives: how the environment influences health and well-being in Europe*, Luxembourg: Agence européenne de l'environnement, 2020 (EEA report, N° 21/2019), 172 p., [en ligne :] <https://www.eea.europa.eu/publications/healthy-environment-healthy-lives>, consulté le 19 mai 2021.

personnes souffrant de problèmes de santé préexistants sont les plus exposés aux risques induits par cette pollution<sup>15</sup>. Au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale, le transport routier était responsable, à lui seul, d'un tiers des émissions de particules fines<sup>16</sup> en 2018 soit autant que le chauffage des bâtiments dans le secteur résidentiel et tertiaire<sup>17</sup>. Il était également à l'origine de 44 % des émissions de précurseurs d'ozone<sup>18</sup>, un important polluant de l'air<sup>19</sup>.

Par ailleurs, l'AEE, dans un rapport intitulé « Healthy environment, healthy lives: how the environment influences health and well-being in Europe »<sup>20</sup>, souligne que ce sont les communautés urbaines précarisées qui sont confrontées aux plus hauts niveaux de pollution atmosphérique. En ce sens, les inégalités environnementales tendent à renforcer et exacerber les inégalités sanitaires et sociales existantes. L'AEE parle dès lors de « triple fardeau » : précarité, mauvais environnement et mauvaise santé. En ce qui concerne la pollution de l'air, l'AEE note qu'il existe « de nombreuses preuves provenant de divers endroits en Europe établissant une relation entre statut socio-éco-

<sup>15</sup> *Healthy environment, healthy lives:...*, op. cit.

<sup>16</sup> Les particules fines se trouvent en suspension dans notre atmosphère. On y fait communément référence par l'abréviation PM (de l'anglais, « Particulate Matter »). La taille de ces particules varie : les particules « PM10 » ont un diamètre inférieur à 10 micromètres et les particules PM2,5 et PM1 sont de taille respectivement inférieure à 2,5 et à 1 micromètres. Les plus petites particules tendent à rester plus longtemps dans l'atmosphère et sont plus dangereuses pour la santé humaine. (Que sont les particules PM10 et PM 2,5 ?, Cellule Interrégionale de l'Environnement, consulté le 6 juin 2021, [en ligne :] <https://www.irceline.be/fr/documentation/faq/quappelle-t-on-particules-fines>, consulté le 19 mai 2021.

<sup>17</sup> « Émissions de particules fines », Environnement.brussels, janvier 2021, [en ligne :] <https://environnement.brussels/environnement-etat-des-lieux/en-detail/air/emissions-de-particules-fines>, consulté le 19 mai 2021.

Mise à part le transport routier et le chauffage des secteur tertiaire et résidentiel, les principales sources d'émissions de particules fines à Bruxelles sont reprises dans la catégorie « autres », regroupant notamment certaines activités industrielles spécifiques (26%), suivie par la gestion des déchets (9%), la production d'électricité (1,6%), le chauffage dans l'industrie (<1%).

<sup>18</sup> Les précurseurs d'ozone (le dioxyde d'azote, le monoxyde d'azote et les composés organiques volatils) émis par les activités humaines peuvent former de l'ozone, un dangereux polluant de l'air. L'ozone est donc est polluant dit « secondaire » qui se forme à partir des précurseurs d'ozone.

<sup>19</sup> « Émission de précurseurs d'ozone (NOx, COV, CO et CH4) », Environnement.brussels, janvier 2021, [en ligne :] <https://leefmilieu.brussels/node/26649>, consulté le 19 mai 2021.

<sup>20</sup> AEE, op. cit.

nomique et exposition à la pollution atmosphérique »<sup>21</sup>. Néanmoins, la surexposition des populations précarisées est multifactorielle et ne constitue pas une règle générale. En effet, celle-ci dépend notamment de l'infrastructure et de l'aménagement du territoire. Ainsi, des études portant sur les villes de Bristol (Royaume-Uni) et de Rotterdam (Pays-Bas) ont démontré que les quartiers les plus défavorisés et les plus aisés sont exposés aux mêmes taux de particules fines car ces deux groupes socioéconomiques se concentraient en centre-ville. À Rome, ce sont les populations aisées qui sont le plus exposées aux particules fines, notamment car vivant dans le centre de la ville et à proximité d'un important trafic automobile<sup>22</sup>.

Dans le cas de la Région de Bruxelles-Capitale cependant, la relation entre surexposition aux particules fines et précarité semble se vérifier. C'est ce qui ressort d'une étude menée par le groupe de recherche de la VUB, Interface Demography, portant sur la relation entre les inégalités socio-économiques et l'exposition aux particules fines de type PM 2,5<sup>23</sup>. Les résultats de l'étude démontrent que les concentrations les plus élevées de PM 2,5 sont principalement concentrées autour de la « première couronne » (regroupant les communes d'Anderlecht, Etterbeek, Ixelles, Koekelberg, Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, Saint-Gilles et Saint-Josse-ten-Noode). Les chercheurs de la VUB ont ensuite établi une corrélation entre précarité et surexposition aux particules fines en croisant la carte des concentrations de PM 2,5 avec la densité de maisons à très petit confort (absence de WC ou de salle de bain) par secteur géographique.

