

Université Libre de Bruxelles
Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire
Faculté des Sciences
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

La non-acceptabilité de la zone de basses émissions (LEZ) de la Région de Bruxelles-Capitale : étude des résistances des personnes concernées face à une mesure contraignant la mobilité automobile.

Mémoire de Fin d'Etudes présenté par
DE MERTEN, Pema
En vue de l'obtention du grade académique de
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement
Finalité Gestion de l'Environnement M-ENVIG

Année Académique : 2019-2020

Directeur : Romain Weikmans

Remerciements

Merci à Marianne et Philippe, parrain et marraine, d'être toujours pas trop loin, depuis longtemps. Et pour l'exemple d'ouverture, de positivité et de bienveillance qu'ils sont.

Merci à Denis de m'avoir aidée à survivre il y a 5 ans.

Merci au CPAS de m'avoir simultanément permis de faire des études tout en faisant de ces études un enfer. J'aurai appris à être vigilante à aider les autres en les élevant, et non en les rabaissant.

Merci à 3Pommes de m'avoir approvisionnée en nourriture, en expériences et bien plus encore.

Merci à ma bonne-maman.

Merci à Jim, Louis, Chloé, Adlynn, Piet, Denko, Zouka, Marie, Léo, Alexis, Max, et Natalia de leur aide pour la retranscription de mes entretiens.

Merci à Chloé de m'avoir hébergée au début de la fin du monde.

Merci spécial à Marie, de prouver que les fées existent bel et bien.

Et Merci à Romain Weikmans pour sa disponibilité, et son soutien, sans lequel je n'aurais sans doute pas tenté la première session...

Abstract

Ce travail explore la question des oppositions à une mesure d'action publique, à travers le cas de la zone de basses émission (LEZ) de la Région de Bruxelles-Capitale. Dans ce cadre, il étudie plus précisément les notions de l'acceptabilité sociale, des résistances des publics cibles, ainsi que des controverses environnementales.

Partant du postulat que la société contemporaine est une société encourageant à la mobilité des individus, et excluant ceux qui ne s'adaptent pas à cette injonction, il démontre que la structuration de la mobilité est inséparable des questions de rapports de pouvoirs, et de conflits. Les objectifs politiques fondés sur des normes environnementales introduisent un nouvel élément dans ces conflits, redéfinissant la hiérarchie des gagnants et des perdants de la mobilité, et s'inscrivant au cœur de controverses mêlant science et politique, valeurs et nécessité pratique.

Au moyen d'une enquête qualitative, il est montré que certaines craintes concernant les conséquences sociales de la LEZ sont bien fondées. Les dispositifs argumentatifs des personnes interrogées sont examinés afin de comprendre sur quoi précisément se construit l'évaluation négative de la mesure. Il en ressort que le fondement de l'opposition à la mesure vient d'abord du fait qu'elle est considérée comme injuste et discriminatoire, ensuite qu'elle est une atteinte à la liberté, et enfin qu'elle n'est pas efficace ni cohérente. De plus, l'enquête montre dans quelle mesure l'automobile est une nécessité pour une partie de la population.

L'analyse des entretiens révèle plusieurs controverses autour de la contestation de la LEZ. Ces controverses mettent en perspective les fondements sanitaires et environnementaux de la LEZ avec d'autres préoccupations, d'ordres sociales, politiques, économiques, et environnementales. De plus, les critiques des répondants permettent de remettre la diversité des réalités de l'usage de l'automobile dans le débat qui n'était occupé que par des normes techniques et des relevés de pollutions. Malgré l'intérêt des controverses soulevées, il semble que les oppositions à la LEZ soient peu structurées et ne soient pas encore de l'ordre du débat public ouvert. Ce qui permettrait de construire une réflexion plus poussée, à la fois du côté des concepteurs de la mesure que de celui des publics cibles qui s'y opposent, et de renouveler le processus démocratique de décision et d'évaluation des choix de société.

TABLE DES MATIERES

Remerciements.....	2
Abstract	3
TABLE DES MATIERES	4
INTRODUCTION	6
1. Présentation de la problématique	7
2. Question de recherche.....	8
3. Plan du mémoire	9
1. Éléments de contexte	10
1. Le système automobile.....	10
1.1. Bref historique.....	10
1.2. Culture automobile.....	11
Aspect social	11
Aspect idéologique.....	12
Aspect politique et économique.....	13
Critique de l'automobile	13
Conclusion	14
2. La mobilité à Bruxelles	14
2.1. Quelques notions utiles	14
2.2. Structure de la mobilité.....	15
3. La société mobile	17
3.1. La mobilité comme base de la société	17
3.2. Agencements technologiques, idéologiques et humains	17
3.3. Mobilité, pouvoir et capitalisme	18
3.4. Mobilité et exclusion sociale.....	20
Conclusion	21
2. L'action publique et les controverses	21
1. Mise en contexte de l'action publique	22
1.1 L'évolution des instruments d'action publique	22
L'alliance de la technologie et des mécanismes de marchés.....	22
Les conséquences de la définition des problèmes.....	22
1.2. La prise en compte de la pollution atmosphérique	23
Recherche scientifique et attribution de la causalité.....	23
Fait sanitaire, politique et culture.....	24
Les politiques de régulation de la pollution atmosphérique	24

1.3. Les conflits dans l'action publique	24
Les conflits avant publics cibles	25
Conclusion	25
2. Conflits et controverses.....	26
2.1. Définition des controverses.....	26
2.2. L'environnement dans les argumentaires	27
2.3. La négociation de l'intérêt général.....	28
2.4. L'acceptabilité sociale	30
Gestion du risque et légitimité	30
La non-acceptabilité d'un projet	30
2.5. L'acceptabilité d'une mesure de type LEZ	31
2.6. Les modalités de résistance.....	33
Les formes de résistance	33
Les raisons de la résistance	34
Conclusion	34
3. Méthodologie de l'enquête	35
4. Analyse des entretiens.....	36
1. Profil des répondants.....	37
2. La non-acceptabilité de la LEZ.....	37
2.1. Les conséquences de la mesure	38
2.2. L'évaluation de la mesure	41
2.3. Évaluation et interprétation de la mesure du point de vue politique	49
2.4. Les résistances	53
2.5. Les controverses	55
2.6. LEZ et inégalités.....	61
Conclusion	63
DISCUSSION	64
Bibliographie.....	68
Lexique.....	73
Annexes.....	75
Annexe 1 : Tableau de la progression des véhicules concernés (Diesel).....	75
Annexe 2 : Tableau de la progression des véhicules concernés (Essence/LPG/CNG).....	75
Annexe 3 : Tableau de profil des répondants	76

INTRODUCTION

Mon mémoire devait à l'origine étudier les adaptations de mobilité des personnes concernées par la LEZ. Une analyse qui voulait puiser dans la sociologie des pratiques, dont certains auteurs avaient observé que les 'altermobilités' étaient moins une affaire de convictions que de contraintes et opportunités matérielles, pragmatiques ou biographiques, dans l'organisation du quotidien. Une conception tout à fait éloignée de celle persuadée que le changement passe par la communication et la conscientisation autour des problèmes environnementaux, l'inculcation de valeurs, et d'une façon générale, l'idée que nos comportements sont entièrement le fruit de nos représentations, valeurs et idées. L'analyse portait sur la construction des mobilités au quotidien, et sur des théories globalement attachées à analyser les pratiques dans le cadre de la vie quotidienne. Je pensais faire l'enquête en avril. Evidemment, suite au confinement et à l'arrêt de la plupart des activités, interroger des gens de façon approfondie sur leurs déplacements au quotidien, quotidien déjà mis à l'arrêt depuis un mois, semblait peu envisageable.

Le temps de la recherche est un temps long. Cette recherche-ci s'est faite sur un temps très court, car la décision en commun accord avec Romain Weikmans de changer de sujet s'est faite le 15 avril. Cela fait donc un laps de temps réduit pour définir une problématique, construire un cadre théorique, parcourir la littérature, planifier l'enquête, la réaliser, analyser les résultats et essayer d'en tirer des conclusions. Il a donc manqué de moments de relâchement, de prise de recul, et de mijotage.

L'analyse des entretiens faits avec les personnes interrogées, particulièrement, aurait demandé plus de recul. Ce mémoire porte finalement sur les oppositions des personnes concernées à la zone de basses émissions, c'est-à-dire sur les mécontentements, les critiques, les raisons du rejet de cette mesure, dans une optique plutôt compréhensive. Le matériel étudié est donc chargé émotionnellement, clivant, et politique. C'est un sujet qui rend particulièrement difficile la position de neutralité, ou plutôt, la décision de 'comment se situer', qui n'est jamais réellement neutre. Il n'y a pas de simple constat de recherche à la portée axiologique neutre. Qu'on le veuille ou non, ce qu'on dit et décrit est pris immédiatement dans une conceptualisation politique, en révélant certains points il appuie inévitablement une position, en éclairant la scène d'une façon ou d'une autre, en poussant la pièce d'un côté ou de l'autre, on révèle certains protagonistes, en rendant certains attachants, d'autres détestables. En donnant une lecture à des comportements, on teinte l'entremêlement des discours et on donne une direction à l'histoire. Chaque mot de ce mémoire participe à raconter cette histoire, et si d'autres outils théoriques, d'autres délimitations de l'objet, du sujet, de l'enquête et de ses enjeux avaient été choisies, une autre histoire se serait racontée. A l'allure tout aussi véridique. J'espère donc que le manque de temps n'aura pas rendu cette histoire trop partielle, ou trop impartiale.

1. Présentation de la problématique

La pollution atmosphérique¹ est le premier facteur de risque sanitaire d'origine environnementale² en Europe (AEE, 2016 ; OMS, 2014). La Cour des comptes européenne considère également que c'est le principal facteur environnemental de risque pour la santé dans l'Union Européenne (Cour des comptes européenne, 2018). Chaque année en Europe, près de 400.000 décès³ prématurés sont causés par la mauvaise qualité de l'air (Cour des comptes européenne, 2018). Ce qui équivaut à une perte d'espérance de vie pour la population de 2,4 années (Mandard, 2019). De plus, ce chiffre est presque doublé selon les études, certains comptabilisent environ 659.000 morts prématurés dans l'Union Européenne (Lelieveld, et al., 2019), ce qui en ferait une cause de mortalité plus importante que celle attribuée au tabac. Cette mortalité prématurée est due majoritairement aux émissions de particules fines* (PM2.5), de dioxyde d'azote* (NO2) et à la formation d'ozone troposphérique* (O3) (AEE, 2017). La Belgique est aussi concernée, puisque la pollution atmosphérique serait responsable de 12.000 décès prématurés chaque année (AEE, 2017).

Les sources principales de cette pollution sont : le chauffage domestique, le transport routier, l'énergie, l'industrie et l'agriculture. En moyenne, en Europe, le transport routier contribue aux émissions des différents polluants dans l'atmosphère dans les proportions suivantes : 18% du CO*, 29% du 'Black Carbon*', 28% du Nox, 8% des PM10*, 10% des PM2.5, 7% des COVNM* (composés organiques volatils non méthaniques), 1% de NH₃*, et près de 0% du SO_x (EEA, 2017 :22). La pollution atmosphérique générée par la circulation automobile est considérée comme un problème de santé majeur, surtout en zone urbaine. En ville, la pollution atmosphérique est particulièrement importante à cause de la densité de population, de la quantité d'émissions rejetées, et du fait que la dispersion des pollutions est plus difficile (Cour des comptes européenne, 2018).

Les citoyens sont exposés à des niveaux de pollution jugés trop nocifs d'après l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), qui fixe des valeurs guides à ne pas dépasser. L'Union Européenne cherche à contrôler la qualité de l'air dans les États membres, d'une part en établissant des valeurs limites de concentration de polluants dans l'air, d'autre part en édictant des normes pour les sources émettrices de polluants. Depuis plusieurs années, les relevés en Belgique dépassent les taux de pollutions acceptés. Le pays a été mis en demeure en 2016 par la Commission Européenne pour non-respect de la Directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air et en particulier le non-respect des valeurs limites annuelles fixées pour le dioxyde d'azote (NO₂). Le pays est aussi pointé du doigt par la Cour des comptes européenne dans son rapport spécial n°23/2018 au sujet de la pollution de l'air.

Jusqu'à présent, la qualité de l'air a surtout été l'objet d'études scientifiques la quantifiant, la mesurant, et élaborant une compréhension de ses variables et conséquences. Le défi est maintenant d'agir dessus. Or, du

¹Il s'agit seulement de la pollution ambiante extérieure. Les fumées domestiques sont également un risque sérieux pour les personnes qui se chauffent, éclairent, et cuisinent au moyen de biomasse combustible, de fuel et de charbon. 3 milliards de personnes sont concernées (WHO, 2018).

²Selon l'OMS, les facteurs principaux tous types confondus sont dans l'ordre, le tabac, l'alcool, puis la pollution de l'air ambiant (OMS, 2012)

³Dans le monde ce sont 4,2 millions de décès qui ont été imputés en 2016 à la pollution atmosphérique. 91% sont concentrés dans des pays à faibles revenus, en Asie du sud-est et Pacifique Occidental.

fait de sa nature diffuse et de ses sources multiples, il est difficile d'élaborer un moyen d'action efficace. De ce point de vue, les zones de basses émissions (*low emission zone* – LEZ) sont un instrument politique innovant par son approche concrète dans l'effort pour la réduction des émissions (Charles et al., 2011).

La Région de Bruxelles-Capitale a instauré une zone de basses émissions (LEZ)⁴ sur son territoire. En vigueur depuis le 1er janvier 2018, cette mesure s'inscrit plus largement dans le Plan Air Climat Énergie adopté par le gouvernement bruxellois en 2016. La compétence pour la pollution de l'air étant allouée aux Régions depuis 1980⁵. La circulation est rendue interdite pour certaines catégories de véhicules, sur base du type de carburant (diesel ou essence) et des normes européennes d'émissions, dites normes Euro⁶. Les restrictions d'accès à la zone suivent un modèle progressif planifié jusqu'en 2025. Avec chaque année, des paliers de plus en plus stricts. Au 1^{er} janvier 2018, les véhicules diesels sans norme Euro et Euro 1 étaient les seuls concernés. En janvier 2019, les véhicules essences de mêmes catégories étaient également interdits ainsi que les véhicules diesels de norme Euro 2, et ainsi de suite (voir tableaux en annexe). La LEZ s'applique aux voitures individuelles, aux camionnettes de moins de 3,5 tonnes, aux bus et autocars, et concerne les véhicules immatriculés en Belgique et à l'étranger.

L'objectif étant de réduire la pollution atmosphérique, ces véhicules sont implicitement considérés comme les responsables de cette pollution. Puisque les restrictions sont supposées aller des véhicules les plus polluants (les anciennes voitures diesels) vers les plus 'propres' (les voitures neuves). Des critiques se sont rapidement élevées contre la mesure, jugée peu efficace et injuste. Une tribune d'Inter-Environnement Bruxelles pointe le renforcement des inégalités sociales qu'elle implique, car la contrainte concernera plus fortement les populations à faible revenus. Celles-ci seront donc exclues de la mobilité automobile, alors que la mesure élude les questions des voitures récentes mais néanmoins fortement polluantes (du type *SUV*), du respect des normes d'émissions par les constructeurs automobiles, ou encore du système bien implanté en Belgique des véhicules de sociétés (IEB, 2018).

2. Question de recherche

L'objet de ce mémoire sera d'analyser l'opposition à la mesure LEZ du point de vue des publics concernés, c'est-à-dire ceux dont le véhicule a été exclu. Nous utilisons le terme opposition comme un terme générique englobant, qui met en valeur l'existence d'une situation conflictuelle, et qui comprend les notions d'acceptabilité (de non-acceptabilité), de résistance, et de controverse face à la LEZ.

Le débat technique, politique et sociétal autour de la LEZ est entretenu par les groupes politiques, par les institutions et associations, et au sein du milieu académique. Ils y défendent leur position selon les enjeux qu'ils y voient, en tant qu'observateur, gestionnaire, fonctionnaire ou chercheur. Les analyses des instruments du gouvernement montrent la panoplie des adaptations, résistances, détournements, négociations,

⁴Dans la suite de ce travail, nous utiliserons l'acronyme LEZ.

⁵Article 6, § 1er, II, de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles

⁶Ces normes sont fixées par un règlement de l'Union européenne

récupérations et luttes que ceux-ci suscitent et qui souvent même les constituent. Au sein de cette littérature aux ancrages théoriques diversifiés, rares sont les études qui entreprennent une enquête sur les ‘publics cibles’ (Lascoumes et Le Bourhis, 2011). Nous mènerons une enquête auprès des personnes concernées et protestant contre la LEZ. Nous recueillerons leurs réactions et témoignages et étudierons les oppositions formulées contre la LEZ. Nous analyserons les motifs de leur opposition, et chercherons quels éléments d’argumentation sont mobilisés. Nous nous intéresserons en particulier aux raisons qui rendent cette mesure inacceptable à leurs yeux, afin de comprendre les logiques et les enjeux soulevés par leur positionnement. Nous délimiterons ainsi l’espace du conflit. Nous verrons également si la résistance s’exprime uniquement dans le discours, ou le cas échéant, quelles actions concrètes ont été prises dans la démarche de contestation. En bref nous nous demanderons, pourquoi cette mesure est-elle rejetée par les publics concernés ? Et comment articulent-ils leur critique ?

3. Plan du mémoire

Premièrement, nous poserons des bases de contexte. Nous montrerons en quoi nous sommes dans ce qui est appelé un ‘système automobile’. Nous tenterons d’en décrire les développements historiques, et de présenter les dimensions sociales, idéologiques, politiques et économiques attachées à cette culture automobile. A ce contexte général, nous préciserons la situation de la mobilité et la place de l’automobile dans la Région de Bruxelles-Capitale. Nous décrirons également ce qui est appelé la ‘société mobile’. Partant de ce concept, nous explorerons différentes théories de la mobilité abordant les questions d’inégalités et les rapports de pouvoir.

Deuxièmement, nous nous intéresserons aux évolutions de l’action publique dans ses rapports avec la recherche scientifique, en prenant le cas de la prise en compte de la pollution atmosphérique. Nous verrons que la science crée des faits sanitaires, qui auront des implications dans la construction des politiques publiques, qui elles-mêmes auront des implications culturelles. Nous verrons également que cette action publique n’est pas exempte de conflits internes.

Troisièmement, nous entrerons dans le vif du sujet, la question des conflits et controverses liées à des politiques publiques. En effet, les politiques publiques sont de plus en plus l’objet de contestations et de résistances. Nous verrons que l’environnement devient une controverse omniprésente. Et que ces conflits se construisent dans une remise en cause de l’intérêt général. Ensuite, nous aborderons le concept d’acceptabilité sociale, au cœur du rejet de certaines décisions publique. Nous prendrons l’exemple d’une étude de l’acceptabilité sociale d’une mesure similaire à la LEZ afin d’en comprendre les mécanismes. Enfin, nous verrons la notion de « résistances » chez les publics cibles, et nous en décrirons quelques modalités.