Les auteurs de cette étude expliquent cette corrélation par des facteurs « structurels et infrastructurels ». Premièrement, les quartiers de la « première couronne » sont davantage exposés au trafic automobile et sont constitués

<sup>21</sup> *Unequal exposure and unequal impacts : social vulnerability to air pollution, noise and extreme temperatures in Europe*, Luxembourg : Agence européenne de l'environnement, 2018 (EEA report, n°22/2018), p. 22, [en ligne :] <https://www.eea.europa.eu/publications/unequal-exposure-and-unequal-impacts>, consulté 19 juin 2021.

<sup>22</sup> AEE, op. cit., 2018.

<sup>23</sup> NOËL C., VANROELEN C., LOUREIRO L.R., CASAS L. et GADEYNE S., *L'injustice environnementale dans le domaine de la pollution de l'air extérieur*, Bruxelles : Interface Demography, 2020, 11 p., [en ligne :] [https://greenandquiet.be/wp-content/uploads/2020/03/PolicyBrief\\_luchtpollutie\\_FR.pdf](https://greenandquiet.be/wp-content/uploads/2020/03/PolicyBrief_luchtpollutie_FR.pdf), consulté le 15 mai 2021.

de rues étroites, plus propices à générer des effets canyon<sup>24</sup>. Deuxièmement, les foyers précaires se concentrent aux abords des grandes chaussées et de routes régionales, notamment au sein des communes formant « le croissant pauvre »<sup>25</sup> de Bruxelles. Troisièmement, les ménages à faibles revenus disposent de cadres de vie et de travail favorisant une plus forte exposition à la pollution de l'air. D'une part, ceux-ci vivent plus souvent dans des logements peu isolés et peu ventilés. Et d'autre part, ils sont plus souvent contraints de travailler en extérieur, ce qui renforce leur exposition. Enfin, comme mentionné plus haut, les populations précarisées sont plus souvent confrontées à des problèmes de santé, une inégalité qui a des conséquences tout au long de la vie. Ainsi, d'après les chiffres de l'Observatoire social de la santé, entre 2011 et 2015, un nouveau-né à Saint-Josse dispose en moyenne d'une espérance de vie cinq ans inférieure à celle d'un nouveau-né à Woluwe-Saint-Pierre<sup>26</sup>. Plus touchées par la pollution, les populations précarisées ont, en outre, moins de moyens d'y « échapper ». Comme le constatait Liévin Chemin pour Bruxelles, « il y a moins d'espaces verts dans les quartiers pauvres à Bruxelles. Aussi, les personnes en difficulté économique auront moins la possibilité d'aller passer le week-end à la campagne, ou même de se rendre en classes vertes »<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> Les rues « canyons » sont des rues étroites longées par de hauts bâtiments. Cette structure urbanistique peut entraîner des phénomènes de concentration et d'accumulation de polluants dans l'air. Pour aller plus loin, voir : « Les rues "canyons" des hotspots locaux de pollution de l'air », Santé-environnement.be, 29 juillet 2016, <https://www.sante-environnement.be/Les-rues-canyons-des-hotspots-locaux-de-pollution-de-l-air>, consulté le 19 mai 2021.

<sup>25</sup> Les quartiers dits du « croissant pauvre » de Bruxelles s'étendent du nord (avec la commune de Saint-Josse et l'ouest de Schaerbeek) au sud (avec la commune de Saint-Gilles et le bas de Forest) en passant par l'ouest de la ville (avec communes de Molenbeek et d'Anderlecht). Voir : Monitoring des quartiers, Ibsa.brussels, s.d., [en ligne :] <https://monitoringdesquartiers.brussels/glossaire>, consulté le 2 juillet 2021.

<sup>26</sup> MISSINE S., AVASSONE H., LUYTEN S., *Tous égaux face à la santé à Bruxelles ? Données récentes et cartographie sur les inégalités sociales de santé*, Bruxelles : Commission communautaire commune, Observatoire de la Santé et du Social Bruxelles, 2019, [en ligne :] <https://www.ccc-ggc.brussels/fr/observatbru/publications/dossier-20192-tous-egaux-face-la-sante-bruxelles-donnees-recentes-et>, consulté le 3 juillet 2021.

<sup>27</sup> JASSOGNE P., « Qualité de l'air : un détail qui tue », *Alter Échos*, avril 2021, n°492, [en ligne :] <https://www.alterechos.be/qualite-de-lair-un-detail-qui-tue>, consulté le 19 mai 2021.

Dans le même temps, le risque de mortalité lié à l'exposition à ces particules est beaucoup plus important pour les habitants des quartiers pauvres que pour les habitants des quartiers huppés de Bruxelles. Ainsi, « une augmentation de 5µg/m<sup>3</sup> de la concentration de PM<sub>2,5</sub> (...) entraîne une augmentation de 16 % du risque de mortalité dans les quartiers pauvres, contre 7 % dans les quartiers riches » – soit plus du double ! Si la mauvaise isolation des logements constitue une source importante de la pollution de l'air à Bruxelles car elle mène à une surconsommation de chauffage, le transport routier en constitue également l'une des causes fondamentales<sup>28</sup>. Et à ce titre, la Belgique dispose d'une particularité qu'il convient de mettre en lumière : la voiture de société.

## IV. Les voitures de société : un régime socialement et écologiquement inégalitaire

Qu'est-ce que la voiture de société ? Il s'agit d'un avantage dit « de toute nature », c'est-à-dire « un avantage qu'un employeur peut proposer à un salarié ou à l'un de ses dirigeants ». Concrètement, un employeur propose à son employé de lui payer une part de son salaire sous la forme d'un véhicule particulier qu'il loue par le biais d'un contrat de *leasing*. La part du salaire octroyée sous forme de voiture de société est soumise à un régime fiscal particulier, plus avantageux que l'« argent salaire ». L'employeur peut également proposer à son employé une « carte essence », elle aussi soumise à un régime fiscal avantageux<sup>29</sup>.

En 2019, Xavier May (chercheur à l'Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire), Thomas Ermans (chercheur pour l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale) et Nils Hooftman<sup>30</sup> (chercheur au centre MOBI de la VUB) ont publié une étude portant sur les enjeux relatifs au régime des voitures de société en Belgique chez Brussels

<sup>28</sup> JASSOGNE P., op. cit.

<sup>29</sup> SPF Finances, avantage de toute nature et voitures de société, [en ligne :] [https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot\\_des\\_societes/avantages\\_toute\\_nature/definition#q1](https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/avantages_toute_nature/definition#q1), consulté le 19 mai 2021.

<sup>30</sup> Nils Hooftman est, depuis janvier 2021, conseiller au sein de The New Drive, une société de consultance.

Studies<sup>31</sup>. Selon cette étude, la Belgique comptait environ 650 000 voitures de société en 2016. Par ailleurs, les auteurs insistent sur le caractère inégalitaire du régime des voitures de société puisque 82,5 % de ces véhicules sont répertoriés dans les déclarations fiscales des plus hauts revenus du pays. Les salariés les moins bien payés, pour leur part, reposent sur l'offre de transports en commun et leurs véhicules privés pour se rendre au travail. Comme mentionné plus haut, le régime des voitures de société constitue un incitant fiscal puisqu'il permet à l'entreprise qui les octroie de diminuer les taxes auxquelles elle est soumise et au bénéficiaire de la voiture de réduire le montant de sa rémunération soumise à l'impôt sur les personnes physiques. Dans ce cadre, nous pouvons affirmer que le régime des voitures de société cause un manque à gagner de 2,3 milliards d'euros par an pour les autorités publiques<sup>32</sup>.

De plus, le bilan économique n'est pas le seul facteur à prendre en compte lorsqu'il est question de voitures de société ; l'impact environnemental de ce régime est tout aussi important. En effet, la mise à disposition d'une voiture de société incite celui qui en bénéficie à rouler davantage. En prenant cela en compte, l'article de Brussels Studies compare les émissions de CO<sub>2</sub> d'un conducteur d'un véhicule privé de type Golf essence et d'un conducteur d'une voiture de société de type Golf diesel. Les résultats obtenus suggèrent que le mode d'utilisation de la voiture par le conducteur d'une voiture de société émet 40 % de CO<sub>2</sub> en plus que le conducteur d'un véhicule privé. Et ces émissions sont subventionnées ! Il convient également de souligner que ces véhicules usent les infrastructures routières dont l'entretien et la rénovation doivent également être financés par les contribuables. De plus, actuellement, la plupart des voitures de société roulent au diesel. Or il s'agit d'un carburant qui émet un taux particulièrement important de particules fines. Une information à mettre en perspective avec le fait qu'environ 97 000 véhicules de société effectuent un déplacement domicile-travail en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale<sup>33</sup>. Nous avons vu plus haut qu'en Région bruxelloise, la pollution de l'air telle que générée par l'émission de particules fines impacte principalement les populations les plus précarisées.

<sup>31</sup> MAY X., ERMANS T. et HOOFTMAN N., « Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal », Bruxelles : Brussels Studies, 2019, Notes de synthèse n°133, [en ligne :], <http://journals.openedition.org/brussels/2366>, consulté le 16 mai 2021.

<sup>32</sup> MAY X., ERMANS T. et HOOFTMAN N., op. cit.

<sup>33</sup> Le trafic automobile domicile-travail global est estimé à 360 000 véhicules en région de Bruxelles-Capitale. Les voitures de société sont donc responsables d'un peu moins d'un quart du trafic global en région bruxelloise (*Ibid.*).

Dans ce cadre, le 18 mai 2021, le gouvernement fédéral a acté un accord de principe concernant le régime des voitures de société<sup>34</sup>. Selon cet accord, en 2026, seuls les véhicules électriques bénéficieront d'un incitant fiscal. Ceux-ci seront, dans un premier temps, déductibles à 100 % avant que l'incitant fiscal ne soit ramené aux niveaux qui s'appliquent actuellement dans le cadre du régime des voitures de société<sup>35</sup>. Si cette mesure peut *a priori* apparaître comme bénéfique pour limiter la pollution de l'air et ses conséquences sur la santé, elle ne résout pourtant aucun problème de fond.