Et finalement, nous présenterons les résultats de notre enquête, et les analyserons au regard des différents appuis théoriques développés dans les trois parties précédentes.

1. Éléments de contexte

La particularité de la zone de basses émissions est qu'elle est très contraignante par sa forme (l'interdiction stricte), et qu'elle affecte les véhicules particuliers. Cette partie cherchera à montrer que l'automobile a une place prépondérante dans notre société, et donc à comprendre pourquoi il est si délicat de l'interdire.

1. Le système automobile

La zone de basses émissions est l'un des outils utilisés dans la tentative des pouvoirs publics de se débarrasser de la voiture, ou du moins de certaines voitures. Depuis les débuts de sa fabrication et sa large diffusion, l'histoire de l'automobile s'est développée de façon à être intimement liée à la nôtre. Cet objet, indubitablement technique mais profondément incrusté dans nos mœurs, dans nos imaginaires, nos productions culturelles, est d'ailleurs devenu le représentant caricatural de notre culture occidentale. Le symbole convenu de la société industrielle, individualiste, consummatrice, adulé et décrié, sur-visibilisé et presque invisible par son omniprésence.

Depuis ses premières sorties expérimentales à la fin du XIX^e siècle, la voiture à moteur s'est largement répandue dans la société moderne. En révolutionnant les transports, elle a été un acteur majeur de son développement tout en la transformant profondément. Elle est maintenant tout à fait incorporée dans notre mode de vie, à tel point que son utilisation est devenue indispensable au quotidien pour la majorité de la population. L'automobile est tellement intégrée dans tous les pans de la société que de nombreux auteurs parlent d'un « système automobile » pour désigner notre situation.

Dans cette partie, nous ferons un rapide état de la littérature de l'histoire de l'automobile et de ses rapports avec la société. Nous y verrons différentes théorisations de notre relation à l'automobile et de ses conséquences culturelles, idéologiques, politiques, économiques, sociales et identitaires

1.1. Bref historique

À ses débuts, la voiture coûte trop cher à la production pour être un bien de masse, et seules quelques personnes fortunées peuvent en acquérir une. Son fonctionnement est compliqué et hasardeux, le moteur n'est pas fiable, à tel point qu'il faut des compétences mécaniques pour pouvoir la manier et que sa conduite est réellement dangereuse. Cela réduit encore les utilisateurs aux personnes pouvant se payer un chauffeur (qui est à la fois mécanicien) et ayant le goût du risque. Elle n'est pas encore l'objet pratique et confortable que l'on connaît, et sert plus à un usage sportif ou démonstratif qu'à des déplacements utilitaires. C'est un symbole de distinction, porteur de l'*ethos* d'une certaine classe sociale⁷ (Urry, 2005).

C'est par les procédés de fabrication en série et par des ajustements rendant la conduite plus aisée

qu'elle pourra devenir un bien de consommation populaire. La voiture se diffuse alors largement et le fait d'en posséder une perd progressivement tout rattachement à un statut social supérieur. Elle devient au contraire le symbole de l'uniformisation d'une grande classe moyenne (Roland Barthes, 1957).

Sa généralisation va soutenir un certain mode de vie, modifier les pratiques et l'organisation quotidienne, et mène à la « société automobile ». La voiture transforme profondément la société. Dans l'autre sens, son succès s'expliquerait selon certains par le fait qu'elle incarne des aspirations et des traits culturels déjà bien présents : la culture de la consommation, l'individualisme démocratique, le goût pour la mobilité, et son implantation serait donc en accord avec une voie collectivement désirée (Lannoy et Demoli, 2019 :28).

1.2. Culture automobile

L'avènement de l'automobile s'inscrit en tant que phénomène culturel autour d'un objet de consommation possédant un pouvoir symbolique puissant. En effet, la voiture structure les représentations collectives. Elle s'est immiscée profondément dans notre imaginaire, elle est devenue un élément omniprésent de nos productions culturelles, incontournable des histoires que l'on se raconte. Sa présence dans le cinéma a d'ailleurs joué un rôle certain dans l'imagerie de nos désirs collectifs, dans sa construction comme objet attractif. Ce qui a permis d'en faire un objet de désir, et dans le même mouvement de la banaliser, d'en faire une évidence, un agent indispensable. Roland Barthes décrit ce processus de « mythologies » qui naturalisent notre rapport à la voiture (Barthes, 1957).

Ces représentations véhiculent des significations multiples. De nombreux auteurs se sont attachés à en décrire les traits récurrents. L'automobile est associée à l'idée de progrès (Pareto, 1917), de liberté (Demoli et Lannoy, 2019), de modernité. Elle signifie aussi un certain modèle de développement (industriel) et un certain modèle de l'organisation sociale (individualiste). En effet, l'automobile pose son empreinte sur l'organisation sociale autant qu'elle est un phénomène culturel. Les deux étant indissociables de la société automobile. Dans cette partie nous allons explorer ces dimensions, sociale, idéologique, politique, économique, qui la constituent.

Aspect social

En tant que nouvelle technologie dans le système de transport, l'avènement de l'automobile aura des conséquences directes sur l'organisation sociale et spatiale des villes. Les sociologues de l'Ecole de Chicago étudient l'espace urbain comme le reflet de l'organisation sociale. Ernest Burgess conçoit la mobilité comme le « pouls » de la ville, « la traduction spatiale des transformations urbaines » (Gallez et Kaufmann, 2009 :3). Avec l'automobile, vient un rapport à l'espace et un déploiement spatial de la ville spécifique. D'une certaine façon, l'automobile produit la ville (Park, 1915). Bien que des transformations de la ville étaient déjà entamées avec le développement des transports publics électrifiés, Robert E. Park voit dans la diffusion de l'automobile la source de changements organisationnels de la société, dans le développement urbain et dans le déploiement des relations sociales⁷ (Parks, 1915).

⁷ Il s'instaure à Chicago une ségrégation spatiale liée à la position sociale. Les lieux de vie sont séparés en zone

Comme nous l'avons vu, l'automobile devient rapidement un objet de consommation accessible à tous. Loin de faire perdre son poids social à la voiture, cela occasionnera la formation d'identités de groupe et de catégorisations sociales autour de sa possession et de son usage. En effet, la possession d'une voiture indique une position dans l'espace social (Boltanski, 1975). C'est un marqueur permettant d'afficher son appartenance à un groupe, que ce soit par la différenciation des marques et des modèles, le choix de la couleur de carrosserie, et même par la manière de conduire.

Les modalités du marquage social de la voiture changent selon les périodes et selon les processus de motorisation. Par exemple, en France, l'automobile va se diffuser massivement dans les années 70. À ce moment-là, il se crée une hiérarchie dans les modèles, correspondant à une hiérarchisation sociale préexistante : Peugeot devient la marque des cadres supérieurs, Renault des classes populaires, et Ford des couches moyennes. Au cours du XX^e siècle, le lien entre la marque d'une automobile et la position sociale de son propriétaire s'est combiné dans des associations de plus en plus complexes, à mesure que l'offre se diversifie, la différenciation sociale qui s'y exprime s'affine et s'individualise (Demoli et Lannoy, 2019). Cependant, tous les modèles ne sont pas porteurs d'un marquage social fort, de plus les individus peuvent jouer avec le classement automobile, dans le cadre de stratégie de manipulation de l'image ou pour échapper au repérage social (Boltanski, 1975).

Retenons que la voiture joue un rôle dans la construction de l'identité sociale. Plus généralement, les pratiques modales ont une fonction sociale de différenciation. Lorsque c'était un bien rare et coûteux, la voiture était le signe d'une appartenance aristocratique. Maintenant, avec sa généralisation, la distinction penche du côté des personnes ne possédant pas de voiture, ou encore possédant une voiture électrique ou hybride. Même le fait de s'opposer à l'automobile s'intègre dans un mode de vie. De plus, au niveau individuel, la conduite automobile est le lieu d'une expérience de son individualité mais tout autant de la perception et l'établissement d'attributions identitaires. L'usage de l'automobile induirait ainsi différents états, une certaine façon d'être une personne : « être automobiliste, c'est, dans une certaine mesure, affirmer un certain être social, distinct et autonome » (Demoli et Lannoy, 2019 :68).

Aspect idéologique

Plusieurs rapports sont faits entre idéologie politique et automobilisme. Pour certains, le succès de l'automobile est simplement le signe d'un choix de la majorité des ménages en sa faveur. Pour d'autre, l'association faite entre automobile et liberté est représentative de l'idéologie individualiste sous-jacente de nos sociétés libérales, idéologie sur laquelle repose son système de pouvoir (Demoli et Lannoy, 2019 :72). Le « choix » de l'automobile pourrait coïncider avec une certaine conception démocratique, dans notre économie de marché ou la consommation s'apparente à un 'suffrage non politique', « constitué de ces pratiques librement adoptées par les individus et par lesquelles ils mettent en forme leur existence en dehors de toute formulation politicienne » (Yonnet, 1985 in Demoli et Lannoy, 2019 :70-71). Il y aurait ainsi un 'modèle SUV de citoyenneté', « selon lequel chaque individu disposerait de lui-même en jouissant du droit de circuler librement

concentriques partant du centre ville jusqu'à la périphérie, cette division est permise par les transports.

dans l'espace public, liberté assimilée à la possibilité du choix individuel, mais aussi à l'inviolabilité de la « bulle » ou « capsule » personnelle de chaque individu ». Un modèle alimenté par la publicité, la jurisprudence, les théories du libéralisme politique ainsi que la disponibilité des énergies fossiles « qui rend naturelle aux yeux des consommateurs 'une forme inédite de pouvoir et de contrôle sur leurs activités quotidiennes, créant l'apparence qu'ils sont libres et autonomes » (Huber, 2013 : 169 in Lannoy et Demoli, 2019 :72).

Aspect politique et économique

L'imposition de l'automobile ne s'est pas faite d'elle-même, mais par des processus sociaux et politiques. L'histoire du développement de l'automobile est marquée de choix et de luttes d'influences politiques. Jean-Baptiste Fressoz et Christophe Bonneuil montrent que ce développement n'est pas le résultat d'une évolution purement technique, qui aurait suivi le chemin naturel d'une invention optimale pour la société (Bonneuil et Fressoz, 2013). Ce développement a été stratégiquement poussé par des groupes et acteurs en bénéficiant et ayant grand intérêt dans l'imposition de cette technologie, à savoir, les groupes pétroliers (Fressoz, 2018). Du contrôle des mouvements ouvriers et grévistes, au contrôle du secteur de l'énergie, de nombreux intérêts privés ont orienté nos sociétés vers l'énergie pétrolière, et donc l'automobile.

Les procédés de fabrication introduits par Henry Ford inaugurent une nouvelle méthode (Fordisme) d'organisation du travail et de l'industrie. Le déploiement du transport automobile donne naissance à un « complexe automobile » (Ogburn et Nimkoff, 1940 :860, in Lannoy et Demoli, 2019 :29), un ensemble comprenant la voiture, la station essence, la route goudronnée, etc. Et qui fait de l'automobile le moyen de transport le plus avantageux. Parallèlement, il y a un passage à une nouvelle organisation quotidienne permise par la mobilité individualisée, l'atomisation des ménages, l'étalement des villes en banlieues. Nous n'approfondirons pas plus ces aspects, mais il est aisé d'observer que les conséquences de l'avènement de la voiture sont radicales (bien qu'opérant en plusieurs temps) et traversent tous les domaines.

Critique de l'automobile

De nombreuses analyses critiques seront faites de l'automobile en s'adressant aux processus et aux idéologies qu'elle révèle, qu'elle amplifie et dont elle est la représentante (Gallez et Kaufmann, 2009 :1). Ces réflexions concernent la société de consommation (Barthes, Henri Lefevre), le capitalisme (Ivan Illich), la mondialisation, l'individualisme, l'industrialisation ou la modernité. Des critiques sont formulées très tôt :

« A notre époque où triomphe la démocratie, si l'automobile n'avait pas la protection du Progrès, elle serait proscrite, car elle est employée surtout par les gens riches ou, pour le moins, aisés, et tue bon nombre d'enfants de prolétaires, et même quelques prolétaires adultes [...]. Tout cela est toléré, grâce à la protection du dieu Progrès ; du moins en apparence car, en réalité, il y a aussi l'intérêt des hôteliers et des fabricants d'automobiles » (Pareto, 1916, trad. 1917 :824).

Mais ces critiques restent marginales. Elles se développeront davantage dans les années 1970, quand une littérature sur les externalités négatives se constitue. Les études sociologiques montrent que les externalités négatives de l'automobile ne sont pas réparties de façon homogène dans la population, elles vont non seulement

concerner plus particulièrement certains groupes sociaux que d'autres, mais surtout, la mise en débat de ces externalités est le théâtre de luttes sociales :

« Les modalités de définition et d'énonciation des externalités négatives du phénomène automobile sont elles-mêmes l'enjeu de luttes entre les groupes sociaux. Rendre « problématiques » certains aspects de l'automobilisme relève d'un travail qui n'est jamais uniquement l'énonciation d'une réalité existante, mais toujours aussi la dénonciation, par certains groupes, des pratiques d'autres groupes – les uns et les autres étant dotés de ressources inégales pour opérer cette dénonciation ou pour y répondre » (Lannoy et Demoli, 2019 :78).

Conclusion

La motorisation des sociétés est une construction culturelle, sociale, industrielle et politique. La voiture s'est intégrée partout dans notre société. Elle a été longtemps une « machine à rêve », et nous ressentons encore sans doute les effets résiduels de cette machine. Mais au-delà de ses effets sur notre conscience, elle a eu des effets structurels sur le développement des villes, dans leur organisation spatiale et sociale, et sur la construction des identités.

2. La mobilité à Bruxelles

Dans cette partie, nous décrirons la distribution de la mobilité à Bruxelles. Nous définirons d'abord quelques notions utiles pour comprendre la mobilité. Nous verrons que l'organisation des déplacements est dépendante de différents facteurs.

2.1. Quelques notions utiles

Nous allons décrire les notions de « part modale » et de la « motilité », couramment utilisées dans les études de la mobilité.

Les parts modales : Les différents moyens de transports sont appelés des *modes*, on parle de *transfert modal* ou de *report modal* lorsqu'il y a un passage d'une part des déplacements effectués d'un moyen de transport à un autre. Chaque déplacement est comme une part de marché, divisé en *part modale*. C'est-à-dire la proportion de déplacement effectuée avec un type de transport par rapport à l'ensemble des déplacements. Comme une partie importante des déplacements sont multimodaux⁸ (ils impliquent plusieurs moyens de transports), on ne retient généralement que le mode utilisé pour parcourir la distance la plus longue (Bruxelles Mobilité, 2012).

La motilité : L'étude de la mobilité regarde habituellement les déplacements réellement effectués et observés. La notion de motilité apporte une nuance en décrivant un potentiel de mobilité, qu'il soit réalisé ou non. En effet : « chaque acteur dispose d'un potentiel de mobilité, prémices du mouvement, qu'il peut transformer ou non en mouvement au gré des envies et des circonstances » (Kaufmann, 2007 :94). La motilité est définie comme un champ du possible, que les individus utiliseront ou pas (Kaufmann et Jemelin, 2008). Comparable

⁸Tout le monde est piéton à un moment de la chaîne de déplacement.

à un capital⁹, il se répartit différemment selon les individus et les groupes sociaux. Il est composé de « l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace, soit par exemple les capacités physiques, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, les connaissances acquises, comme le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. » (Kaufmann et Jemelin, 2008 :§21). Vincent Kaufmann regroupe les facteurs dont dépend la motilité sous trois dimensions :

- 1) *L'accessibilité* : Les conditions concrètes d'accès à une offre de transport comme les horaires et tarifs.
- 2) *Les compétences* : Elles recouvrent deux types de savoir-faire, ceux nécessaires pour utiliser un moyen de transport mais aussi la capacité à organiser ses déplacements et ses activités.
- 3) *L'appropriation* : Le sens donné aux dimensions précédentes, donc les normes, valeurs, représentations et habitudes intériorisées par la personne.

Exemple : Pour rouler en voiture il faut un permis de conduire, qui est à la fois un droit d'accès et une compétence. Mais également posséder ou avoir accès à une voiture, l'équipement est une condition de possibilité des déplacements, au même titre que l'infrastructure routière.

2.2. Structure de la mobilité

La région de Bruxelles-Capitale est « très fortement occupée par l'automobile, tant physiquement (mouvement et stationnement) que symboliquement » (Bruxelles Mobilité, 2012 :80). Bruxelles s'est construite autour de l'automobile au cours des grands travaux d'aménagement qui ont entourés l'exposition universelle de 1958. Ce mouvement, qualifié de 'tout à l'automobile', était l'occasion de donner de la ville une image de modernité et de progrès (Hubert, 2008). Bruxelles se présentait comme résolument tournée vers le futur, et se voulait un carrefour important d'un réseau de circulation international, dans la dynamique de construction européenne. L'extrait suivant citant Henri Hondermarcq, dirigeant ce programme modernisateur, donne une bonne idée de l'état d'esprit des pouvoirs publics à l'époque :

« Le transport individuel doit être favorisé car il s'inscrit comme un facteur de progrès économique et social incoercible dont l'ignorance ou le mépris dans une conception dirigiste ne pourrait entraîner que désordre urbain et déclin de la vitalité des centres » (Hondermarcq, 1964, cité par Demey, 1992 :55 in Hubert, 2008 :5)

Les années 1950 sont également une période marquée par l'équipement automobile massif des ménages belges. En effet, la décennie d'après-guerre enregistre une hausse record de 175,3% du parc automobile¹⁰.

Le 1er août 2019, la Belgique compte près de 6 millions (5.889.210) de voitures particulières (Statbel, 2019). Le parc continue d'augmenter mais le taux de croissance est en baisse depuis 2011 (Statbel, 2019). Depuis 2000, on observe également une baisse de la motorisation des bruxellois. Le parc automobile de la

⁹Au sens de Pierre Bourdieu, analogue au capital social ou culturel.

¹⁰ Ce taux de croissance oscille entre 1,5% et 0,5% depuis une dizaine d'années (Statbel, 2019).

région comprenait 586.876 voitures en 2016 (IBSA, 2016). Cette baisse pourrait être liée à la transformation de la structure démographique et à l'appauvrissement des ménages, mais aussi à la politique de restriction de stationnement, au développement des transports collectifs et de la pratique du vélo (Bruxelles Mobilité, 2013). Bruxelles Mobilité aimerait voir dans ce phénomène le début d'une utilisation plus rationnelle de la voiture (Bruxelles Mobilité, 2013). Cependant, il est difficile d'occulter le fait que le revenu des bruxellois est relativement bas, et en baisse. En effet, un tiers (33%) des bruxellois vivent sous le seuil de pauvreté (Observatoire de la Santé et du social, 2018). Et 45% des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture personnelle (IBSA, 2020). Les contraintes budgétaires jouent un rôle évident dans les choix de mobilité. À noter également qu'en 2010, seulement 64,3% de la population âgée de plus de 18 ans possédait un permis de conduire (Bruxelles Mobilité, 2012).

Une étude plus détaillée indique qu'en 2011, un tiers (34,7%) du parc bruxellois est composé de véhicules de sociétés, pour la plus grande partie en leasing (Bruxelles Mobilité, 2012). De plus, la flotte de voitures bruxelloises est sensiblement ancienne comparativement à la moyenne nationale. Ainsi, en 2016, l'âge moyen des véhicules bruxellois était 9,4 ans, pour 8,3 au niveau belge. Mais ce contraste est encore plus important lorsque l'on différencie les voitures de société, en moyenne anciennes de 3,1 ans, et les voitures de particuliers, qui ont en moyenne 12,4 ans. La part de véhicules âgés de plus de 25 ans à Bruxelles-Capitale serait de 8% (Bruxelles Environnement, 2018).

En ce qui concerne les déplacements dans la Région, environ un tiers sont entrants ou sortants. Seuls deux tiers des déplacements sont effectués par des résidents¹¹. L'importance du flux de voitures des navetteurs a donc des conséquences sur la congestion automobile et sur la pollution atmosphérique. De plus, il y a une forte différenciation modale entre les déplacements entrants et sortants (qui sont similaires) et les déplacements internes. Pour les premiers, la part modale de la voiture est énorme (63%), suivie par le train qui correspond à un quart des déplacements. Les autres modes sont négligeables. Pour les seconds, c'est la marche à pied qui est majoritaire avec 37% des déplacements, suivie d'assez près par la voiture (32%) et par la STIB (24,4%). Le vélo occupe une part très faible (3%) (Bruxelles Mobilité, 2012)¹².

Conclusion

Bruxelles a connu un passé fortement orienté sur la mobilité automobile. La Belgique de façon générale est héritière de l'équipement massif des ménages qui a suivi l'après-guerre, et donc d'une génération marquée par l'usage de la voiture. Alors que la population bruxelloise est relativement pauvre et s'appauvrit, la ville reste un centre d'activité économique qui accueille chaque jour des navetteurs majoritairement véhiculés. De plus, nous voyons avec la notion de motilité que les possibilités de déplacements dépendent en partie de facteurs individuels et subjectifs

¹¹Tous modes confondus.

¹²La part modale du vélo a sans doute augmenté depuis cette étude, mais elle reste proportionnellement très faible.

3. La société mobile

Dans cette partie, nous passerons en revue les analyses critiques émises au sein des sciences sociales et des sciences de gestion sur les inégalités sociales dans une société axée sur la mobilité. Nous verrons différentes dimensions de la mobilité au sens large (spatiale, sociale, organisation sociétale, des idées, etc.). L'attention sera spécialement focalisée sur la question des inégalités sociales. Les problématiques recensées dans la littérature comprennent : la dépendance à l'automobile et l'impuissance, la mobilité (sociale) comme idéologie d'une nouvelle forme de capitalisme, le droit à la mobilité et l'exclusion sociale par manque d'accessibilité aux biens et services sociaux. Tous des thèmes sur la question des gagnants et perdants de la mobilité contemporaine.

3.1. *La mobilité comme base de la société*

Depuis le début de la révolution industrielle, les moyens de transports, les façons de se mouvoir, les techniques et machines utilisées, les vitesses et cadences de déplacement des matières comme des êtres ont connu des transformations sans précédent. À tel point que selon le sociologue John Urry (2005), la mobilité serait le nouveau principe organisateur de la société contemporaine. Selon lui, ce n'est plus l'Etat-nation l'unité structurante du monde, fondée sur des frontières et pourvue d'un intérieur et d'un extérieur. Cette conception n'aurait plus lieu d'être, car la société actuelle est composée par des flux, des mouvements, et c'est en comprenant ces déplacements que l'on peut saisir les principaux mécanismes qui s'y jouent.

Dans cette conception, les sociétés se désagrègent, et parallèlement émerge la société globale, son économie, sa culture, ses réseaux d'influences et d'intérêts, ses empires. Celle-ci est considérée comme une entité à part, une région-globale, faisant concurrence aux différentes sociétés, régions-sociétales. Le "global" n'est toutefois pas à comprendre en tant que région comme un simple saut d'échelle par rapport aux États, il se détache des notions de territoires fixes et est porté par une conceptualisation toute autre, par la métaphore fluide du réseau et des flux qui le constituent. La conséquence de ce contexte est que des messages, des symboles, des revendications, des controverses, circulent à travers la société globale et sont appropriés localement par les citoyens dans leurs régions. Ainsi, selon Urry: « les comportements et motivations sont de moins en moins le fruit de la société mais d'une culture organisée plus globalement, et qui se libère toujours davantage de toutes les sociétés, sans exception » (Urry, 2005 :45). Le rôle politique de l'Etat est réinterprété face à la société globalisée, il n'est plus un gestionnaire endogène mais un régulateur des mobilités qui le traversent. Les sociétés n'ont plus de frontières propres, et à défaut de pouvoir les contrôler totalement, l'Etat est réduit à devoir répondre aux conséquences des flux mondiaux.

3.2. *Agencements technologiques, idéologiques et humains*

La réflexion d'Urry se nourrit des considérations provenant de l'*Actor Network Theory* (ANT) (Urry, 2005). Les mobilités sont des hybrides, des assemblages complexes de corps et de machines, humains et technologiques. Ces assemblages d'éléments intimement liés permettent les pratiques sociales. Le constat que

pose Urry, à la suite des théoriciens de l'acteur-réseau (Latour, 2005), est qu'il n'existe pas de domaine autonome de l'agir humain, qui doit composer avec des outils concrets et des technologies souvent numériques par lesquelles il passe pour se réaliser. Le pouvoir d'action est rarement uniquement humain. Dans cette perspective, « les objets ne sont plus réceptacles passifs du sujet humain », mais sont des *actants*. « Machines, objets et technologies ne dominent pas les pratiques humaines, ne sont pas non plus subordonnées à elles, mais se constituent conjointement avec les humains et à leurs côtés. Bien des développements ayant une énorme importance pour les humains au regard de la technologie, la science, le corps, la nature et l'environnement ne sont pas la conséquence d'intentions et d'actions exclusivement humaines » (Urry, 2005 :87-88).

Il en va de même dans le domaine de la mobilité, certaines technologies, certaines configurations matérielles, vont rendre possibles certaines mobilités des corps. La réalité sociale est dépendante des rapports entre humains et artefacts qui font la toile du réel tel qu'il est, elle n'est pas seulement faite des significations que les humains attribuent au monde matériel ou des règles qu'ils s'imposent. En ce sens, les nouvelles technologies de communication et de déplacement ont eu pour résultat une contraction de l'espace-temps, qui se répercute sur l'organisation de la vie sociale (Urry, 2005).

À cela nous pouvons combiner les réflexions initiées par l'École de Chicago sur les liens entre modes de déplacements, développement urbain, et organisation sociale. C'est-à-dire de nouveau entre technique et social. Plus récemment, des liens sont fait entre l'étalement urbain débridé des pays industrialisés et le modèle néolibéral, à l'assaut de l'espace sans aucun contrôle par l'organisation publique (Cluzet, 2007). Ici c'est un modèle de développement, une idéologie, qui en ne respectant aucune planification politique ou urbanistique, mène à un certain agencement matériel de l'espace. Il en résulte que notre mode de vie repose sur de plus en plus de transports sur des distances de plus en plus longues. Selon Cluzet, il est impossible de chercher à réduire les déplacements automobiles, tout en continuant à développer des activités de loisirs, des pavillons, des infrastructures et services hors agglomération et réseau de transport collectif. En effet, l'urbanisation dans laquelle nous sommes engagés sur tous les territoires « rend progressivement dépendants des transports routiers une grande majorité d'activités et de particuliers » (Cluzet, 2007 :80).

3.3. Mobilité, pouvoir et capitalisme

La mobilité (spatiale) est une question de pouvoir (Urry, 2005 ; Illich, 1973). Ivan Illich publie en 1973 un article développant une pensée radicale sur la mobilité. Il y postule que pour tout système, à partir d'un certain seuil, l'utilisation de quantités d'énergies menant à une vitesse de déplacement élevée aura de manière intrinsèque des effets destructeurs sur la structure sociale et créera des inégalités. Selon lui, nous avons une conception faussée selon laquelle plus d'énergie revient à plus de bien-être. Au contraire, lorsque l'énergie abonde, son contrôle est inégalement réparti. Plus d'énergie appelle alors plus de domination sur autrui, plus d'impuissance, d'inégalité, et d'inefficacité (Illich, 1973 :12).

La critique d'Illich n'est pas du tout environnementale mais fondée sur des considération sociales et presque métaphysiques, invoquant des « limites inscrites dans les dimensions du corps humain, les rythmes

sociaux et l'espace vital » (Illich, 1973 :10). Plus d'énergie revient à plus de vitesse, mais plus on va vite et plus les distances augmentent, éloignant nos lieux de destinations, nous rendant dépendants de l'usage de l'automobile et du réseau routier, auquel nous consacrons toujours plus de temps¹³. L'augmentation de la vitesse a pour conséquences l'augmentation des coûts investis dans les déplacements, le manque d'espace, le manque de temps perpétuel. Les véhicules motorisés, par leur puissance, engendrent la *distance aliénante*, transformant les citoyens en consommateurs, esclaves des transports.

Ce système donne naissance à ce qu'il nomme *l'usager*, celui-ci « se trouve tout au bas de l'échelle où sans cesse augmentent l'inégalité, le manque de temps et sa propre impuissance, mais pour y mettre fin il s'accroche à l'espoir fou d'obtenir plus de la même chose : une circulation améliorée par des transports plus rapides » (Illich, 1973 :19-20). L'activité politique de l'usager « consiste à réclamer une plus large consommation de ces services qui l'assimilent à une simple marchandise. Il ne demande pas plus de liberté pour des citoyens autonomes, mais de meilleurs services pour des clients soumis » (Illich, 1973 :20).

Dans cette société de la vitesse, un phénomène paradoxal prend place, la gêne du transport par le trop plein de circulation, qui bloque la mobilité. Les effets sont la pénurie de temps, l'accélération des rythmes personnels, l'enchaînement de la majorité à des réseaux et horaires (Illich, 1973 :38). Et surtout, puisque la satisfaction des besoins élémentaires se retrouve soumise à l'usage de l'automobile, la domination de l'industrie du transport (Illich,1973 :27).

Illich pose également un lien clair entre les conditions de circulation et les privilèges de classe. Car cette situation d'impuissance ne concerne pas l'entièreté de la société. Il dépeint une structure de classe, un capitalisme de la vitesse, où une minorité peut se permettre d'aller plus vite que tous les autres, tandis que ces derniers « travaillent et paient pour rester à la traîne » (Illich, 1973 :24). Dans cette perspective conflictuelle, si les uns gagnent du temps, c'est au prix du temps des autres :

« Une vitesse élevée capitalise le temps de quelques-uns à d'énormes taux, mais paradoxalement cela coûte un énorme prix à ceux dont le temps est jugé beaucoup moins précieux. (...) l'automobile paralyse toute une société. La perte de temps imposée à tous et la mutilation d'une société augmentent plus vite que le gain de temps dont quelques-uns bénéficient pour leurs excursions » (Illich, 1973 :.21).

La mobilité (sociale) est aussi une question de rapports de pouvoirs (Boltanski et Chiapello, 1999). Dans *Le nouvel esprit du capitalisme* (Boltanski et Chiapello, 1999), les auteurs décrivent une nouvelle configuration idéologique prise par le capitalisme contemporain. Les maîtres mots de celui-ci ne sont plus sécurité et liberté, mais mobilité et adaptabilité. En effet, ils constatent que l'idéologie capitaliste correspond aux préceptes bien établis par les nouvelles formes de management. Mettant en avant la flexibilisation de l'organisation mais aussi de l'individu, la polyvalence, l'engagement personnel moral (et non plus uniquement productif), la disponibilité, l'importance des éléments de personnalité et relationnels (le fameux « savoir-être »),

¹³Calculé au sens très large : temps de travail qui sera convertis en argent pour acheter, entretenir, payer les frais liés à l'automobile, temps passé sur la route, à nettoyer sa voiture le week-end, etc.

et de la capacité à se mettre en réseau. Dans ce capitalisme, il n'y a pas de grandes classes sociales, que des individus devant s'adapter, toujours plus, aux exigences modernes. Ainsi, plus de conflits sociaux, ni de lutte, uniquement des individus autonomes, dont certains exclus, sans qu'il soit possible de trouver de responsable. Dans ce capitalisme, la faute revient à l'individu, qui n'aura pas su s'adapter.

Cependant, il n'est pas possible que tout le monde bouge, que toutes les mobilités individuelles s'accomplissent de concert. Certains doivent « tenir la boutique », pour que les autres puissent être mobile d'une part, et récolter une plus-value à leur mobilité d'autre part. En effet, l'intérêt d'être mobile n'a lieu d'être que si certains restent justement immobiles. Ce système est donc structurellement inégalitaire.

3.4. *Mobilité et exclusion sociale*

De plus en plus d'auteurs font de la mobilité un enjeu de la citoyenneté. Dans un article intitulé « Social exclusion, mobility and access », Noel Cass, Elizabeth Shove, et Jhon Urry, analysent les manières dont les modalités de déplacements et de communications engendrent ou renforcent l'exclusion sociale dans les sociétés contemporaines (Cass et al., 2005 :539). Selon les auteurs, c'est le devoir des gouvernements de réduire ces inégalités. Ils reprennent le modèle de la citoyenneté établie par T.H. Marshall's comprenant les droits civils, politiques et sociaux, auxquels ils rajoutent une catégorie : les *mobility rights*.

Le développement de nouvelles technologies (automobile, TGV, téléphone portable, avions *low cost*, etc.) modifie ce qui est 'nécessaire' pour être pleinement membre de la société. Un grand nombre d'activités et obligations sociales considérées par la majorité de la population comme indispensables, sont des choses impliquant le déplacement des participants. En limitant l'accès à un ensemble d'activités : détente, éducation, emploi, magasins, santé, mais aussi l'habileté à maintenir des amitiés, des liens familiaux et des connections informelles, toutes les interactions et la sociabilité organisant la vie quotidienne, les difficultés de mobilité peuvent générer ou renforcer de l'exclusion sociale (Cass et al., 2005 :543). Dans une approche moins politique et plus pragmatique, d'autres chercheurs soulignent les enjeux sociaux liées à la maîtrise de ses déplacements dans l'organisation de ses projets de vie (scolarisation des enfants, accessibilité aux réseaux ou institutions) (Pradel et al., 2019).

En prenant en compte les processus qui limitent l'accès spatial aux activités, valeurs, et biens, considérés comme indispensables à la participation complète en tant que membre de la société (Cass et al., 2005 :540), Cass et al. montrent qu'il y a une dimension mobile à l'exclusion dans une société où une mobilité élevée est attendue de tous. Ils définissent l'exclusion comme : « The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility » (Cass et al., 2005 :541-542).

Toutefois, les problèmes de mobilités ne sont pas réductibles à une variable unidimensionnelle comme la capacité à couvrir de la distance à une certaine vitesse. Les formes de l'accessibilité et de la participation, et la mobilité demandée, varient selon les groupes sociaux. La mobilité très élevée d'un salarié navetteur bien payé

peut induire une exclusion sociale locale dans son quartier par exemple (Cass et al., 2005 :542). Ainsi, une forte mobilité ne garantit pas automatiquement une position sociale supérieure :

« les “élites cinétiques” se déplacent avec un sous-prolétariat cosmopolite, mobile, mais qui ne jouit pas pour autant pleinement de sa liberté ni de ses droits de citoyens. Au droit de la mobilité défendu par les uns, dans une perspective résolument néolibérale, s’oppose le droit à l’immobilité, ou le questionnement face à ce qui peut devenir une injonction à la mobilité ou à la flexibilité, lorsque celle-ci concerne les conditions de travail (Moscovici, 1959). Par opposition aux thèses qui font de l’accès à la mobilité la condition nécessaire à l’insertion sociale des individus (Le Breton, 2005), certains travaux insistent sur la persistance de la dimensions territoriale et résidentielle de l’intégration sociale » (Gallez et Kaufmann, 2009 :9).

Conclusion

Les différents auteurs que nous avons passés en revue nous permettent de penser la mobilité dans ses implications spatiales et sociales, techniques et idéologiques. Nous voyons que dans une société mobile, la mobilité spatiale est synonyme de mobilité sociale, et à l’inverse, être à la traîne engendre une exclusion. Ce cheminement qui peut sembler fort théorique nous aidera dans la construction d’une compréhension des enjeux posés par la LEZ.

Nous voyons également plusieurs contradictions se dessiner. Comment concilier droit à la mobilité, et ainsi assurer une place à tous dans la société, et droit à un air sain, et ainsi assurer une bonne santé à tous ? Est-ce que le droit à la mobilité ne mène pas à une impasse au regard des externalités négatives générées par le secteur des transports ? Comment critiquer l’injonction à la mobilité et poser le droit à l’immobilité, ou à la lenteur (Mohamed, 2012), quand cette injonction se traduit dans le réel par le déclassement de ceux n’ayant ni les moyens de s’y soumettre, ni ceux de s’extraire de la course ? Ces contradictions laissent à penser qu’il faut appréhender la pluralité des mobilités, puisque la mobilité n’est pas soluble en un bloc univoque.

2. L’action publique et les controverses

Les modes d’action des pouvoirs publics ont connu des changements avec l’évolution de la démocratie, des configurations de la société, et des attentes des populations. Le politique est confronté de façon grandissante à un défi que les promoteurs, ingénieurs, et décideurs nomment eux-mêmes « l’acceptabilité sociale » (Callon, Lascoumes et Barthe, 2001). Acceptabilité des technologies, des projets d’aménagements, des législations, en fait, des décisions discutées en huis clos et prises par des groupes fermés. Ces groupes comprenant des décideurs politiques, assortis dans leur tâche selon les cas d’ingénieurs, scientifiques, industriels, juristes, lobbys, ou entreprises. Parallèlement, l’action publique doit gérer de plus en plus d’incertitudes, principalement dans les domaines de l’environnement et de la santé (Callon, Lascoumes et Barthe, 2001).

À mesure de la place prise par les technologies et avancées scientifiques et techniques dans notre monde, nos problèmes se complexifient, ils finissent par former des nœuds socio-techniques dont le tissage serré entrave toute tentative de séparer la facette sociale de la facette technique. Comme nous le verrons, ces nœuds sont couplés à une relation tout aussi indissociable, formée des rapports entre science et politique.

1. Mise en contexte de l'action publique

Nous intéressant aux réactions face à une mesure du gouvernement, essayons brièvement de saisir cette mesure dans le contexte plus général des instruments d'action publique dans le cadre de questions environnementales. Nous verrons que les préoccupations d'environnement, de gestion de risque et de santé deviennent des thèmes majeurs pour l'Etat, mais qu'elles sont de plus en plus difficilement réglées séparément. Difficiles à trancher, ces questions sont à la source de controverses entremêlant science et politique.