Premièrement, cette tendance à l'électrification des voitures de société ne rend pas ce système moins inégalitaire, ceux qui en bénéficient resteront les ménages aux revenus les plus élevés. Deuxièmement, bien que les voitures électriques n'émettent pas de carbone, les procédés et les matériaux nécessaires à leur fabrication demeurent fortement dommageables pour l'environnement<sup>36</sup>. À ce titre, l'électrification du parc automobile s'inscrit dans une tendance de long terme de « délocalisation de la pollution », en particulier vers les pays en développement<sup>37</sup>. Enfin, le bilan carbone des voitures électriques dépend également de la source d'énergie qui les fait rouler. Or, le gouvernement belge a d'ores et déjà annoncé la fermeture de réacteurs nucléaires d'ici 2025 et leur remplacement par des centrales au gaz. Ces dernières ont pourtant une empreinte carbone considérable<sup>38</sup>.

<sup>34</sup> « Voitures de société : seuls les véhicules électriques bénéficieront d'un avantage fiscal », *Le Soir.be*, 18 mai 2021, [en ligne :] [https://www.lesoir.be/372729/article/2021-05-18/voitures-de-societe-seuls-les-vehicules-electriques-beneficieront-dun-avantage?fbclid=IwAR3or5\\_0yH3xpoNmcbLSgDwKvEBArQPWVi6M\\_Gu-Sful2Y0Nh6IFVQdeF9c](https://www.lesoir.be/372729/article/2021-05-18/voitures-de-societe-seuls-les-vehicules-electriques-beneficieront-dun-avantage?fbclid=IwAR3or5_0yH3xpoNmcbLSgDwKvEBArQPWVi6M_Gu-Sful2Y0Nh6IFVQdeF9c), consulté le 18 mai 2021.

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> Pour aller plus loin, voir : PITRON G., *La guerre des métaux rares : la face cachée de la transition énergétique et numérique*, Paris : Les Liens qui Libèrent, 2018, 296 p.

<sup>37</sup> OZER P., « L'impact climatique du développement », in OZER P. (sous la direction de), *La nouvelle géographie du développement – Coopérer dans un monde en mutation*, Lormont : Le Bord de l'Eau, 2016, pp. 89-102.

<sup>38</sup> « #Investigation : transition énergétique à la belge, une véritable usine à gaz ! », *RTBF.be*, 9 mars 2021, [en ligne :] [https://www.rtbf.be/info/dossier/investigation/detail\\_investigation-transition-energetique-a-la-belge-une-veritable-usine-a-gaz?id=10712136](https://www.rtbf.be/info/dossier/investigation/detail_investigation-transition-energetique-a-la-belge-une-veritable-usine-a-gaz?id=10712136), consulté le 19 mai 2021.

## V. Baisse des émissions, hausse des inégalités ?

Depuis quelques années, les conséquences environnementales de la mobilité se retrouvent en haut de l'agenda politique. Ainsi, à titre d'exemple, en janvier 2018, la Région de Bruxelles-Capitale a instauré une *Low emission zone* (zone de basses émissions ; LEZ) au sein de ses 19 communes. Des restrictions seront progressivement imposées pour les véhicules et les camionnettes de moins de 3,5 tonnes, ainsi que pour les bus et les autocars (les poids lourds, eux, en sont exemptés !) <sup>39</sup>. Censée décourager l'usage de la voiture dans le centre de la capitale, elle pourrait également être bénéfique pour les populations précarisées, premières touchées par la pollution de l'air. Du moins en théorie...

En effet, cette approche tend à ignorer la réalité des inégalités socio-économiques. Un mémoire de fin d'études portant sur la pollution de l'air et les inégalités environnementales à Bruxelles <sup>40</sup>, souligne que les ménages les plus précaires possèdent la majorité des véhicules en circulation de plus de neuf ans. En outre, pour les ménages à faibles revenus le véhicule dit « ancien » constitue très souvent leur seul et unique véhicule. À l'inverse, au sein des ménages les plus aisés, le véhicule ancien constitue le second ou le troisième véhicule privé. Le travail de fin d'études note ainsi que « près de 3/4 des ménages qui n'ont qu'un seul véhicule, qui se trouve être ancien, ont un revenu net par mois inférieur à 2 000 euros – et sont donc surreprésentés ». Plus frappant encore, un ménage précaire sur deux ne remplacera pas son véhicule ancien par un plus récent, dans 60 % des cas par manque de moyens. Or nous l'avons vu plus haut, l'accès à la mobilité est une composante essentielle pour bénéficier d'une série de services de base tels que l'accès aux soins.

<sup>39</sup> Pour aller plus loin, voir : Lez.brussels, [en ligne :] <https://lez.brussels/mytax>, consulté le 18 mai 2021.

<sup>40</sup> RAMIRES E., *Pollution de l'air et inégalités environnementales : l'exemple de la zone de basses émissions de la région de Bruxelles-capitale*, mémoire de licence en urbanisme et aménagement, Grenoble : Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine de l'Université Grenoble Alpes, 2020 (dumas-02965605), 98 p.