1.1 L'évolution des instruments d'action publique

L'entrée par les instruments* dans l'étude des politiques publiques permet de suivre les évolutions en allant au-delà de la rhétorique politique (Lascoumes et Simard, 2011 :6). Pierre Lascoumes et Louis Simard étudient l'instrument comme une variable dépendante, ce qui permet de comprendre le choix des instruments : les contraintes orientant ce choix, les motifs divers pour un même instrument, ou les périodes de succès de certains types d'instruments (Lascoumes et Simard, 2011 :6).

L'alliance de la technologie et des mécanismes de marchés

Selon ces auteurs, les politiques publiques sont confrontées à de nouveaux enjeux, notamment la montée des problèmes d'environnement, et elles sont également en mutation par les modes d'intervention mobilisés. Le modèle classique 'Command and control' a perdu de sa légitimité, conduisant les gouvernements à la recherche de nouvelles méthodes, d'un nouveau 'management public'. Cette nouvelle gouvernance mobilise des outils 'non directionnels', portant une conception d'un Etat qui devrait 'orienter' et non 'conduire' (Lascoumes et Simard, 2011). Ils observent que ces méthodes s'inspirent des modèles néolibéraux et managériaux, reposants sur les régulations du marché et interactions avec le marché, et le recours aux collaborations public-privé. De plus, la mesure des performances du gouvernement fait de plus en plus appel à l'utilisation d'innovations technologiques.

Lascoumes et Simard distinguent trois grandes catégories de moyens utilisés pour cadrer le comportement des publics cibles : la contrainte, l'intéressement financier et la persuasion. Comment se fait le choix d'un type d'instrument ? Selon eux, il y a une dimension politique à ce choix, mais aussi une dimension plus symbolique et cognitive. Nous reviendrons plus loin sur cette question de ce qui préside au choix.

Les conséquences de la définition des problèmes

Lascoumes et Simard soulignent qu'il n'y a pas de neutralité axiologique des instruments (Lascoumes

et Simard, 2011 :18), car ceux-ci vont inévitablement valider certaines formes de légitimité. Le choix d'un instrument a donc des conséquences au-delà de sa fonction primaire de régulation des comportements :

« l'instrument est producteur d'une représentation spécifique de l'enjeu qu'il traite, il a dans ce sens un effet cognitif direct. Il impose des définitions conventionnelles de faits sociaux en fournissant une grille de catégorisation. L'instrument induit une problématisation particulière de l'enjeu dans la mesure où il hiérarchise des variables et peut aller jusqu'à suggérer un système explicatif. Le calcul des moyennes, de pondérations ou la recherche de régularités statistiques induisent des systèmes d'interprétation causaux qui se présentent toujours comme justifiés par la science. Ainsi, ce qui est qualifié de « chômage », « insécurité », ou « pollution atmosphérique » est d'abord le produit d'artefacts que sont des mesures statistiques ou des indices qui sont souvent corrélés à d'autres variables. » (Lascoumes et Simard, 2011 :19-20).

Cette analyse met en lumière les 'propriétés performatives' des instruments, par « leur capacité à structurer des groupes et des communautés, mais aussi à évoluer en relation avec les réactions et les critiques qu'ils engendrent » (Lascoumes et Le Bourhis, 2011 :18).

1.2. La prise en compte de la pollution atmosphérique

L'évolution des méthodes et connaissances en épidémiologie environnementale a reconfiguré radicalement l'enjeu de la pollution atmosphérique en rendant visible son impact sanitaire. La pollution de l'air devient un problème de santé publique à la fin des années 1990, début 2000. L'étude de Boutaric et Lascoumes (2008) revient sur la façon dont les techniques et les cadres de réflexion utilisés par la recherche scientifique ont influencés la conception de cet enjeu.

Recherche scientifique et attribution de la causalité

Jusqu'au début des années 1990, la définition du problème était centrée sur les émissions de pollution industrielle, et la politique de régulation se tenait au contrôle de ces émissions sortantes, et moins à la mesure de l'*immission* (la concentration de polluants présents dans l'air ambiant). L'accent était mis sur les sources de pollution et non le résultat en termes de qualité de l'air. Petit à petit, des changements dans le système d'observation vont conduire à la prise en compte du secteur des transports, ainsi l'attribution de la responsabilité dans la pollution atmosphérique va s'élargir à d'autres secteurs que l'industrie, et de nouveaux facteurs de risques vont être mis en évidence (Boutaric et Lascoumes, 2008 :6).

À l'époque, de nouvelles méthodes sont apportées par les études écologiques et temporelles et par les mathématiques, qui permettront de raisonner sur des groupes et non plus des individus, et sur les effets sur le temps long. La grande innovation des nouvelles recherches est de s'intéresser à l'estimation du nombre de 'cas attribuables' (mortalité, morbidité) aux effets de la pollution atmosphérique urbaine. Ces nouveaux travaux vont démontrer que des risques relatifs faibles peuvent induire un risque collectif important. La question de la causalité entre la mortalité et la pollution atmosphérique va faire débat dans le champ scientifique pendant un certain temps avant de se stabiliser. Des polémiques médiatiques vont se faire le relais des tensions entre les spécialistes. La controverse mettra du temps à se stabiliser et ne l'est d'ailleurs pas encore totalement, tous les

pays n'ont toujours pas les mêmes critères de validation de la causalité. Il n'empêche que l'épidémiologie 'écologique' va renouveler totalement le jugement de la causalité, en permettant « une imputation causale explicite » entre mortalité et pollution atmosphérique, ce qui sera jugé comme un « coup de force symbolique » (Boutaric et Lascoumes, 2008 :26).

Fait sanitaire, politique et culture

Les évolutions de l'épidémiologie vont faire de la pollution atmosphérique un « nouvel objet intellectuel ». Reprenant l'approche de Didier Fassin, Boutaric et Lascoumes considèrent que « les problèmes sanitaires ne sont pas seulement des réalités biologiques que les spécialistes viennent mettre à jour, ils sont aussi des faits épidémiologiques qu'ils construisent » (Fassin, 2005 :37 in Boutaric et Lascoumes, 2008 :7).

Les nouveaux résultats et changements de perspectives opérés dans les sphères scientifiques sortent rapidement de leurs revues spécialisées pour se disséminer dans le monde médiatique et le monde politique. Les nouvelles mesures de la pollution et cadres d'interprétations de ses conséquences, en créant un fait sanitaire neuf, appellent un réagencement de l'intervention publique. En changeant « le regard porté sur la pollution atmosphérique » (Boutaric et Lascoumes, 2008 :11), l'épidémiologie oriente le problème dans sa formulation politique et sociétale. La question des effets sanitaires de la pollution de l'air s'insinue donc dans les programmes politiques (Boutaric et Lascoumes, 2008 :33).

De plus, ces nouvelles conceptions auront également une traduction culturelle. Boutaric et Lascoumes reprennent l'assertion faite par Fassin que 'la santé publique culturalise ses sujets' (Fassin, 2005 :44 in Boutaric et Lascoumes, 2008 :31). En effet, la transformation de la notion de « pollution atmosphérique » comme problème public, et les énoncés politiques qui s'ensuivent, vont modifier les représentations et les pratiques (Boutaric et Lascoumes, 2008 :31).

Les politiques de régulation de la pollution atmosphérique

Puisque nous nous intéressons plus aux réactions des publics cibles à la zone de basses émissions qu'à l'étude de la mesure elle-même, nous n'irons pas plus avant dans notre examen des politiques publiques. Il serait cependant instructif de s'y attarder pour comprendre pourquoi cette mesure, reposant sur une interdiction stricte, correspond si peu au diagnostic posé d'une gouvernance 'souple' opérant par la persuasion.

1.3. Les conflits dans l'action publique

Selon Pierre Lascoumes et Jean-Pierre Le Bourhis (2011), les résistances aux instruments de gouvernement ne sont pas suffisamment prises en compte dans les études sur les 'instruments d'action publique' (IAP). Les études classiques de '*policy analysis*'¹⁴ auraient tendance à mettre en scène des espaces vides de conflits et d'acteurs sociaux, dans lesquels « les phénomènes de résistance ne sont évoqués que cursivement et sous l'angle des oppositions rencontrées ou des effets inattendus, surprenants ou pervers apparus lors de la

¹⁴Cette perspective classique a pour objectif « la mise à disposition du gouvernement des analyses de sciences sociales en vue de la recherche d'une meilleure efficacité de l'état ».

mise en œuvre » (Lascoumes et Le Bourhis, 2011 :2). Pourtant, s'inspirant de Michel Foucault, ils considèrent que la résistance n'est pas un phénomène particulier mais bien une « composante permanente des dispositifs de pouvoir » (Lascoumes et Le Bourhis, 2011 :2).

Les conflits avant publics cibles

Il y a des pratiques d'appropriation et d'opposition tout au long de la 'carrière' d'un instrument d'action publique. Le moment où se formule le choix de l'instrument, de sa forme et son application, est également un lieu d'affrontements, confrontant différentes expertises et conceptions de la régulation. C'est là que « l'arbitrage politique est le plus manifeste, décidant de l'opportunité de faire (ou pas) » (Lascoumes et Le Bourhis, 2011 :6). En effet, dès le choix du type d'action publique, des possibilités vont être écartées, les 'non-décisions' révélant par la négative un « espace pré-décisionnel où sont élaborées et parfois écartées certaines options, sous la pression d'acteurs intéressés à leur neutralisation » (Lascoumes et Le Bourhis, 2011 :6). Ensuite, une fois les modalités de l'instrument fixées, les pratiques d'interprétation sont courantes et omniprésentes dans l'application des mesures et instruments de régulation. Lors de la mise en œuvre, des pratiques de résistances, d'interprétations et d'appropriations sont repérables tout au long de la chaîne des fonctionnaires intermédiaires, des différents agents au sein des structures exécutives de l'ordre public. En effet, « beaucoup de recherches convergent pour montrer la très forte capacité des metteurs en œuvre à réinterpréter, voire réorienter le sens initial des programmes d'action publique, et cela en fonction de leurs savoirs faire et de leurs routines. Un instrument peut être intégré dans une pratique mais se voir orienté vers d'autres finalités que celles qui avaient été initialement prévues » (Lascoumes et Le Bourhis, 2011 :p.8-9).

C'est donc tout un ballet de résistances qui précède la réception de l'outil par le public cible ou le grand public, qui pourra alors se mobiliser, contester, désobéir, éviter, etc. L'approche de Lascoumes et Le Bourhis nous permet de comprendre l'exercice du pouvoir et les résistances dans une dynamique interactive. Car elle appréhende l'action publique « comme un processus interactif et non plus selon un schéma balistique entre un point de départ et une cible » (Lascoumes et Le Bourhis, 2011 :8). Lascoumes et Le Bourhis font une typologie de ces résistances, ils distinguent trois espaces de résistance : (1) la conception, (2) la mise en œuvre, et (3) l'appropriation par les publics cibles. Dans le cadre de ce mémoire, nous nous focaliserons uniquement sur le troisième espace.

Conclusion

Nous voyons maintenant l'importance des relations entre sciences et politiques, production des connaissances et régulations publiques. Les liens reliant savoirs et pouvoirs « démystifient la neutralité apparente du recours à la rationalité technique, ainsi que sa prétendue légitimité apolitique » (Lascoumes et Simard, 2011 :20).

L'épidémiologie entremêle des controverses qui naviguent entre science et politique. Il a fallu résoudre des controverses scientifiques avant qu'une certitude (ou plutôt un consensus) voit le jour sur la mesure de la causalité entre pollution atmosphérique et santé. Au cœur de cette controverse, c'est la question de l'évaluation

et la gestion des risques qui est en jeu, puisque la construction technique du problème va mener à différents traitements du point de vue politique et donner une prise différente à l'action publique. Notons également que la prise en compte des effets diffus de la pollution atmosphérique sur la santé est relativement récente, et que l'association de la pollution aux activités industrielles est bien plus ancienne. Nous verrons dans notre enquête que cette vision de la pollution comme spécifique à l'industrie est encore bien imprimée dans les esprits. De plus, nous avons posé le constat qu'à chaque étape de la carrière d'un instrument d'action publique, des oppositions plus ou moins manifestes et des rapports de forces vont l'orienter et le façonner.

2. Conflits et controverses

Dans cette partie nous développons le sujet qui nous préoccupe plus spécifiquement, à savoir les relations conflictuelles entre mesures d'action publiques et publics ciblés ou concernés. Dans les sciences sociales, un champ de recherche se constitue lentement autour des questions écologiques, notamment par la sociologie des controverses. Nous assistons à une multiplication du nombre de controverses et contestations autour de grands projets publics depuis quelques dizaines d'années, dans une dynamique internationale (Jobert, 1998 ; Gendron, 2014 ; Batellier, 2016). Ce que l'on appelle le « syndrome NIMBY* » de façon parfois péjorative est une des lectures de ce phénomène, mais il ne permet d'aborder qu'un fragment des processus sociaux à l'œuvre dans ces controverses publiques. Dans cette partie, nous allons chercher au-delà de l'explication toute faite de l'égoïsme individuel pour essayer de comprendre les causes, les appuis, les modalités d'expressions et les enjeux de ces phénomènes de résistances et de conflits.

Notre état de la littérature comprend des perspectives qui appuient sur la dimension conflictuelle des politiques publiques. Les situations de conflits permettent de mettre à jour les rapports de pouvoir, les luttes pour faire valoir certains intérêts, certains objectifs, au détriment d'autres, et les registres argumentaires mobilisés par les différents groupes d'acteurs.

2.1. Définition des controverses

Les controverses sont un vaste objet d'étude des sciences humaines et sociales, de sociologie des techniques, des sciences discursives et politiques. Il en existe différentes définitions. Juliette Rennes (2016) les différencie de la catégorie générale des débats*, et de la catégorie voisine des polémiques* (définis dans le lexique). La controverse « désigne une confrontation discursive polarisée, c'est-à-dire à la fois focalisée sur un objet précis et suscitant des oppositions tranchées » (Rennes, 2016 :25). Elle se distingue de la polémique par une argumentation poussée. De plus, elle est caractérisée par la confrontation de structures argumentaires de façon prolongée, répétée et suivie dans le temps. La controverse suit donc une trajectoire et il est possible d'étudier son déploiement historique. Elle a également une dimension publique et médiatique. Selon Rennes, les controverses publiques sur des questions politiques mobilisent généralement « les valeurs du juste et de l'intérêt commun – et leurs revers dénonciateurs : l'injuste, l'inutile et le nuisible » (Rennes, 2016 :31).

Selon Callon, Lascoumes et Barthe (2001), les controverses ont un rôle structurant, elles agissent sur le monde et sur les porteurs de la controverse. En effet, elles vont contribuer « à la constitution de réseaux d'acteurs partageant un projet collectif, à l'émergence des coalitions 'de projet' ou 'de cause' qui n'auraient jamais existé. Ces reconfigurations des identités, des proximités, des alliances et des engagements résultent d'un véritable apprentissage mutuel qui est d'autant plus fécond que les institutions représentatives traditionnelles sont plus fortement court-circuitées ». La reconfiguration des identités, des collectifs, et la négociation d'un monde commun au fil d'une controverse sont des éléments fondamentaux selon ces auteurs.

2.2. L'environnement dans les argumentaires

Constatant que le thème de l'environnement prend une place grandissante dans les argumentaires de toutes les catégories d'acteurs, Chateauraynaud entreprend l'étude des 'topiques' environnementales. Celui-ci estime que les questions environnementales sont un terrain de controverses mettant en scène des divisions et conflits. Il plaide pour « voir dans l'environnement, comme jadis dans le travail, le lieu privilégié d'expression du conflit et de la discorde » (Chateauraynaud, 2010 :4-5).

Chateauraynaud étudie l'environnement comme « un ensemble de dispositifs et d'arguments avancés, critiqués ou réagencés par des acteurs saisis avant pendant et après des phases de discussion publique » (Chateauraynaud, 2010 :9). Son approche souligne qu'il n'existe pas 'un' argument environnemental, « mais une pluralité d'usages argumentatifs de l'environnement – et autant de formes de traduction et d'intégration dans des activités, des milieux et des dispositifs » (Chateauraynaud, 2010 :9). L'environnement (comme la nature et la biodiversité) devient un « bien en soi » servant aux acteurs de cadre légitimant l'action. Il opère aussi comme un « facteur de convergence argumentative » (Chateauraynaud, 2010 :10). Dans cette perspective, les thèmes environnementaux sont extrêmement puissants, « irradiant l'ensemble des domaines d'activités, qui se trouvent projetés dans un même espace de calcul »¹⁵ (Chateauraynaud, 2010 :10). Les acteurs partagent une matrice discursive à laquelle il devient inévitable de faire référence et qui est devenue, entre autres suite aux différents sommets internationaux, comme un « milieu naturel pour les arguments environnementaux » (Chateauraynaud, 2010 :12).

Précisons que l'environnement n'est pas un simple 'répertoire d'arguments', les arguments environnementaux voyagent et évoluent au cours d'une controverses, ils peuvent rassembler ou diviser au cours de leur mobilisation par les acteurs, et ils s'assemblent en des combinatoires complexes, variant selon les contextes (Chateauraynaud, 2010 :11). Par exemple, l'alerte climatique a atteint un tel degré d'universalisation et suscité tellement de mobilisations, qu'elle est d'ores et déjà une cause réussie. Pourtant, comme Chateauraynaud le constate :

« ce qui s'observe, ce ne sont pas des acteurs qui rejettent l'enjeu du climat — chaque ville, territoire, région, chaque dispositif, chaque débat public l'incorpore largement — mais plutôt des acteurs qui adaptent en contexte les outils issus de l'espace de calcul lié à l'émission de GES, tout en produisant une resymétrisation des contraintes : en travaillant les articulations entre climat et autres préoccupations (biodiversité, agriculture

¹⁵ Il donne l'exemple de la formule du 'bilan carbone'.

bio, énergies renouvelables, transports et aménagement du territoire), ils développent leurs prises et, ce faisant, ne se transforment pas en agents dociles d'un régime climatique fondé sur un nouveau système de pouvoir. » (Chateauraynaud, 2010 :12).

Dans ces arènes discursives, l'environnement se noue ou se confronte en permanence à d'autres arguments, par exemple sanitaires ou économiques. Chateauraynaud donne le cas des OGM, ceux-ci « ne sont pas dénoncés seulement comme une menace pour l'environnement, comme c'est le cas pour les pesticides, mais engendrent une forte dépendance économique : en supprimant les conditions de possibilité d'un retour en arrière, le développement des OGM a suscité un déplacement du cadrage santé-environnement initial – très lié à la protection et l'information des consommateurs (en vertu de l'effet vache folle) – vers un conflit d'économie politique » (Chateauraynaud, 2010 :13).

Au travers de ces controverses, se joue une lutte pour la définition de ce qui importe vraiment. L'auteur rappelle à ce sujet qu'opérer une hiérarchie des préoccupations est le propre de toute politique véritable (Chateauraynaud, 2010 :5). Il considère que la divergence des acteurs n'est pas une mauvaise chose puisqu'elle les pousse « à expliciter leurs points de désaccords », et donc à entrer dans une démarche politique.