## VI. Quelques pistes alternatives

### A. La gratuité des transports publics

Malgré l'existence de tarifs réduits à l'intention de publics fragilisés (tels que les familles nombreuses ou les bénéficiaires du revenu d'intégration sociale dans le cas de la STIB), le coût et l'insuffisance de l'offre de transports en commun constituent des freins importants à la mobilité des plus précaires<sup>41</sup>. Or, en janvier 2015, le SPF Mobilité et Transports a rédigé une étude préalable à un plan national « de mobilité concerté et intégré ». Ce dernier estimait que le coût d'exploitation annuel du transport en commun en Belgique (SNCB, STIB, TEC et De Lijn) s'élevait à environ 6 milliards d'euros. Ces coûts sont principalement couverts par les recettes engrangées par les compagnies de transport (la vente de tickets représentant près de 2,5 milliards d'euros) et les subventions publiques<sup>42</sup>. Nous avons vu plus haut que le régime des voitures de société constituait un manque à gagner pour l'État de 2,3 milliards d'euros par an. En ce sens, la suppression de ce régime pourrait financer en grande partie la gratuité des transports publics en Belgique. D'autant plus que la fin du régime des voitures de société se traduirait par une augmentation de l'utilisation des transports en commun pour les trajets domicile-travail et a fortiori des interventions d'employeurs pour le remboursement de ces trajets<sup>43</sup>. Alors que la ville de Mons a mis un terme à son service de navettes gratuites en 2016 afin de réduire les dépenses de la ville<sup>44</sup>, l'expérience de pays voisins nous prouve cependant que la gratuité des transports publics constitue un objectif parfaitement réalisable.

<sup>41</sup> Service de lutte contre la pauvreté, la précarité et l'exclusion sociale, op. cit., décembre 2019.

<sup>42</sup> Étude préalable à un plan de mobilité concerté et intégré, Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, janvier 2015, 22 p., [en ligne :] <https://mobilit.belgium.be/fr/publications/pub>, consulté le 14 mai 2021.

<sup>43</sup> STRALE M., « Vers la gratuité des transports publics ? », Observatoire des inégalités, 22 mars 2021, [en ligne :] <https://inegalites.be/Vers-la-gratuite-des-transports>, consulté le 14 mai 2021.

<sup>44</sup> VANDRECK S., « Mons : les bus intramuros gratuits, c'est fini depuis le 1<sup>er</sup> juillet », RTBF.be, [en ligne :] [https://www.rtb.be/info/regions/detail\\_mons-les-bus-intramuros-gratuits-c-est-fini-depuis-le-1er-juillet?id=9345970](https://www.rtb.be/info/regions/detail_mons-les-bus-intramuros-gratuits-c-est-fini-depuis-le-1er-juillet?id=9345970), consulté le 27 mai 2021.

Ainsi depuis 2020, le Luxembourg est devenu le premier pays européen à rendre tous les transports en commun gratuits<sup>45</sup>. À Dunkerque, en France, les transports publics sont gratuits depuis 2018. Une enquête d'incidence portant sur la première année de gratuité à Dunkerque a démontré que la fréquentation des transports en commun avait bondi de 85 % entre 2017 et 2019. Parmi les voyageurs qui ont déclaré, dans le cadre de cette enquête, utiliser plus souvent les transports en commun, 48 % affirmaient qu'ils utilisaient désormais les transports en commun pour des trajets auparavant parcourus en voiture. L'enquête souligne également que « la suppression des titres [de transport] est aussi un vecteur d'autonomie pour les jeunes, les personnes âgées et les familles à faibles ressources, qui témoigne d'une simplification de leurs déplacements et de leur vie quotidienne ». Néanmoins, les auteurs rappellent que la gratuité des transports en commun ne supprime pas l'ensemble des barrières à la mobilité pour les ménages les plus précaires telles que l'isolement ou les freins cognitifs. À ce titre, la gratuité des transports – pour réellement constituer un vecteur de lutte contre les inégalités – doit impérativement s'accompagner de services d'aide et d'accompagnement sociaux performants. En effet, afin qu'une telle démarche puisse véritablement bénéficier aux personnes en situation de précarité, lever les obstacles à la mobilité tels que l'anxiété de ne pas appartenir à certains quartiers ou la barrière de la langue devrait constituer une priorité. En outre, la gratuité de l'offre ne garantit pas pour autant sa suffisance. Or, en Belgique l'offre de transports en zone périurbaine reste limitée (voire inexistante dans certaines localités)<sup>46</sup> et les infrastructures de mobilité vieillissantes nécessitent d'importants investissements<sup>47</sup>.

Enfin, si la pandémie de COVID-19 et les mesures visant à limiter la propagation du virus – notamment, la limitation des déplacements et la normalisation du télétravail – apparaissaient comme une opportunité pour repenser les habitudes de transport sur le long terme, une enquête du SPF Mobilité et Transports semble battre en brèche cette idée. Ainsi, 74 % des personnes interrogées dans le cadre de cette enquête ont déclaré qu'ils ne diminueraient pas le nombre de leurs déplacements après la crise. Dans le même temps,

<sup>45</sup> Pour aller plus loin, voir : « Transport public », [Luxembourg.public.lu](https://luxembourg.public.lu/fr/vivre/mobilite/transport-public.html), [en ligne :] <https://luxembourg.public.lu/fr/vivre/mobilite/transport-public.html>, consulté le 16 mai 2021.

<sup>46</sup> Enquête BEMOB : avantages et inconvénients des modes de transports usuels, Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 2020, 24 p., [en ligne :] [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob\\_2020\\_10\\_avantagesinconvenients\\_rapport\\_fr.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob_2020_10_avantagesinconvenients_rapport_fr.pdf), consulté le 16 mai 2021.

<sup>47</sup> SPF Mobilité (2015), op. cit.

la majorité des répondants ont affirmé qu'ils n'entendaient pas changer leurs habitudes en termes de transports une fois la pandémie maîtrisée<sup>48</sup>. Cela dit, il est probable que la généralisation du télétravail durant la pandémie mène à une pérennisation de cette pratique un ou deux jours par semaine pour les travailleurs qui en ont bénéficié. En outre, la part modale du vélo dans les déplacements en Région bruxelloise est en augmentation depuis 1999 et connaît une croissance accélérée depuis 2016. Une dynamique qui s'est vue renforcée par le succès rencontré par les vélos électriques corollairement à une politique régionale visant à favoriser ce mode de déplacement. Néanmoins, avec seulement 10 % de part modale, les déplacements à vélo sont encore largement minoritaires à Bruxelles. Y développer à grande échelle la mobilité douce nécessitera encore de nombreux investissements en termes d'aménagement de voiries et un renforcement des incitants financiers pour les personnes effectuant les déplacements domicile-travail à vélo ou à pied. Cet objectif n'en demeure pas moins réalisable et a déjà été atteint par le passé. En effet, à Bruxelles, durant la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle, le vélo constituait le mode individuel de transport mécanisé le plus utilisé !<sup>49</sup>

## B. Repenser l'aménagement urbain (tôt ou tard, il le faudra)

Tel qu'évoqué dans la section 3, la surexposition des populations précarisées à la pollution de l'air en Région bruxelloise est largement due à des infrastructures. C'est pourquoi, rendre prioritaire la lutte contre les inégalités environnementales dans les futures politiques d'aménagement urbain permettrait, d'une part, d'améliorer le cadre de vie et la santé des populations les plus précaires et, d'autre part, d'améliorer de façon plus générale la qualité de l'air dans l'ensemble de la Région bruxelloise. Cela pourrait, notamment, se traduire par la préservation des milieux humides, la protection et la création

<sup>48</sup> Enquête BEMOB : impact du Covid-19 sur les habitudes de mobilité des Belges, Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 2020, 23 p., [en ligne :] [https://mobilit.belgium.be/fr/nouvelles/nieuwsberichten/2021/e\\_coronavirus\\_toujours\\_un\\_impact\\_sur\\_la\\_mobilite\\_des\\_belges\\_3](https://mobilit.belgium.be/fr/nouvelles/nieuwsberichten/2021/e_coronavirus_toujours_un_impact_sur_la_mobilite_des_belges_3), consulté le 16 mai 2021.

<sup>49</sup> DE SMET D'OLBECKE F., GERKENS J.-P., BASTIN S., CRETEN A., DE GEUS B., FENTON G., HENRY A., HUBERT M., HUYNEN P. et LANNOY P., *Le vélo en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles : Bruxelles Mobilité, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité, n°7, 2020, 252 p., [en ligne :] <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/priorite-et-action/observatoire-de-la-mobilite>, consulté le 5 juillet 2021.

d'espaces verts (en particulier dans les quartiers précarisés), la réduction des sources de stress pour les écosystèmes, la priorité mise à l'utilisation de logements inoccupés plutôt qu'à la construction de nouveaux bâtiments...

Parallèlement, repenser l'aménagement du territoire à la lumière des inégalités environnementales nécessitera des investissements publics conséquents pour l'isolation des logements. Ces derniers représentant, nous l'avons vu, non seulement une source importante de pollution de l'air et des émissions de gaz à effets de serre mais également une large part des dépenses chez les ménages les plus précaires. Il s'agit d'une problématique particulièrement prégnante dans les grands centres urbains. En 2019, on comptait 62 % de ménages locataires en Région de Bruxelles-Capitale (contre 34 % en Région wallonne et 28 % en Région flamande). Parmi ces ménages bruxellois, un quart vivait dans un logement « inadéquat » c'est-à-dire présentant des fuites dans les murs, la toiture ou une infrastructure exposée à l'humidité et la pourriture<sup>50</sup>. Dans le même temps, les loyers bruxellois sont de plus en plus chers. En 2016 déjà, 92 % des logements mis en location dépassaient 25 % du revenu disponible des ménages des six premiers déciles de revenus. Or, l'augmentation des loyers et la concurrence accrue entre les candidats acquéreurs renforcent la précarité énergétique des ménages les plus modestes, contraints d'accepter des logements mal isolés et mal ventilés<sup>51</sup>.

Pourtant, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) soulignait déjà en 2014 qu'« en comblant les déficits en services de base, en améliorant les logements et en construisant des infrastructures mieux adaptées, on pourrait réduire sensiblement la vulnérabilité et l'exposition

<sup>50</sup> ENGLERT M., LUYTEN S., MENDES DA COSTA E., FELE D., MAZINA D. et VERDUYCKT P., *Baromètre social. Rapport bruxellois sur l'état de la pauvreté 2020*, Bruxelles : Commission communautaire commune, Observatoire de la Santé et du Social Bruxelles, 2020, 145 p., [en ligne :] <https://www.ccc-ggc.brussels/fr/observat-bru/publications/barometre-social>, consulté le 3 juillet 2021.