Il pointe malgré tout deux types de risques à ce déploiement massif de l'environnement. D'abord, les urgences environnementales sont tellement omniprésentes et multiples qu'elles s'invisibilisent mutuellement. L'espace médiatique, saturé d'alertes, crée une situation d'illisibilité des urgences et des priorités (Chateauraynaud, 2010 :6). De plus les catastrophes industrielles ou liées à des politiques d'aménagements vont indirectement influencer le jugement des citoyens. En effet, il devient compliqué de demander aux citoyens d'agir quotidiennement pour protéger l'environnement lorsque des désastres ou chantiers de grande ampleur viennent soudainement tout relativiser (Chateauraynaud, 2010 :8). Ensuite, ce déploiement d'un thème unique pourrait mener à une homogénéisation des biens, donnant lieu à un « réductionnisme radical », alimentant la logique de marché.

2.3. La négociation de l'intérêt général

Nous utilisons dans cette partie des études sur les résistances dans le cadre de projets d'aménagements. En effet, ce type de projet suscite de nombreuses controverses et il s'en suit une littérature abondante. Bien que la LEZ ne soit pas à proprement parler un projet d'aménagement urbanistique, les réflexions posées sur ces questions peuvent se révéler pertinente pour notre analyse.

Arthur Jobert (1998) étudie ces controverses qui opposent de façon classique un « intérêt général » à des « intérêts particuliers ». L'intérêt général défini par les aménageurs est confronté aux logiques des opposants locaux. En effet, pour légitimer ses interventions le politique doit faire référence à la notion d'intérêt général, une invocation récurrente qui « confère une dimension sacrée à la décision ». Selon Jobert cette légitimation est nécessaire puisque la décision (et encore plus dans le domaine de l'aménagement) entraîne des gains pour certains acteurs et des pertes pour d'autres. Cette invocation provoque implicitement la mise en opposition des deux catégories d'intérêts. Et surtout, elle revient à opérer un classement dans lequel les uns priment sur les autres, traçant ainsi « les frontières de la domination légitime » (Jobert, 1998 :69).

Pour Jobert, la multiplication des contestations et de la mobilisation de citoyens à chaque projet d'aménagement n'est pas une suite d'événements indépendants et anecdotiques, ces conflits sont la marque d'un phénomène politique. Certains y voient un signe de montée de l'égoïsme (syndrome NIMBY) ou un indice d'une « déliquescence de l'esprit public » (Jobert, 1998 :71). Ces interprétations permettent de « disqualifier l'émergence de 'nouveaux' intérêts concurrençant la conception de l'intérêt général porté par les aménageurs. Mais c'est surtout un discours de crise qui reflète l'essoufflement des modes habituels de régulation de ces questions d'aménagement » (Jobert, 1998 :71).

Tout d'abord, Jobert rappelle que tout projet d'aménagement renferme dans sa base la confrontation d'intérêts dits particuliers : « des rivalités entre élus, la présence de résidences principales ou secondaires de notables en tel ou tel point du territoire concerné, etc. » (Jobert, 1998 :74). Il considère qu'une part de la contestation provient du fait que le référentiel modernisateur qui a permis autrefois d'effectuer de grands aménagements d'infrastructures (routières, ferroviaires, électronucléaires, etc.) ne rassemble plus et ne suffit plus à unifier l'opinion. Pour poursuivre la mise en œuvre malgré les oppositions, les aménageurs ont la possibilité du recours aux forces publiques, mais les retombées négatives sur leur image et sur l'opinion font que l'appel à ces forces est de moins en moins utilisé (Jobert, 1998 :76-77).

Dans cette nouvelle configuration politique, les pouvoirs publics doivent s'en remettre à des formes de négociations pour arriver à leurs fins, ce qu'ils font sur deux modes : la compensation et le débat public. Le recours à ces méthodes bouscule la délimitation des légitimités, puisque ces processus de négociation en prenant acte de l'existence d'intérêts « autres », participent, même de façon détournée, à les légitimer. En officialisant l'idée que l'intérêt collectif est source d'inconvénients et que les intérêts particuliers méritent compensation, ils remettent symboliquement en cause « l'évidence » de l'intérêt général, intrinsèquement et supérieurement bénéfique. Or, selon Jobert, « dans la conception traditionnelle, un projet d'intérêt général est porteur d'une valeur transcendante » (Jobert, 1998 :82).

La récurrence des conflits autour de projets a marqué la nécessité de communication entre aménageurs et locaux, de la construction d'une 'scène' où se confrontent les points de vue et qui au fil du temps est devenue la norme dans le milieu de l'aménagement. Actuellement, l'intégration des mobilisations dans le processus politique est telle que « de moins en moins de professionnels rêvent aujourd'hui d'une situation ex ante : l'âge d'or de l'aménagement conquérant, s'appropriant sans débat des espaces au nom de l'intérêt général est révolu. Le fait que chaque projet soit confronté à des contestations locales plus ou moins virulentes fait aujourd'hui partie de la pratique normale, prévisible, des porteurs de projets » (Jobert, 1998 :88).

L'émergence d'un 'droit' au débat public, représente selon Jobert une reconnaissance encore plus explicite de la légitimité des acteurs territoriaux, et surtout de leur légitimité politique. Il remarque également que la compensation peut avoir des effets secondaires, comme la conscientisation de la gêne occasionnée par le projet, et devenir un support à d'autres revendications, voir susciter une surenchère, où la compensation acquise devient un « minimum »¹⁶. De plus, elle pourra faire jurisprudence pour d'autres cas similaire.

¹⁶Il donne l'exemple de normes compensatoires liées au bruit autour des autoroutes : en rendant visible le problème, la

Dans certains cas, le projet peut jouer le rôle de révélateur de tensions préexistantes. Mais il est surtout l'occasion d'une entrée dans le champ politique pour certains citoyens, ouvrant des questionnements sur les choix collectifs d'organisation du territoire et suscitant une réflexion sur l'avenir d'un territoire (Jobert, 1998 :91). Quoi qu'il en soit, les frontières du bien commun se retrouvent de plus en plus co-construites dans une négociation des intérêts.

2.4. *L'acceptabilité sociale*

Pour les décideurs, maîtriser cette 'acceptabilité sociale' est devenu un objectif de premier plan. Lorsqu'il y a des résistances, ils vont y répondre par des stratégies de communication dans le but d'informer et convaincre la population. Les problèmes d'acceptabilité sont traités comme de simples problèmes d'information du public. Corinne Gendron pointe deux postulats de ce procédé : « Le premier veut que c'est parce qu'ils ne le comprennent pas que les citoyens s'opposent à un projet. Le second suppose que c'est au décideur de juger quelle option est la meilleure en regard des alternatives possibles » (Gendron, 2014 :120).

L'acceptabilité sociale d'une décision ou d'un projet politique dépend d'une *évaluation collective* allant au-delà des positionnements individuels (Gendron, 2014). Les préférences individuelles existent, mais ce sont des dynamiques sociales reposant sur des valeurs et croyances partagées qui formeront un jugement collectif.

Gestion du risque et légitimité

Corinne Gendron s'intéresse à la gestion du risque. Notre façon de traiter le risque a évolué. Nous ne sommes plus dans la situation où l'expert d'Etat, après avoir analysé les données disponibles, prescrit une solution unanime, légitime et solide, adoptée automatiquement. D'une part, les experts ne sont plus monopolisés par les décideurs, la société civile fait maintenant appel aux siens pour contrer le discours étatique. La science n'est plus le bloc solide et objectif qu'elle semblait être, il a été largement démontré que les connaissances scientifiques sont ancrées dans des débats sociaux, que les tensions présentes dans la société s'y reflètent, et que l'activité scientifique est elle-même une arène de conflits (Latour, 2006 ; 2012). La parole scientifique en perdant son unanimité a perdu de sa portée lorsqu'elle est utilisée par les décideurs pour justifier un projet. D'autre part, depuis plusieurs années, le citoyen a été reconnu d'une compétence propre à évaluer les conséquences pratiques d'un projet, un savoir profane dont la pertinence est égale à celle de l'expert (Gendron, 2014). Les repères traditionnels de la légitimité sont bousculés. Dans ces conditions, comment établir la légitimité d'un projet, et surtout qui est en position de décider du traitement des risques ?

La non-acceptabilité d'un projet

Gendron considère que la question de la gestion du risque et celle du choix de projet de société sont des sujets de débat chez les citoyens. Mais, « peu ou mal canalisés par les instances démocratiques

compensation devient un facteur de politisation (Jobert, 1998 :84).

traditionnelles, ces débats se déploient souvent dans d'autres lieux » (Gendron, 2014 :120). Selon la logique des projets qui sont construits par les décideurs avant d'être rendus 'acceptables' par des méthodes d'informations du public, les populations n'ont pas de légitimité à y prendre part. Les contestations peuvent donc provenir d'un refus du « mode décisionnel unilatéral traditionnel » (Gendron, 2014 :121).

Pour Corinne Gendron, la 'non-acceptabilité' sociale étant le fruit d'un jugement collectif, il est possible d'en analyser les fondements et les facteurs d'influence (Gendron, 2014 :124). De plus, elle considère que ce jugement ne se fonde pas sur des intérêts individuels (rationnels, calculables, négociables), mais sur des valeurs partagées (morales, non quantifiables, non négociables). L'intérêt individuel peut être compensé, alors que la valeur n'est ni monétisable, ni négociable. Comprendre la non-acceptabilité passe donc par le traçage des conflits de valeur. Quant à l'acceptabilité, c'est un processus, qui passe par le dialogue entre décideurs et société civile et qui se construit en amont de la décision. Elle juge que « les mécanismes de dialogue mis en place se réduisent bien souvent à un simulacre de processus participatif ». Ce qui se passe après la mise en place du projet, c'est la « gestion de l'inacceptabilité ». Or, si l'acceptabilité se construit lentement, l'inacceptabilité, une fois révélée, est difficilement réversible (Gendron, 2014 :125).

2.5. L'acceptabilité d'une mesure de type LEZ

Une mesure contraignante et coercitive comme la LEZ peut avoir des répercussions en terme d'inégalités. Julie Gobert (2013) montre que la question des inégalités est étroitement liée à celle de l'acceptabilité de la mesure par le public. Alors que les politiques de transports ont cherché à développer l'accessibilité de la mobilité, au nom d'un droit à la mobilité s'inscrivant dans une volonté égalitariste, le droit à l'environnement naissant va à l'encontre de ce droit à la mobilité déjà institué (Gobert, 2013). L'interdiction de circuler pour certains véhicules avec la volonté de réduire les émissions publiques contredit la notion de droit à la mobilité.

Les impacts de la pollution atmosphérique sont différenciés spatialement et socialement. En effet, la pollution varie sur le territoire, et elle ne touche pas de la même façon toutes les populations (Gobert, 2013). Certaines catégories socio-économiques seront plus exposées que d'autres. Soit parce que les logements sont à proximité de grands axes routiers plus fréquentés, soit à cause de facteurs indirects liés à des inégalités initiales : un état de santé général plus fragile de populations plus précaires, un accès au soin de santé plus compliqué, et moins de ressources pour éviter la pollution (pas de week-end passé à la campagne ou à la mer) (Gobert, 2013). Gobert identifie 4 types d'inégalités liées aux ZAPA¹⁷ : (1) l'exposition à la pollution, (2) la capacité d'influence sur les décisions, (3) la distribution juste ou injuste des coûts et bénéfices et (4) les facteurs aggravants dus aux inégalités préexistantes.

L'acceptabilité dépend de la façon dont le citoyen perçoit et juge la mesure. Gobert liste les différents aspects qui entrent en compte dans l'évaluation :

¹⁷« Zone d'action prioritaire pour l'air », disposition française pour réduire la pollution atmosphérique urbaine, similaire aux LEZ.

- Les conséquences économiques et inégalités sociales qui résultent de la mesure, qu'elles soient vécues ou perçues (dimension distributive)
- L'attribution des responsabilités
- Le registre de justifications/les raisons de l'action publique
- La nature de l'objet
- La procédure de mise en œuvre

Ces paramètres entretiennent des rapports dynamiques entre eux. Créant une multitude de possibilités d'interprétations et de perceptions de la mesure par les citoyens. En plus des caractéristiques propres à la mesure, la façon dont elle sera considérée dépend également de facteurs externes :

- La compréhension de la problématique de la pollution atmosphérique
- L'interprétation de la volonté du politique
- La confiance ou la méfiance dans les institutions

L'adhésion à la mesure dépendra de la correspondance entre la compréhension de la situation et la compréhension de l'action publique, tant dans ses mobiles, que ses méthodes et ses conséquences. L'administration de Plaine Commune a commandité des études de faisabilité d'une ZAPA sur son territoire, de cette étude préliminaire, il ressort que la pollution atmosphérique n'est pas perçue par la population comme un enjeu important. La préoccupation des répondants va aux conséquences économiques de la mesure plus qu'à ses retombées environnementales (Gobert, 2013). Le degré de conscientisation sur la pollution atmosphérique joue donc un rôle central dans la lecture qu'auront les citoyens de la décision d'installer une LEZ. De plus, la population n'adhère pas aux raisons évoquées pour la mise en place de la ZAPA (Gobert, 2013). En effet, « la mesure imputait tacitement la responsabilité de la pollution aux véhicules anciens et faisait supporter les coûts aux moins aisés » (Gobert, 2013), alors que la plupart des répondants ne considèrent pas que l'automobiliste soit la cause de ces pollutions, dont ils attribuent la responsabilité au secteur industriel, ou encore au transport routier. De plus, la majorité de la population trouve injuste que ce soient les ménages plus précaires qui soient touchés. Il est donc important que le registre de justifications des pouvoirs publics corresponde aux logiques et théories élaborées par les citoyens profanes pour que la réglementation paraisse 'juste' et 'légitime'. Enfin, aux yeux du public, la mesure peut paraître suspecte ou peu crédible car elle n'est pas cohérente avec d'autres mesures des politiques publiques. Les changements de volontés politiques engendrent un manque de confiance dans la gestion du gouvernement, dont les décisions apparaissent contradictoires et ne sont en conséquence pas prises au sérieux. L'interprétation de la volonté politique sous-jacente est donc indissociable de son acceptabilité.

Toujours sur la ZAPA de Plaine Commune, l'étude de Naïda Mohamed (2012) appuie sur le fait que pour les populations les plus dépendantes à l'automobile cette mesure risque de déboucher sur le renoncement de certains déplacements. La lutte contre la pollution atmosphérique aurait ainsi comme effet collatéral un renforcement de la gentrification des centres et une ghettoïsation des marges¹⁸. La ZAPA agirait donc comme

¹⁸A Plaine Commune, la ZAPA concerne uniquement le centre-ville.

un « accélérateur de ségrégation » (Mohamed, 2012 :2)

L'acceptabilité de la mesure dépendra également de l'investissement mis pour garantir la facilité des déplacements sans automobile. D'après l'étude, la contrepartie principale attendue d'une ZAPA par les habitants est l'amélioration importante des transports en communs : "plus agréables, mieux adaptés à leur mobilité".

Cette étude pointe également le problème du manque de communication sur les problèmes de qualité de l'air. Ainsi que sur le 'story-telling' autour de la ZAPA : '*pourquoi aujourd'hui ?*'. Il est aussi important que la population subissant la contrainte n'ait pas la sensation d'être la seule à contribuer à l'effort, et de pouvoir identifier les bénéficiaires : '*pour qui on fait ça, qui va en bénéficier ?*'. De plus, une proportionnalité doit être respectée selon la responsabilité des acteurs dans la pollution de l'air. L'enquête montre une confusion entre l'enjeu de pollution atmosphérique et celui du réchauffement climatique.

Nous voyons que plusieurs notions sont articulées dans la perception des publics cibles de la mesure, l'équité, la justice/injustice, la responsabilité, la légitimité. Des facteurs dans la mise en œuvre et le contexte de la mesure vont jouer en partie sur ces critères d'acceptation : les mesures de compensation, l'adaptation de l'offre de transport, la communication, et la sensibilisation. Un point intéressant de la ZAPA de Plaine Commune est que suite aux résultats des études de faisabilité, la mesure a été abandonnée (Mohamed, 2012).

2.6. Les modalités de résistance

Une fois la non-acceptabilité établie, et lorsque la mesure est appliquée, plusieurs attitudes et réactions sont possibles. Nous explorons ici les différentes modalités de la résistance. Nous chercherons à comprendre les raisons de l'engagement des acteurs dans une logique de conflit.

Les formes de résistance

La typologie établie par Lascoumes et Le Bourhis (2011) distingue deux formes de résistance : la contestation par la prise de parole (« voice »), et l'opposition par des « activités de contournement, de détournement et de neutralisation des instruments » (« exit »), le deuxième cas étant associé aux situations où l'instrument est relativement obligatoire ou incontournable (Lascoumes et Le Bourhis, 2011 :11).

Tableau 1 : Typologie des résistances des publics cibles

Attitude	Type de résistance	Exemples de pratiques de résistances
« Voice »	Contestation	- Manifestation, protestation publiques, destruction de l'instrument
« Exit »	Détournement/ Contournement	- Refus dissimulé de s'y soumettre, pratiques d'échappement ou d'évitement de l'instrument

	Neutralisation	- Pratiques destinées à fausser les mesures ou les effets (si le contournement est impossible)
--	----------------	--

(Source : Adaptation du tableau de Lascoumes et Le Bourhis (2011, p.12) uniquement la catégorie des publics cibles et sans les comportements 'loyalty')

Les raisons de la résistance

Les auteurs recensent différents motifs déclencheurs d'une opposition des public cibles. Chateauraynaud (2010) cite le déni de compétence (des acteurs, pas du politique), la politique du fait accompli, et l'expérience de la perte de prise. Gendron (2014) note de façon similaire le refus du mode décisionnel unilatéral, ainsi que la crédibilité du décideur et le manque d'ancrage dans le tissu social. En dehors de ce qui a trait aux processus décisionnels et aux questions de légitimité, elle rajoute l'opposition à une vision de la société sous-jacente à la décision, et le désaccord avec une certaine vision du progrès, de la justice, ou du bien-être. Dans cette perspective, la source de la non-acceptabilité n'est plus la menace de l'intérêt individuel mais les valeurs et conceptions du progrès matérialisées par le projet (Gendron, 2014).

Les mobilisations citoyennes sont entremêlées à des problématiques de citoyenneté (Jobert, 1998). Le processus de revendication ne se réduit pas à la nécessité de défendre des intérêts, il indiquerait une « aspiration démocratique » ainsi que le refus d'être « mis devant le fait accompli » (Jobert, 1998 :85). Même si ces réflexions ne sont pas nécessairement présente au départ, elles surviennent en chemin :

« l'investissement dans des enjeux de proximité peut être interprété comme une tentative de retrouver une capacité d'intervention politique. Au-delà d'une réaction purement défensive (passif devant les affaires du monde, on entend du moins être maître chez soi), les enjeux de proximité permettent, souvent dans un deuxième temps, de repenser les liens entre le local et le global » (Jobert, 1998 :91).

De plus, la résistance et la controverse ont tendance à s'alimenter d'elles-mêmes une fois enclenchées. Une fois la dynamique de résistance instaurée, elle est difficilement défaite : « les processus identitaires inhérents à la mobilisation des nouveaux mouvements sociaux (Melucci, 1983) tendent à cristalliser les positions pour donner forme à une véritable irréversibilité, peu importe les stratégies et la bonne foi ultérieures des décideurs. Loin d'une posture de compromis, les contestataires se construisent et se renforcent dans le conflit » (Thériault, 1994,p.30 in Gendron, 2014 :125).

Conclusion

Nous avons vu que la résistance fait partie intégrante de l'exercice du pouvoir. Les résistances ne sont ni des épiphénomènes, ni des exceptions à la règle d'une mécanique politique bien huilée, elles ne sont pas anodines, elles traversent et participent à la mise en forme des actions publiques, dans l'application pratique, la répartition des légitimités, la construction des discours, le positionnement des acteurs...

Le thème de l'environnement est au cœur de conflits. De plus en plus présent dans les controverses, il n'est pas un argument massue figé et uniforme, il est réapproprié par les acteurs selon les contextes. Il n'y a donc pas un argument environnemental mais une toile d'éléments argumentatifs qui peuvent se nouer avec d'autres thèmes (économie, santé, politique, etc.) selon des formules changeantes. Les oppositions ne sont pas

réductibles à l'expression d'égoïsmes comme le suggère la référence à un 'syndrome NIMBY'. Si les programmes modernisateurs paraissaient évidents à l'époque, l'évidence doit être maintenant co-construite avec les groupes qui sont désavantagés. Nous avons étudié les ressorts de la non-acceptabilité et des résistances face à une mesure gouvernementale. Nous avons passés en revue plusieurs couches de problématisations qui nous serviront dans l'analyse des oppositions à la LEZ.

3. Méthodologie de l'enquête

L'enquête a été faite dans une démarche de recherche qualitative (Lejeune, 2014), par des entretiens semi-directifs. L'objectif était d'interroger un nombre restreint de personnes de manière approfondie. Il est impossible de vérifier si l'échantillon de personnes interrogées est représentatif de l'ensemble des personnes concernées par la LEZ, ou de l'ensemble des personnes concernées et opposées à la LEZ, car il n'existe pas de recensement des personnes dont la voiture a été exclue de la LEZ, ni de données sur leur profil socio-économique. Plutôt que la représentativité, notre but a été d'atteindre une « saturation » des entretiens.

Nous n'avons pas atteint la saturation des entretiens en terme de profils. Nous n'avons aucun répondant roulant avec un véhicule *old-timer*, aucun ayant décidé de payer 350 euros tous les trois mois (pourtant il y en a), et il nous manque sans doute encore d'autres situations existantes. Par contre, il est raisonnable de penser que nous avons atteint la saturation des types d'argumentaires et causes de la résistance à la LEZ. D'ailleurs, même au sein de nos profils très différenciés (par exemple une personne doublement maîtrisée et un chauffeur-mécanicien), les raisons mobilisées contre la LEZ étaient finalement similaires sur le fond (mais exprimées différemment dans leur forme).

La population a été trouvée via le réseau social Facebook, où plusieurs 'groupes' sont consacrés au mécontentement des automobilistes vis-à-vis de la politique de mobilité Bruxelloise : « L'automobiliste en a marre ! », « Bruxelles Immobilité Programmée », et « Front Tegen LEZ »¹⁹. Nous avons publié sur ces trois groupes une annonce demandant à interroger des personnes concernées par la LEZ de la Région de Bruxelles-Capitale et se considérant opposées à celle-ci. Le groupe 'Front Tegen LEZ'²⁰ n'a jamais approuvé le post, sur le groupe « Bruxelles Immobilité Programmée » il y aura quelques réponses provenant surtout de personnes pas encore concernées, en revanche, sur le groupe « L'automobiliste en a marre ! », le post suscite beaucoup de réactions et de nombreuses personnes disposées à faire un entretien se manifestent. La plupart des répondants viennent donc du même groupe Facebook, ce qui peut constituer un biais, qui s'ajoute au biais central qui est que les répondants ont été uniquement recherchés via le réseau Facebook.

¹⁹Comprenant respectivement autour de 8.000, 3.700, et 44.000 membres durant le mois de mai 2020.

²⁰Par ailleurs, il est probable que ce groupe concernait plutôt la LEZ d'Anvers.

Cependant, cette méthode aura permis de filtrer les gens qui seraient peut-être opposés à la LEZ d'une façon moins affirmée ou moins conscientisée. Les personnes qui ont été interrogées sont donc suffisamment en opposition avec la politique de mobilité pour avoir rejoint un groupe Facebook spécifiquement et ouvertement engagé contre. Les témoignages recueillis proviennent de personnes se sentant fortement opposées et en colère, et contiennent des revendications et critiques qui ont été réfléchies antérieurement à l'entretien, et n'ont donc pas été déclenchées par la dynamique d'enquête. Cela nous convient puisque notre étude s'intéresse avant tout à la dimension conflictuelle de la LEZ. Mais nous garderons à l'esprit que certains arguments recueillis sont peut-être sur-représentés car propres aux membres de ce groupe Facebook, et que d'autres arguments possibles ont été moins entendus à cause de nos modalités d'accès à la population. De nouveau, nous n'avons aucune garantie que les propos recueillis soient représentatifs de la population étudiée.

En raison des circonstances dues aux mesures de confinement et de dé-confinement, les entretiens ont été faits par appel vidéo ou audio avec Skype ou Messenger. Nous avons réalisé 12 entretiens, durant généralement une heure. Les entretiens ont été réalisés entre le 18 mai 2020 et le 29 mai 2020. Le guide d'entretien est composé de questions pré-écrites, réparties par thèmes. Les entretiens sont dirigés selon les principes de l'entretien semi-directif : l'enquêteur laisse la place à l'improvisation selon les réponses de l'enquêté et la structure du guide d'entretien est souple, l'ordre des questions s'adapte au discours de l'enquêté (Quivy et Van Campenhoudt, 2006). En effet, notre objectif est d'explorer des hypothèses dont la formulation peut encore évoluer, certaines pourront être abandonnées ou affinées, et de permettre à l'enquêté de s'exprimer librement tout en restant dans le cadre posé préalablement (Sauvayre, 2013). Le guide d'entretien reprend les hypothèses de recherche, qui sont traduites en questions permettant de collecter les informations nécessaires pour la mise à l'épreuve de ces hypothèses. Les thèmes du guide s'articulent autour de ces hypothèses, construites en puisant dans la littérature sur l'acceptabilité sociale, sur les inégalités de mobilité, et sur d'autres enquêtes sur des zones de basses émissions.

4. Analyse des entretiens

Nous allons maintenant procéder à l'analyse de nos entretiens au regard des différents aspects de l'acceptabilité, des controverses et des résistances, en lien avec les enjeux de la mobilité et de l'automobilité, qui ont été présentés dans les chapitres précédents. Il est évident que puisque nous n'avons interrogé que des personnes qui se disaient opposées à la LEZ, les témoignages recueillis évaluent cette mesure de façon critique. L'ensemble de nos répondants trouve que la LEZ telle qu'elle se présente actuellement n'est pas acceptable. Cela n'est en aucun cas représentatif de l'ensemble de la population visée par la LEZ.

Tout d'abord, nous ferons une description rapide des profils de nos répondants. Ensuite, nous allons analyser dans un premier temps les critères de la non-acceptabilité de la LEZ (conséquences, évaluations de la

mesure et de l'intention politique), dans un deuxième temps les modalités de résistances à la LEZ, dans un troisième temps les controverses visibles dans les critiques de la LEZ, et dans un quatrième temps les rapports entre les oppositions à la LEZ et les inégalités. Et enfin, nous ouvrirons la notre réflexion avec une discussion plus large.

1. Profil des répondants

Nous avons interrogé 12 répondants. Mais l'un des répondants (Mike) a témoigné de la situation de ses beaux-parents dont la voiture est exclue de la LEZ. Pour 12 répondants, nous avons donc 13 'situations'. Le groupe des répondants est composé de personnes relativement âgées. La moitié des répondants ont plus de 60 ans. La moyenne d'âge est de 48 ans pour les 12 répondants. Mais si l'on rajoute les beaux-parents de Mike, elle monte à 57 ans pour 14 individus. Le groupe est majoritairement masculin, il comprend 3 femmes et 11 hommes (avec les beaux-parents). Sur notre effectif de 13 situations, 6 habitent dans la Région de Bruxelles-Capitale²¹, 5 dans le Brabant Wallon, 1 dans le Hainaut et 1 en Flandre Orientale.

Pour avoir une idée générale des divers profils socio-économiques, nous avons demandé à chaque répondant sa profession (actuelle ou passée puisqu'il y avait plusieurs personnes retraitées), son domaine et degré d'étude, ainsi que la profession de ses parents. Les profils sont relativement variés. La moitié des répondants détient un diplôme de niveau Master, l'un a un Bachelier, deux répondants se sont arrêtés aux secondaires, deux sont formés comme mécaniciens, les autres ont diverses formations. Notons qu'il y a une proportion sans doute élevée par rapport à la population belge de personnes ayant exercé/exerçant les métiers de mécanicien, chauffeur et garagiste, et gravitants autour du corps de métier lié à l'automobile (et qui y sont émotionnellement attachés). La grande majorité des répondants a obtenu son permis et eu sa première voiture à la majorité (certains même avant). Seul l'un des répondants a passé son permis plus tard et a eu sa première voiture à 26 ans, il est également le répondant le plus jeune (31 ans)²². Un tableau comprenant ces quelques caractéristiques du profil des répondants est disponible en annexe.

2. La non-acceptabilité de la LEZ

Dans cette section de l'analyse, nous nous attacherons à décrire les différents ressorts de la non-acceptabilité de la LEZ de Bruxelles-Capitale du point de vue des répondants. Nous nous attardons particulièrement sur les conséquences de la mesure (vécues et perçues) sur les individus et sur Bruxelles, sur l'évaluation de la mesure, dans ses principes, dans son application, dans les aménagements et les compensations

²¹ Je compte Guy qui habite à Drogenbos, car il est à 50 mètres d'Uccle, et la limite de la LEZ est au coin de sa rue, c'est impossible pour lui de simplement rester hors de la LEZ.

²² A l'exception de la belle-mère de Mike qui n'a pas le permis, mais nous comptons l'entité 'couple', puisqu'elle se déplace avec son mari qui a le permis.

qui y sont liés, puis sur l'évaluation de la procédure, des intentions politiques, et le rapport à l'action publique et aux représentants politiques en général, et le contexte des politiques de mobilité en général.

2.1. Les conséquences de la mesure

L'acceptabilité de la mesure dépend en partie des conséquences sociales et économiques de celle-ci (Gobert, 2013). Dans cette partie, nous présenterons les conséquences les plus directes qu'a eu la LEZ pour les répondants, ainsi que les conséquences futures qu'ils imaginent sur la Région de Bruxelles-Capitale. Ensuite, nous pousserons un peu le principe en abordant ce que les répondants prévoient si la mesure LEZ se durcit ou si les mesures de ce type se multiplient (par exemple si une LEZ se déploie dans leur région pour les personnes vivant hors de Bruxelles). Tout d'abord, les entretiens confirment qu'il y a des conséquences sociales importantes de la LEZ sur la population concernée.

Pour plusieurs répondants (4), ces conséquences se traduisent directement sur leur emploi. Laki est concerné au premier plan car il travaille dans le secteur automobile. Il est à la tête d'une entreprise de vente et recyclage de pièces automobiles, et estime avoir perdu 85% de sa clientèle (et de son chiffre d'affaire) suite à la LEZ. Dans ce secteur, c'est comme ça pour beaucoup :

« Vous connaissez du coup des gens qui ont perdu leur travail à cause de ça ? Ou ont fermé leur entreprise ? Licenciés, et forcément un chiffre d'affaires en baisse. Ça concerne presque tous les garagistes indépendants ou multimarques » (Laki, p.9).

Il va diminuer son activité jusqu'à fermer mais n'a pas de stratégie pour la suite. Le remplacement du thermique par l'électrique signifie « la mort assurée », car il n'y a pas de marché des pièces détachées, pas de réparations, « tout un circuit qui donnait du travail à tout le monde » (Laki, p.9). Il pense que tout le milieu lié à la réparation va disparaître :

« La réparation ça va disparaître. C'est les grosses... moi je pense que dans le futur, c'est les grands groupes d'importateurs qui vont prendre tout le marché. Et je pense aussi que la voiture va être jetable. Comme une télévision » (Laki, p.9).

Marc est chef d'entreprise d'une boîte de distribution de revues dans Bruxelles, dans le domaine culturel. Ce sont les voitures qu'il utilise pour faire les livraisons qui sont concernées. Il se sent attaqué par la LEZ :

« A partir du moment où lorsqu'on fait une tournée de distribution, on doit visiter... Comment je vais expliquer ça... Mettons 50 points de distribution par jour. 50 points on gagne sa vie, les gens sont payés, l'essence est payée, les taxes sont payées, il y a pas de soucis! A partir du moment où on a fait des tests, maintenant. On arrive à 27-28 points par jours. C'est dur à prendre. Donc je suis agressé dans mon boulot. Et je supporte pas! (...) Je suis agressé dans mon travail! Comment je vais déposer quelque chose dans les galeries Saint-Hubert? Et tout ça c'est la LEZ qui dans un premier temps a insinué tout ça! La LEZ est un fil rouge qui nous a entraîné vers l'anarchie totale. Fin pour moi hein. La LEZ, c'est le premier point... » (Marc, p.13).

Il a expérimenté avec des vélos-cargo mais ne croit pas que cela sera une solution, il pense donc qu'il va devoir arrêter son activité et licencier ses employés.

Henri et François sont retraités mais exercent une activité complémentaire pour compléter leur revenu. Tous les deux vivent hors de Bruxelles, et doivent s'y rendre pour leur activité. Henri effectue des contrats de photographie, il va à Bruxelles avec sa voiture car il a des soucis de santé et il a besoin d'un coffre pour

transporter son matériel. François participait chaque dimanche à l'organisation d'une grande brocante à Bruxelles, il avait besoin de sa voiture pour se déplacer et pour tracter une remorque. Tous les deux, depuis l'exclusion de leur voiture, ne s'y sont plus rendu, car ils n'ont pas les moyens ni l'intention de changer de voiture. François a donc perdu son poste, et Henri une partie de ses contrats, tous les deux ont donc perdu une partie de leur revenu fixe.

Nicholetta se rend habituellement à Bruxelles trois fois par semaine pour des raisons professionnelles (qu'elle n'a pas précisé), et ne s'y est plus rendue depuis l'exclusion de sa voiture, mais c'est arrivé en même temps que le confinement. Elle voudrait racheter une voiture pour après le confinement mais n'a pas encore pu le faire.

L'exclusion de leur véhicule de la LEZ a aussi des conséquences sociales. Sur les 7 personnes vivant hors de Bruxelles, ils sont 6 à éviter d'y aller depuis que leur voiture est exclue²³. Pour certains ce n'est pas une exclusion totale, car ils ont d'autres moyens de transports, mais ils déclarent tout de même éviter d'y aller, par exemple pour des concerts, des événements, des restaurants ou des achats. Ils sont 3 à ne plus être allés du tout à Bruxelles depuis l'exclusion de leur voiture. Par exemple Henri, qui s'y rendait habituellement pour voir son fils, pour se recueillir au cimetière (voir sa mère), pour assister à des concerts et en donner. Sur les 6 personnes vivant à Bruxelles, seul le couple des beaux-parents est actuellement immobilisé. Ils n'ont pas les moyens de racheter de voiture, et pas les moyens (physiques) de se déplacer autrement. Sur les 5 restants, ils sont 3 à avoir racheté une voiture. Les deux autres sont les seuls de nos répondants à ne pas encore être concerné à titre personnel. Mike a prévu de racheter une voiture en 2021 quand la sienne sera interdite, et Marc a prévu de s'installer en Espagne (si l'on en croit l'entretien, en grande partie pour fuir la LEZ).

Sur les 13 situations, quatre répondants ont racheté une nouvelle voiture. Trois parce qu'ils vivent dans la LEZ, un parce qu'il a besoin d'y aller pour son travail. A cela, on pourrait rajouter Mike et Nicholetta, qui projettent d'en racheter une. Ce qui fait la moitié. Pour 5 personnes il y a des conséquences très fortes (déménagement, perte d'emploi, etc.). Mais pour tous, même ceux qui ont racheté une voiture, il y a des conséquences modérées. En effet, la voiture étant déclassée par la LEZ, la revente se fait à perte. Et le rachat est coûteux puisqu'il est impossible d'acheter une vieille voiture d'occasion, ce que la plupart des répondants ont l'habitude de faire. Par exemple, Guy a acheté sa voiture d'occasion à 7.500 euros en 2005, et il a dû la revendre pour 79 euros (alors qu'il l'aurait normalement encore gardé une, deux, ou trois années). Celle qu'il a racheté lui en a coûté 20.000. Même s'il peut circuler dans la LEZ, cela aura eu des conséquences pour lui²⁴. Pour la majorité des répondants, l'achat d'un véhicule autorisé n'est pas un détail anodin dans leur budget. Notons également que pour aucun des répondants, la LEZ n'aura induit à un changement modal²⁵.

²³ Le seul qui n'évite pas est Laki qui a facilement accès à une gamme de voitures récentes puisqu'il dirige un garage. Il possède une quinzaine de voitures et peut même choisir ses plaques pour « fausser » la zone...

²⁴ Malheureusement nous n'entendrons plus parler de Guy dans la suite de cette analyse, car le temps a manqué pour retranscrire son entretien.

²⁵ Bien sur, cela ne nous dit rien sur l'ensemble de la population visée par la LEZ. Surtout puisque nous nous intéressons uniquement aux personnes qui s'y opposent.

De plus, la quasi totalité des répondants envisage de déménager si une LEZ venait à voir le jour dans leur région. Les personnes ayant racheté une voiture car vivant à Bruxelles pensent qu'ils partiront si les mesures contraignantes se durcissaient. Les seuls certains de ne pas partir sont le couple de beaux-parents, pour qui cela semble inenvisageable du fait de leur âge avancé.