<sup>51</sup> BAUDAUX A. et BARTIAUX F., « Précarité énergétique et aide sociale en région de Bruxelles-Capitale », *Brussels Studies*, Collection générale, n° 150, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/brussels/5162#tocto2n4>, consulté le 5 juillet 2021.

[aux conséquences du changement climatique] dans les zones urbaines »<sup>52</sup>. Dans ce cadre, le 25 avril 2019, le gouvernement bruxellois a adopté une stratégie de long-terme intitulée « Révolution »<sup>53</sup>. Celle-ci vise à isoler l'ensemble du parc immobilier résidentiel à l'horizon 2050. Selon les objectifs de cette stratégie, d'ici 20 ans, le niveau de PEB moyen du parc résidentiel régional devra être de C+ (la performance énergétique exigée variera en fonction de la typologie du bâtiment), cela représenterait une division par trois ou quatre de la consommation énergétique actuelle<sup>54</sup>.

Si menée à bien, cette stratégie aura un véritable impact positif sur la consommation énergétique et l'empreinte carbone du parc immobilier bruxellois, néanmoins, elle risque de se heurter à certaines limites. Tout d'abord, l'échéancier. S'il est évident que des travaux d'une telle ampleur et d'une telle complexité nécessitent du temps, il convient de prendre en compte une autre temporalité : celle des effets du réchauffement climatique. En effet, d'après le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), peu importe le niveau de réduction des émissions de gaz à effets de serre, les conséquences du réchauffement climatiques vont s'intensifier et impacter l'humanité avant 2050. Il est donc absolument urgent d'aménager le bâti bruxellois pour faire face aux températures extrêmes qui s'annoncent et aux risques mortels qui lui sont liés<sup>55</sup>. Par ailleurs, il conviendra de s'assurer que

<sup>52</sup> FIELD C.B., BARROQ V.R., DOKKEN D.J., MACH K.J., MASTRANDREA M.D., BILIR T.E., CHATTERJEE M., EBI K.L., ESTRADA Y.O., GENOVA R.C., GIRMA B., KISSEL E.S., LEVY A.N., MACCRACKEN S., MASTRANDREA P.R. et WHITE L.L. (sous la direction de), *Changements climatiques 2014 : Incidences, adaptation et vulnérabilité. Résumés, foire aux questions et encarts thématiques*. Genève : GIEC, 2014 ; p. 72, op. cit., [en ligne :] [https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/03/WGIIAR5-Integration-Brochure\\_fr-1.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/03/WGIIAR5-Integration-Brochure_fr-1.pdf), consulté le 17 mai 2021.

Il est cependant nécessaire de souligner que bien que de telles politiques dites « d'adaptation » au changement climatique soient essentielles, elles n'ont de sens que si elles vont de pair avec une diminution durable des émissions de gaz à effet de serre.

<sup>53</sup> « Stratégie de réduction de l'impact environnemental du bâti existant en Région de Bruxelles-Capitale aux horizons 2030-2050 », Gouvernement bruxellois, 25 avril 2019, 128 p.

<sup>54</sup> « RENOLUTION : une stratégie pour rénover le bâti bruxellois », Environnement. brussels, s.d., [en ligne :] <https://environnement.brussels/thematiques/batiment-et-energie/bilan-energetique-et-action-de-la-region/renolution-une-strategie>, consulté le 5 juillet 2021.

<sup>55</sup> « Dérèglement climatique : l'humanité à l'aube de retombées cataclysmiques selon le Giec », RTBF.be, 23 juin 2021, [en ligne :] [https://www.rtbf.be/info/societe/detail\\_dereglement-climatique-l-humanite-a-l-aube-de-retombees-cataclysmiques-selon-le-giec?id=10789726&fbclid=IwAR1YcO1eCgqv0FxlZdxlgrN4Kw8yblYXav7ni9U\\_6xAVh41PMzFGorSD3M](https://www.rtbf.be/info/societe/detail_dereglement-climatique-l-humanite-a-l-aube-de-retombees-cataclysmiques-selon-le-giec?id=10789726&fbclid=IwAR1YcO1eCgqv0FxlZdxlgrN4Kw8yblYXav7ni9U_6xAVh41PMzFGorSD3M), consulté le 5 juillet 2021.

les coûts des rénovations énergétiques ne soient pas *in fine* supportés de manière disproportionnée par les ménages les plus vulnérables. En effet, les primes et déductions fiscales constituent l'un des instruments privilégiés de la Région bruxelloise pour accélérer la rénovation énergétique. Or, il existe un risque qu'une fois les rénovations effectuées aux frais du contribuable, les propriétaires choisissent d'augmenter considérablement les prix des loyers. À ce titre, il semblerait pertinent d'accompagner cette stratégie de rénovation avec un cadre législatif encadrant l'évolution des prix locatifs. Dans le même temps, renforcer de l'offre des logements sociaux et encourager le développement de projets alternatifs tels que les coopératives de logement, l'habitat partagé et les logements modulaires<sup>56</sup> apparaissent comme des instruments clés pour lutter contre la précarité énergétique, tout en s'assurant que les foyers des ménages précarisés ne soient surexposés aux conséquences du réchauffement climatique.