Les conséquences imaginées sur Bruxelles sont très mauvaises, voire même catastrophiques pour plusieurs répondants. En effet, beaucoup associent l'interdiction de l'automobile avec la « mort » de la ville par son impacts sur les commerces :

« Faillites. Faillites, les faillites vont se calculer par milliers! Mon épouse et ses amies, elles n'iront plus jamais à city 2 ou dans le centre faire leurs courses hein! Elles vont toutes à Waterloo hein! Pourquoi? Parking gratuit! Pas de LEZ! Rien! Tranquille! »(Marc, p.11)

Beaucoup pensent que cela affectera fortement le tourisme, les petits commerces, le secteur horeca et culturel :

« (...) je parlais des restos, donc moi je n'y vais plus, enfin plus à Bruxelles, mais je suis certain qu'il y a beaucoup de gens aussi qui vont plus y aller. (...) Là aussi, les gens qui allaient à Bruxelles dans les centres commerciaux, ils faisaient des grosses courses, ils faisaient les magasins avec plein de sacs, maintenant ils vont aller dans des centres commerciaux autre part que Bruxelles. Point de vue commercial, c'est... je dis, les restos, tout ça c'est... les concerts, ce serait pas étonnant qu'il y ait moins de monde aux concerts. » (Henri, p.6)

Souvent, ce n'est pas juste la LEZ, mais la politique globale de mobilité de la Région qui est évaluée :

« C'est-à-dire qu'on ne s'est pas contentés de faire une zone LEZ, mais il y a des zones de dix, vingt, trente km/h et moi je crois que l'impact sera très important sur tout ce qui est vie culturelle et sur tous les commerçants. Tous les commerces, l'horeca etc., tout ce qui est bar, restaurant, culturel, il y a plein de petits théâtres, je parle pas des gros théâtres mais il y a plein de petits théâtres, et il y a plein de salles de spectacle etc. Moi je me dis que je n'irai plus à Bruxelles, je n'irai plus même s'il y a des concerts qui m'intéressent. Je préfère, je suis plus près de Bruxelles mais je préfère aller à Liège ou dans d'autres villes, mais je n'irai plus à Bruxelles, je n'ai plus du tout envie d'y mettre les pieds, même pour aller dans les commerces. » (Luc, p.7-8)

Cette dynamique de « faillite » de Bruxelles est couplée à un phénomène de gentrification :

« Cela va impacter énormément l'économie, les commerces. (...) Cela va être une catastrophe. Bruxelles va devenir un désert, comme le piétonnier quoi. Cela m'arrive souvent d'écrire « Rest In Peace Bruxelles » car ils ne savent pas mais ce sont des fossoyeurs de Bruxelles, ils tuent Bruxelles. Il faut bien se dire que derrière chaque voiture, il y a une personne, une personne qui peut aller faire des achats. Mais si vous retirez à chaque fois une personne qui va aller dépenser, même peu, bah cela aura un impact sur les commerçants. C'est aussi une mesure de gentrification. Celui qui a les moyens de s'acheter une EURO 5, EURO 6, il n'en a rien à foutre. Ils voudraient mettre les pauvres en dehors de Bruxelles, cela a un aspect social. » (Nicholetta, p.7)

Car beaucoup de répondants pensent que ces mesures vont faire fuir les gens :

« Puis on va faire fuir les gens de la ville. C'est déjà le cas. S'il y a trop de contraintes à vivre en ville, on ne voudra plus y aller. » (Chantal, p.8)

Ils projettent donc une ville où les inégalités seraient renforcées, entre ceux pouvant s'adapter ou se payer une voiture aux normes, et ceux pour qui c'est impossible :

« S'il n'y a pas de RER que je pense indispensable, beaucoup de gens vont partir. Ou bien les gens qui n'avaient pas vraiment besoin d'une voiture vont s'en rendre compte et vont se dire : 'ok, moi je travaille, je vais faire

du vélo, je fais mes courses à pied, je fais du local, mes enfants vont à l'école à pied, je peux avoir la voiture d'un tel à prêter si besoin ou alors j'en loue une'. Si cela leur convient, c'est super. Cela fera beaucoup de voitures en moins et je leur souhaite franchement mais pour les autres, les alternatives ne sont pas énormes... Ils doivent payer. La classe moyenne et la plus pauvre va devoir payer car ceux qui en ont les moyens, ils s'achètent une nouvelle voiture ou payent le parking, ils s'en foutent. C'est limite leur secrétaire qui va payer les amendes... Il y a une espèce de distorsion entre ceux qui ont les moyens et ceux qui ne les ont pas. Et cela va encore augmenter les choses. (...) Bruxelles risque de se vider des gens qui ont les moyens de partir. Ceux qui n'en ont pas, les locataires ou petits propriétaires vont devoir rester et subir les différentes mesures. » (Mike, p.7-8)

Ce qui mènerait à terme à une ville élitiste :

« Et une ville je m'excuse, donc à partir du moment où on a plus de solution avec les véhicules, ça va devenir un produit élitiste (...). Ca devient un produit élitiste, il faut des voitures électriques, une voiture électrique bah en dessous de 100.000 balles on a rien hein. Donc on va tourner vraiment vers une société... Les véhicules et la communication avec les véhicules, c'est un signe qu'il y aura une élite et le restant. Et ça je suis pas d'accord avec ça. Je suis pas communiste hein, houlah, loin de là! Mais je suis pas d'accord avec ça. » (Marc, p.5-6)

Nous voyons que d'une part, les conséquences sociales et économiques de la LEZ sont importantes à l'échelle personnelle des répondants, et d'autre part, les conséquences qu'ils projettent à l'échelle de la ville sont fortement négatives : une ville en faillite, désertée par une partie de la population, mais aussi une ville élitiste, ou les inégalités sont renforcées.

2.2. *L'évaluation de la mesure*

Dans cette partie, nous allons analyser plus spécifiquement l'évaluation de la mesure LEZ. La majorité des répondants juge que les conséquences économiques et sociales de la mesure sont graves.

Une critique partagée à l'unanimité est l'injustice liée à la LEZ. Les répondants citent leur propre cas, mais le plus souvent sont indignés à l'idée de situations plus difficiles que la leur, qu'ils imaginent, ou qu'ils connaissent. Par exemple, lorsque je demande à Laki ce qui le dérange le plus dans la mesure :

« Ben c'est pour les gens à budget limité. Ils ont plus de voiture. Des gens qui achetaient une voiture à 300, 400 euros, ils venaient acheter une pièce à 30 euros, puis deux pneus à 50 euros, ils passaient le contrôle technique et ils avaient une voiture. Maintenant on doit passer directement sur une voiture qui est Euro 5, c'est déjà des autres budgets. Et si vous allez vers les essences, c'est encore des plus gros budgets. Donc il y avait toute une série de petites voitures à budget limité. » (Laki, p.5)

La situation de personnes n'ayant pas les moyens de racheter une autre voiture est citée dans tous les entretiens, avec l'idée que c'est précisément la population visée par la LEZ :

« ils ont pris des mesures qui sont abominables pour les gens qui n'ont pas beaucoup de moyens. Parce que... [brève coupure de son] les zones LEZ ce sont les gens qui ne savent pas changer de voiture par manque de moyens. Ce ne sont pas les gens qui polluent en ayant des voitures de société neuve, ce sont pas les gens qui ont les moyens, classes moyenne ou riches qui savent changer de voiture tous les deux ou trois ans. Ce ne sont que les gens qui n'ont pas les moyens de changer de voiture. » (François, p.4-5)

Certains donnent également des exemples de personnes de leur entourage :

« Je connais une femme qui est aide-ménagère, elle en a besoin pour aller chez chaque client sans devoir faire des centaines de kilomètres. La voiture est impeccable mais elle va devoir la changer. Ils n'ont pas des revenus énormes ces gens. Donc pour eux ça leur pose problème. Donc c'est injuste. Pour les gens qui ont de l'argent,

moi j'ai encore les moyens donc ça va... » (Chantal, p.6)

Un élément récurrent est le cas de personnes âgées ou handicapées, qui ne peuvent pas du tout se passer d'une voiture :

« Oui, c'est antisocial, c'est surtout le côté antisocial, quoi. Il y a pas mal de gens qui n'ont... comment dire... qui ne savent pas remplacer la voiture qui en ont besoin, des vieilles personnes, des handicapés, pour faire leurs courses... alors pourquoi est-ce qu'il n'y a que ceux qui ont des voitures récentes qui pourraient faire leurs courses et se déplacer, enfin je trouve ça... c'est surtout le côté antisocial qui me dérange. » (Henri, p.5-6)

Le cas des beaux-parents de Mike est emblématique de cette critique concentrée dans l'injustice de situations difficiles. Ses beaux-parents vivent à Schaerbeek, ont travaillé et été des 'bon citoyens' toute leur vie. La belle-mère est fragilisée des suites d'une opération du cœur et d'une autre de la hanche. Le couple possède la même voiture depuis une quinzaine d'années, entretenue soigneusement, le beau-père étant spécialiste. Ils se retrouvent privé de leur voiture, et par la même occasion d'une retraite paisible et méritée :

« Ce n'est pas le public-cible de rouler en vélo, même électrique. Quoique ce soit, à 80ans, cela ne se fait plus. Je trouve que pour eux, il devrait y avoir une alternative plus plausible parce que là, ils ont l'impression qu'on leur vole leur liberté, qu'on leur vole leur pension... Pour les derniers temps qu'ils avaient à vivre, ils avaient une voiture pour aller à leur appartement à la mer, une caravane dans les Ardennes. Ils ont travaillé toute leur vie pour pouvoir jouir de ce qu'ils ont pu acquérir et là, on leur interdit l'utilisation de leur voiture (...). Ils ont une pension relativement réduite et donc acheter une nouvelle voiture, c'est hors de question. Ainsi que partir avec une voiture qu'ils empruntent pour une semaine ou deux, ça ne va pas non plus. Le train, on l'oublie... c'est vraiment super compliqué pour eux... ça leur gâche beaucoup de choses. On ne se doute pas que, des implications qu'ont des mesures comme ça sur des 'petites gens' qui, à un moment donné, se sentent pris en étau et voient leur vie détruite, c'est un grand mot mais tous les plans qu'ils s'étaient faits pendant des années sont anéantis parce qu'ils ne peuvent plus bouger. » (Mike, p.1-2)

Certains rajoutent à cela le fait qu'ils considèrent la mesure discriminatoire :

« Discriminatoire. Ni plus ni moins. La personne qui a les moyens de s'acheter un véhicule dit "propre", bah il peut continuer à circuler, et la personne qui n'a pas les moyens il ne peut plus aller à Bruxelles ou s'il est à Bruxelles, il doit se séparer de ce véhicule, véhicule dont certaines personnes avaient besoin. C'est un peu dictatorial comme système. Donc c'est totalement discriminatoire. C'est discriminatoire et même si on veut aller dans le bon sens, je ne pense pas qu'il y ait de bonnes solutions mais il y a peut-être des moins mauvaises solutions. Je crois qu'il est important de pouvoir tenir compte, aussi Bruxelles ce n'est pas une ville où... certains quartiers sont des quartiers huppés, où les gens ont plus les moyens, mais vous avez une majorité de communes où les gens ont pas les moyens de changer de véhicule. C'est leur imposer quelque chose, c'est leur imposer des dépenses dans des situations qui sont extrêmement difficiles, surtout à l'heure actuelle, on sait pas vers quoi on va avec la crise qu'on traverse. » (Luc, p.6)

A ce sujet, plusieurs répondants font référence au fait que la LEZ est anticonstitutionnelle :

« Ah oui, dans la Constitution belge, on est en théorie égaux devant la loi, c'est pas très égal, quoi, les gens qui ont des belles voitures, qui savent se payer de belles voitures peuvent aller à Bruxelles et pas les autres. Point de vue Constitution, déjà, c'est favoriser l'inégalité. » (Henri, p.16)

L'un des aspects presque aussi fréquemment cité que les questions d'inégalité, directement lié à la nature de la mesure, est le principe même de l'interdiction, interprété comme une restriction de liberté. Pour Serge :

« C'est vraiment, il y a une liberté fondamentale qui est complètement battue en brèche et bafouée. Complètement. » (Serge, p.12)

C'est aussi la conception de Thomas :

« Oui, c'est quand même une atteinte grave à la liberté. On peut pas garder, on achète une voiture nous-même qu'on peut pas garder, alors que tout d'un coup on invente une date de péremption hein, en quelque sorte, c'est quand même un énorme gaspillage en plus. Non.. Ça n'a aucun... C'est vraiment de la.. Comment on appelle ça... C'est une grave atteinte à la liberté, on est plus en démocratie en quelque sorte. » (Thomas, p.4)

Et Nicholetta :

« Je pense que la voiture c'est le moyen le plus sûr de se déplacer. C'est le moyen le mieux organisé et j'estime qu'attenter à la possibilité des gens de pouvoir prendre leurs voitures, c'est attenter à la liberté des gens et c'est très grave dans un état qui se dit démocratique. » (Nicholetta, p.9)

Pour certains, le fait d'imposer est mal pris face à l'idée que c'est à l'adulte de faire ses choix :

« Mais c'est le fait de l'interdiction. Je crois qu'on est tous adultes et si on a un véhicule qui fonctionne on peut l'utiliser, s'il ne fonctionne pas on l'utilise pas. Si maintenant c'est un véhicule qui consomme 20L/100, bah on l'utilise pas ou on est stupide de payer cette somme-là! Donc à partir du moment où je crois qu'on est, que tout le monde est adulte et plus ou moins conscient de ce qu'il faut faire et de ce qu'il ne faut pas faire » (Marc, p.5).

Quelques-uns développent un point de vue plus pragmatique à cette idée de liberté, de la décision personnelle dans le choix du véhicule :

« Je connais des gens qui ont racheté des essences et ils ne sont pas contents de la voiture qu'ils ont achetée et elle ne correspond pas à ce dont ils ont besoin. Par exemple si vous voyagez beaucoup. Que je quitte et que je fais 400 km, je vais dans les Ardennes. Je fais 400 bornes, je vais consommer moins avec mon diesel, question usure de la voiture c'est pareil. De ce côté-là j'ai le droit d'avoir une voiture... Et elle est plus puissante ma voiture. Je dois avoir le droit d'avoir une voiture qui correspond à mes besoins. Ça doit rester une liberté pour chacun » (Chantal, p.5).

Avec cette question de liberté, certains relient une sensation plus large d'être de plus en plus restreints dans leur vie par les décisions politiques. Certains en la comparant à une vision nostalgique d'une conception passée de la liberté :

« On a toujours été éduqués comme ça, tout le monde a l'habitude d'avoir une certaine liberté. Je ne dis pas que la Belgique est un pays démocratique, hein. Parce que nous sommes obligés de faire des choses même si on n'est pas d'accord avec... et je crois aussi que la liberté des uns s'arrête là où commence celle des autres. Le port de la ceinture de sécurité obligatoire, j'ai toujours été contre, je ne suis pas contre la ceinture, mais je suis contre l'obligation du port de la ceinture de sécurité. Un exemple, j'ai connu une période, j'ai connu l'avant ceinture, quoi » (Henri, p.7).

D'autres y rattachent des considérations très générales sur l'emprise de l'Etat :

« Des amis de Braine-l'Alleud, de Namur qui rigolent bien de Bruxelles en n'y allant plus depuis des années mais un beau jour, ce sera 'voiture-free' chez eux aussi. Cela va toucher tout le monde. A nouveau, c'est une façon de limiter la liberté des gens et de contrôler aussi. Avec la disparition de l'argent physique on sera contrôlé tout le temps. Le moindre paiement, ce sera avec votre carte. Vous n'avez plus de voiture, vous allez louer, vous prenez les transports avec une carte personnelle, sous les caméras, vos moindres déplacements... seront notés. Cela amplifie le sentiment de perte de liberté » (Mike, p.10).

Un autre aspect lié à la nature de la mesure, est la soudaineté de l'interdiction :

« Pas à ce point-là. Pas à ce point-là d'interdire en une fois tout le monde dehors, tous les Euro 3, tous les Euro 4, heu... on roule plus. Il y a des gens qui ont investi dans leur voiture, il y a des gens qui aiment leur voiture... et ils peuvent plus rouler, et ils peuvent plus s'acheter une autre.

Donc c'est... c'est le fait que c'est en une fois aussi, peut-être ?

C'est trop vite, c'est trop rapide, en une fois. Ça aurait été mieux qu'ils mettent des dispositions, qu'ils peuvent

neuves, mais plus progressivement, je trouve. Ne pas interdire comme ça, brutalement. » (Laki, p.4)

En effet, la majorité des répondants ont justement l'habitude de garder leurs voitures très longtemps et ne pensaient pas qu'elle serait interdite au moment de l'achat :

« J'aurais apprécié que, quand j'ai acheté ma voiture neuve, on me dise : 'regardez, votre voiture neuve, vous ne pourrez pas la garder'. J'aurais voulu être conscient que, quand j'achetais ma voiture, j'allais pas pouvoir l'utiliser plus de 4 ans, 5 ans, 6 ans... Cela est pour moi, la grosse injustice de cette histoire... C'est qu'on ait rajouté cette loi à postériori. Là où je ne suis pas au courant, je comprends qu'on puisse se sentir lésé... » (Mike, p.5)

La sensation d'injustice face à l'interdit est accentuée par l'importance des diverses taxes, assurances, et coûts, liés à la voiture. Le fait de payer ces taxes mais de ne pas pouvoir circuler partout leur semble encore plus injuste :

« (...) surtout alors on paye tout de même des taxes pour une année qui sont relativement élevées, alors la moindre des choses c'est qu'on puisse se déplacer où on veut quand on veut » (Henri, p.8)

Puisqu'ils ont payé pour, l'interdiction de circuler paraît encore plus clairement discriminatoire :

« C'est quand même toujours très cher pour une voiture que je ne peux plus utiliser comme j'ai envie, je ne peux plus circuler comme j'ai envie sur tout le territoire belge alors que je paie une série de taxes pour circuler partout. Alors cette mesure est réellement discriminatoire pour toute une partie de la population » (Serge, p.2)

Face au droit de se déplacer :

« Est-ce que maintenant parce que je ne peux pas aller dans telle rue ou dans tel coin alors que je dois y passer deux fois par jour, j'ai une réduction à ma taxe de circulation? Non. Donc il y a aucune raison. (...) Donc le droit essentiel, qui est le droit à la mobilité non d'un chien... Comment va faire une personne âgée qui a un problème de déplacement? On est condamné à la maison, on est condamné avec le coronavirus maintenant, on est condamné à la maison... Non! Qu'on arrête, qu'on arrête un peu tout ça, qu'on arrête! Ca devient scandaleux, scandaleux! (Marc, p.9-10)

De plus, presque tous les répondants considèrent qu'avec tous ces frais, l'automobiliste rapporte à l'Etat, ce qui aggrave encore leur sentiment d'injustice :

« Vous savez, l'automobile c'est la vache à lait de beaucoup de choses. Aussi bien au niveau des taxes de circulation, de taxe de mise en circulation. Mais au niveau des accises sur l'essence et de la TVA sur l'essence aussi. Donc, on contribue au PIB du pays d'une manière extraordinaire par rapport à d'autres qui n'y contribuent pas et qui en profitent. Donc, il y a déjà ce droit-là (...). » (François, p.9)

Un autre aspect important est que les répondants considèrent qu'il y a un décalage entre leur part de responsabilité dans la pollution atmosphérique et ce qu'ils voient comme une punition :

« Je vois pas en quoi ce problème, je suis le problème de la pollution à Bruxelles (...) Et ça, c'est le sentiment qu'on avait avec cette zone, c'est ce côté 'Pourquoi c'est nous qu'on vise ?' Alors que Bruxelles est remplie de conducteurs qui utilisent des voitures de société qui sont détaxées, qui ont des parkings qui les attendent en arrivant, qui sont des catégories de salariés très spécifiques, qui sont le haut du panier des salariés. » (Gary, p.3)