## Conclusions

La mobilité constitue un exemple éclairant de la façon dont se traduisent les inégalités environnementales. En effet, la mobilité se trouve à l'intersection des inégalités sociales (les personnes précaires possèdent moins de véhicules privés, se déplacent moins en avion), des inégalités spatiales (les personnes précaires se déplacent moins et moins loin que les populations aisées) et des inégalités liées à l'environnement (les personnes précaires souffrent plus de la pollution de l'air que les populations aisées). Par ailleurs, appréhender les inégalités environnementales par le prisme de la mobilité permet la jonction entre l'urgence du court terme (les conséquences de la pollution de l'air sur la santé) et l'urgence du long terme (la nécessité de réduire de manière durable les émissions de gaz à effet de serre). Dans les deux cas, la prise en considération de la dimension socio-économique de ces problématiques est essentielle pour y répondre de manière appropriée. Plus fondamentalement, cette brève analyse illustre le lien intrinsèque entre inégalités sociales et dégradation environnementale. Bien qu'il s'agisse d'une tendance globale, elle semble se

<sup>56</sup> Pour aller plus loin, voir : Rapport des travaux, Bruxelles : Comité scientifique du logement, version du 25/11/2020, janvier 2021, 46 p., [en ligne :] <https://perspective.brussels/fr/actualites/le-rapport-du-comite-scientifique-du-logement-est-disponible-en-ligne>

confirmer au niveau de la Belgique. Dans le cadre de cet article, nous n'avons que brièvement passé deux pistes de réponses politiques en revue : la gratuité des transports en commun et le réaménagement de l'espace urbain. Or, la mobilité ne constitue qu'une seule des très nombreuses facettes de la problématique des inégalités environnementales – de nombreuses autres solutions existent pour mettre un frein au « triple fardeau » tel que défini par l'AEE : précarité, mauvais environnement, mauvaise santé. Néanmoins, les réponses à une problématique qui, par définition, imbrique aussi intimement inégalités sociales, spatiales et écologiques nécessiteront une approche holistique et systémique. Cela pourrait, par exemple, passer par la création d'institutions publiques à même de traiter de façon intégrée les inégalités sociales et écologiques. L'objet de ces institutions seraient, dès lors, non pas de générer de la croissance économique à tout prix mais d'assurer le bien-être de la population et la protection de la biosphère dans son ensemble<sup>57</sup>. Plus fondamentalement, la problématique de la mobilité illustre, de façon concrète, pourquoi la lutte contre les inégalités socio-économiques au XXI<sup>e</sup> siècle ne devrait plus simplement être considérée comme un vecteur de justice sociale mais également comme un vecteur de lutte contre les dégradations environnementales aussi bien à court qu'à long terme.

\*\*

Boris Fronteddu est chargé de recherche dans la thématique Consommation durable, au sein du pôle Recherche & Plaidoyer du CPCP. Il est titulaire d'un master en journalisme ainsi que d'un master en politiques européennes.

<sup>57</sup> Pour aller plus loin, voir : LAURENT E., « Le Green Deal européen : de la stratégie de croissance à la transition social-écologique ? », in VANHERCKE B., SPASOVA S., FRONTEDDU B. (sous la direction de), *Bilan social de l'Union européenne 2020. Face à la pandémie de Covid-19*, Bruxelles : OSE et ETUI, 2021, pp. 109-125, [en ligne :] <https://www.etui.org/fr/publications/bilan-social-de-lunion-europeenne-2020>, consulté le 7 juin 2021.







FRONTEDDU Boris, *La mobilité en Belgique. Plongée au cœur des inégalités environnementales*, Bruxelles : CPCP, Analyse n° 431, 2021, [en ligne :] <http://www.cpcp.be/publications/mobilite-belgique>.

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !

Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,  
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

**[www.cpcp.be](http://www.cpcp.be)**



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles

Les inégalités environnementales peuvent être définies comme la jonction entre trois inégalités : l'inégalité sociale (qui résulte d'une situation socio-économique), l'inégalité spatiale (qui peut se traduire par les difficultés d'accès à des services de base en raison d'une situation géographique) et l'inégalité liée à l'environnement (lorsqu'un groupe de personnes se trouve plus exposé que les autres à une pollution ou à un risque de pollution). À ce titre, la mobilité offre un exemple éclairant de la façon dont se manifestent, concrètement, les inégalités environnementales. L'article illustre ce propos avec un focus particulier sur la Région de Bruxelles-Capitale.

### **Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation**

Avenue des Arts, 50/bte 6 – 1000 Bruxelles

**0493 94 89 43 | [info@cpcp.be](mailto:info@cpcp.be)**

**[www.cpcp.be](http://www.cpcp.be) | [www.facebook.com/CPCPasbl](https://www.facebook.com/CPCPasbl)**

Toutes nos publications sont disponibles en téléchargement libre :  
**[www.cpcp.be/publications/](http://www.cpcp.be/publications/)**