Si certains admettent le principe qu'il faut réduire la pollution atmosphérique, et réduire la circulation automobile, ils ont le sentiment général de se faire avoir dans la manière d'y arriver :

« L'urgence écologique, elle existe, j'ai pas un problème avec le fait de le dire. Mais la question, c'est qui va

la payer. Parce que c'est toujours le même problème, j'ai l'impression. Tu veux débattre le truc : écologie versus social... On est pas prêt à faire payer parmi les gros pollueurs. » (Gary, p.7)

En effet, aucun des répondant n'a l'impression de faire partie des gros pollueurs :

« Si, ça peut me préoccuper [la pollution de l'air], mais je trouve que les manières de les résoudre sont très discriminatoires. C'est qu'on va laisser les grosses industries autour de Bruxelles polluer Bruxelles mais on va empêcher individuellement une personne d'utiliser son propre véhicule. Qu'est-ce que moi ou quelques milliers de voitures représentent ? Ça impacte quelques milliers d'automobilistes, parce qu'il n'y en a pas beaucoup des voitures qui roulent encore bien après 20ans. En quoi empêcher quelques milliers d'automobilistes de venir occasionnellement à Bruxelles est vraiment impactant sur la qualité de l'air. Par rapport à une usine, quand je passe à Ruisbroeck devant la centrale électrique, je ferme mes fenêtres parce que ça pue. Ça a beau être de la fumée blanche qui sort y a quand même une grosse pollution parce que ça pue. Mais ça on laisse ça au bord de Bruxelles. » (Serge, p.16)

Ainsi, au croisement des questions d'injustice, de discrimination, ou de responsabilité, ce qui dérange, c'est *qui est visé* par cette mesure. De plus, la perception d'une injustice est encore renforcée par le fait qu'il soit possible de payer pour continuer à rentrer dans la LEZ :

« Entre nous, vous ne trouvez pas ça bizarre de payer 350€ par mois et soi-disant, après, votre voiture ne pollue plus. Si vous voulez prendre les gens pour des crétins, on ne peut pas s'y prendre autrement. » (Nicholetta, p.10)

Ce qui rend la mesure peu crédible :

« Parce que, ma Golf, ben je vais plus à Bruxelles, on peut aller 8 jours par an mais à condition de payer, donc on s'retrouve à nouveau avec le principe « je paie donc je ne pollue plus ». Voilà. Et je pense, je n'ai pas vérifié parce que je n'ai pas 350 euros à perdre, je pense que c'est 350 euros par trimestre. Donc je vais une fois à Bruxelles je paie 350 euros, j'y retourne le lendemain je ne dois plus payer. Il y a un non-sens dans cette décision politique qui est absolument aberrant. » (Serge, p.3)

Et ramène toujours à la division entre les personnes ayant les moyens et celles qui ne les ont pas :

« Et ce qui est très parlant par ailleurs, c'est qu'on peut acheter notre droit d'entrée dans la LEZ avec un véhicule non-propre, donc polluant, mais ça coûte très cher. Donc encore une fois, on favorise quoi? On favorise les gens qui ont les moyens. Si j'ai les moyens de payer, je sais plus combien ça coûte, c'est énorme, plusieurs centaines d'euros, pour pouvoir rentrer quelques fois dans la LEZ, ça veut dire que moi j'ai les moyens de le faire et donc je peux me le permettre. Ça veut dire encore une fois qu'on est discriminatoires, et qu'on clive la société. Il y a des gens qui ont les moyens, et les gens qui n'en ont pas ou moins. » (Luc, p.11)

Aux questions d'inégalité, se rajoute la question du principe de se débarrasser d'une voiture encore fonctionnelle. La plupart des répondants ont une vieille voiture qu'ils ont bien entretenue et dont ils ont pris soin, justement parce qu'ils voulaient la garder longtemps. Ils connaissent bien leur voiture et considèrent qu'elle est encore fonctionnelle et totalement adaptée à leur usage :

« Je n'avais qu'une seule voiture, c'était ma voiture principale, que j'utilise depuis 12 ans. Donc elle est âgée de 20 ans, c'est une occasion que j'avais achetée. C'est une voiture qui me donne, parce que je ne l'ai pas encore revendue, c'est une voiture qui me donne énormément de satisfaction. Pour son agrément de conduite, pour son confort. Sa consommation, parce que c'est une voiture qui consomme très très peu. Qui est vraiment une voiture que j'ai choisie et que j'avais envie de garder encore très longtemps. (...) J'avais prévu de la garder parce que c'est une voiture que, voilà je ne suis pas un fanatique des voitures, j'aime conduire, ça a été mon métier, instructeur de conduite, donc j'aime conduire, mais voilà c'était une voiture que j'aimais vraiment beaucoup c'était super agréable donc voilà. » (Serge, p.1-2)

Dans ces conditions, ne plus pouvoir utiliser leur voiture leur paraît absurde :

« Je n'ai pas de voiture interdite pour le moment mais elle le sera au 31 décembre de l'année prochaine. C'est une BMW qui est absolument parfaite. Qui ne consomme sur l'autoroute que 4,63 litres exactement au 100 (...). Et qui en ville est absolument parfaite et qui est entretenue, qui passe le contrôle technique sans le moindre petit trou et je trouve ça totalement aberrant qu'on impose tant de choses comme ça uniquement dans un niveau commercial. Et rien d'autre. » (Marc, p.1)

Pour certains, garder leur voiture participait d'ailleurs d'une attitude écologiste :

« Oui, encore longtemps parce que mon beau-père travaillait pour Touring Secours, il a fait toute sa carrière là depuis 40 ans, il garde ses voitures longtemps. Pour lui c'est une façon de participer à l'écologie. C'est de garder sa voiture longtemps. Ce n'est pas, tous les 4 ans, changer de voiture pour refaire chaque fois la même chose. Pour lui, c'était sa façon de participer en gardant 15 ans sa voiture. » (Mike, p.1)

Il faut noter que la plupart des répondants ont un attachement affectif à leur véhicule. De plus, détruire ces voitures leur apparaît comme du gaspillage :

« Ben déjà... étant passionné de voiture, oui, ça me dérange, oui. Parce que je mets des véhicules à la casse qui ont coûté 40 ou 50.000€ et qui sont en parfait état et ça fait... c'est triste quoi, en fait. Ça pourrait servir à des gens qui ont des moyens limités (...). C'est du gaspillage, oui. Parce que pour moi, ça pollue plus de construire des nouvelles voitures que réparer l'ancienne. Utiliser les voitures le plus longtemps ça... pour moi, ça pollue moins. Bon, je vais pas aller pour les voitures qui sont Euro 0 ou Euro 1, mais à partir de Euro 4, pour moi c'était encore acceptable. » (Laki, p.3-4)

Le jugement de la mesure est encore aggravé par l'évaluation des aménagements, autant ceux propres à la LEZ que ceux de l'offre de transport en général. Plusieurs répondants expliquent que les panneaux d'avertissement d'entrée dans la LEZ sont postés à des endroits où il est déjà impossible de faire demi-tour pour ne pas y entrer :

« J'ai vu un panneau, c'était quand... C'était hier... C'était avant-hier... Juste devant l'OTAN. Donc vous quittez le ring, vous prenez le boulevard Léopold III, et juste avant l'OTAN il y a un panneau là, c'est une caméra. Bah on sait plus faire demi-tour là! Donc automatiquement c'est un PV. » (Marc, p.8)

« Parce que le panneau de zone commence au milieu de la E411. Donc ils mettent des panneaux sur les autoroutes et ne donnent pas la possibilité éventuellement pour un conducteur de quitter l'autoroute à c't'endroit là. Donc je passe le panneau, 500 mètres après il y a une caméra, je suis pris, je ne peux même pas aller jusqu'à la prochaine sortie et repartir dans l'autre sens. Je vais payer 350 euros d'amende. » (Serge, p.3)

« (...) mais j'ai la difficulté de, quand j'arrive à Bruxelles par l'E411, j'arrive au niveau du Rouge-Cloître et là on peut plus faire demi-tour, on n'a pas de parking de dissuasion et tout d'un coup, la voiture est persona non grata et si je passe, si je passe ce truc-là pour sortir et aller me garer, je sais pas, à l'entrée d'Auderghem, eh bien je suis déjà... j'ai déjà un procès verbal. Et donc je trouve ça extrêmement mal foutu. » (Luc, p.2)

Les parkings de dissuasion permettant aux automobilistes de déposer leur voiture à l'entrée de Bruxelles sont aussi l'objet du mécontentement. L'option de déposer sa voiture et continuer sa route à vélo ou en transport en commun serait peu praticable d'après les répondants qui ont essayé. Le parking de Delta serait saturé en permanence, les autres sont mal situés, ou payants :

« Il y a Delta, le parking Delta, qui est complètement saturé en permanence, parce qu'il est pas assez grand. Y'en a un à Drogenbos, et il y en a un à côté du Heysel mais qui est devenu payant, donc c'est complètement impossible. » (Serge, p.2)

La plupart des répondants mettent en balance leur exaspération de voir leur voiture exclue avec le manque d'investissement dans les transports publics, cette alternative n'étant pas crédible à leurs yeux à l'heure

actuelle. De plus, beaucoup insistent sur le fait que le vélo n'est pas une solution pour tous :

« Au lieu de mettre tout cet argent dans des mesures comme ça, hé ben, investissez à fond dans le RER pour le faire fonctionner. Même chose pour des transports publics gratuits. Ceci est une mesure indispensable pour donner quelque chose d'attractif au gens. Parce que le vélo... Je suis cycliste quotidien mais cela ne correspond pas à tout le monde. Je vois de plus en plus de gens avec des cheveux blancs, complètement blanc rouler à vélo grâce au vélo électrique, c'est génial mais à nouveau cela ne correspond pas à tout le monde. Certains ne savent pas rouler à vélo, ils ont peur et ça ne leur correspond juste pas... trop vieux ou pas assez agile. Je pense que mettre la politique uniquement sur le vélo, comme on fait maintenant, c'est exagéré... » (Mike, p.6)

Les compensations liées à la LEZ ne sont pas non plus bien accueillies, et attisent plus l'agacement qu'autre chose, comme ces quelques extraits à propos de la prime Bruxell'Air l'illustrent bien :

« C'est lamentable, lamentable, lamentable! C'est lamentable, comment peut-on oser dire ça! Je ne comprend pas, je ne comprend pas! Non c'est lamentable, c'est lamentable. Personne ne va le faire! » (Marc, 10)

« Il y avait peut-être bien cette communication disant qu'il y a moyen d'avoir une prime bruxelloise – le nom me rappelle quelque chose – mais j'ai plus le souvenir de l'insulte ajoutée à l'injure qui était de me dire « Tiens, t'as qu'à te promener ». C'était un peu le sentiment que me donnait ce courrier. » (Gary, p.2)

« WOOUA, non on appelle ça du foutage de gueule... Non et me donner 4 ou 5 000€ pour acheter une voiture électrique à 80 000€ que je n'ai pas... C'est aussi de la rigolade... » (Mike, p.5)

« Ouais... un paquet de chiques et un ballon, ouais non [rires]. » (Thomas, p.5)

Parmi les répondants, tous ne sont pas convaincus que la pollution atmosphérique soit un problème, ni que ce problème soit réellement important. Mais même parmi ceux qui pensent que quelque chose doit être fait à ce sujet, aucun n'a l'impression que la LEZ va améliorer la situation. Pour certains, le lien entre ces automobiles et la pollution n'est pas du tout une évidence :

« Non si la pollution est mauvaise pour la santé, c'est un fait établi, mais de là à faire un lien avec les voitures, et comme par hasard justement celles-là qui sont quand même minoritaire en plus, c'est n'importe quoi. Surtout qu'en étant mécanicien justement, je sais très bien comment fonctionnent les normes de pollution, comment fonctionnent les moteurs en général, et c'est rien d'autre que du commercial, ça n'a aucune valeur réelle, fin, c'est plus du marketing qu'autre chose. » (Thomas, p.3)

Pour les autres, ils adhèrent à l'idée qu'il faudrait moins de pollution et que les voitures y participent, mais pas que c'est la LEZ qui apportera ce changement :

« Donc, j'ai pris les devants, j'ai racheté une autre voiture, qui n'est pas beaucoup plus jeune, qui date de 2005, mais qui sera encore bonne 2-3 ans et qui correspond à ce que je fais, mais avec ce sentiment qu'en terme de pollution, je pollue pas moins. C'est ça ce sentiment aussi, parce que je consomme plus d'essence, c'est un plus petit moteur, c'est pas la même chose. » (Gary, p.2)

Ils n'ont pas l'impression qu'on touche les bonnes personnes :

« (...) parce que je pense que niveau pollution ce n'est pas ça qui a changé grand-chose. Ça a touché essentiellement, bon moi je suis un peu moins concernée, des gens qui avaient pas les moyens de s'acheter des grosses voitures, qui n'ont pas toujours les moyens de la renouveler, ou alors des personnes plus âgées comme je prends le cas de mon père, qui roulent très peu, mais qui ont besoin d'une voiture parce que bon ils deviennent moins valides, et qui ont besoin d'une voiture et qui la gardent longtemps. Donc ça a touché que des gens comme ça et les gros rouleurs qui sont des gens qui s'en foutent et qui habitent à l'extérieur de la ville, en pensant qu'on paye leurs kilomètres qu'on paye leurs bagnoles et tout le bazar donc ça leur coûte rien, ben ces gens-là ils continuent à se déplacer dans Bruxelles... » (Chantal, p.3)

Souvent, ils n'ont pas l'impression qu'on s'y prend de la bonne manière et plaignent pour un autre

système (un péage urbain, mettre des filtres à particules, développer fortement les transports publics et les parkings à l'entrée de Bruxelles). Surtout, tous sont dubitatifs sur les effets concrets qu'aura la LEZ sur la qualité de l'air. Nous développerons plus le débat autour de la pollution et de la LEZ dans le point dédié aux controverses.

Les répondants articulent leur critique de la LEZ en faisant valoir la nécessité de la voiture. Par exemple, pour les personnes avec plusieurs enfants :

« Il est clair que l'automobile contribue à la pollution, on peut pas le nier. Par contre, il y a la nécessité de l'automobile, et pas uniquement pour les professionnels. Il y a beaucoup maintenant de gens qui sont dans des familles qu'on dit « monoparentales ». Moi, je vois très mal la madame ou le monsieur avec deux ou trois enfants, aller faire ses achats à vélo, quoi. Il faut pas rire. Surtout en zone LEZ. C'est gens ont en général peu de moyens et vont s'achalander dans des grandes surfaces qui ont des parkings et qui sont à l'extérieur de Bruxelles. Ils ont besoin d'un véhicule. À part les quelques jeunes écolo-bobo à vélo, et encore, qui font de leur nez mais qui n'ont pas encore beaucoup d'enfants et qui sont en pleine forme physique. Puis il ne faut pas oublier que Bruxelles c'est plein de collines, les gens plus âgés ne savent pas monter, bah et il y a le Mont-des-Arts, voilà. C'est la folie, on est pas au plat pays, quoi. » (François, p.10-11)

Lorsque l'on habite dans une zone peu desservie par les transports publics :

« Mais, ça ce sera possible le jour où il y aura assez de transports en commun, et partout. Je vous donne un exemple, celui que je connais le mieux, c'est le mien. Moi, j'ai pas de gare. J'habite pour le moment à Ohey, en face de Namur. La gare la plus proche est à Andenne. Mais, on est pas dans le plat pays. Je fais comment ? Je vais en vélo jusqu'à la gare ? Ah non, je peux prendre la TEC. Mais même s'il y a deux ou trois bus à certaines heures, quand c'est les heures quand c'est l'entrée des écoles ou le soir quand c'est sortie des écoles. Je ne peux pas aller au cinéma à Namur, parce qu'après il n'y a plus de bus. Donc, on est obligé d'avoir un véhicule privé. Il n'y a pas d'autre solution. » (François, p.13-14)

Lorsque des problèmes de santé rendent les transports publics pénibles, en plus du fait que les horaires limitent les activités :

« Alors, y aller en transports en commun, je trouve que d'abord ils sont très chers, proportionnellement avec ce que je consomme avec ma voiture, c'est vraiment très cher, c'est une grosse perte de temps, et alors j'ai des petits problèmes médicaux, mais qui m'empêchent de me déplacer facilement, quoi. J'ai été opéré à la colonne vertébrale, des trucs comme ça... Ecoutez, rien qu'ici, j'habite à la gare de Faux, rien que monter dans le train, la première marche pour monter dans le train, je me suis déjà fait mal au dos, elle est tellement haute que pour monter dans le train je dois me tirer avec la rampe, quoi. Donc si je dois porter quelque chose par exemple... ou alors je dois le mettre dans le train, mais ça c'est très difficile. (...) . Entre autres, les transports en commun, il y a aussi un problème c'est que ici, le dernier train qui passe à la gare de Faux, c'est plus ou moins 22h30. Ce qui veut dire que quelle que soit l'activité que je fasse, pour prendre le dernier train qui part d'Ottignies vers 22h15-22h20, je dois partir de Bruxelles vers 20 ou 21h quoi, donc les concerts en transports en commun, il faut oublier, quoi. Un concert ou même un resto, n'importe quoi, hein. (Henri p.2-3)

Ce sont aussi les exigences du rythme de vie d'un emploi à temps plein qui peuvent rendre la voiture indispensable :

« Je trouve ça pas normal que j'aie du mal à faire mes courses. C'est pas normal. Je comprends pas, dans une société où on me demande de travailler 40 heures semaine... Et en fait, la société est pensée de cette manière-là. Mes courses, il faut que je les fasse vite fait, dans un supermarché, et j'y vais en bagnole, je dois pouvoir tout mettre dans mon coffre et vite fait chez moi, déposer, me garer devant la maison et décharger. En fait, le mode de fonctionnement Bruxellois n'est pas celui-là, il est difficile à mettre en place, au sens où c'est dur d'accéder au supermarché en voiture, si il n'y a pas de parking, t'es avec ton cabas, et tu dois marcher 500 mètres, peut-être plus, la taille de tes courses varie en fonction de ton cabas... Tout ça m'emmerde, c'est un mode de vie que je ne suis pas sûr de vouloir. Peut-être que si je travaillais 20 heures semaine, je prendrais

plus de temps à m'organiser autrement pour aller dans un marché bio. Mais pour le moment, c'est pas une question réelle, en fait. » (Gary, p.15-16)

Dans les cas où la voiture est nécessaire, priver de voiture s'assimile donc à priver de liberté :

« (...) je sais qu'il y avait un slogan, il y a pas mal d'années, c'était un autocollant « ma voiture c'est ma liberté ». Sans voiture je peux plus rien faire, hein, pas de musique, pas de photos, plus rien, je vois personne, hein. L'endroit où j'habite, il y a 4-5 voisins, on se dit bonjour, on papote un petit peu, mais je sais plus voir personne, plus rien, parce que au moindre déplacement, c'est prendre au moins un train ou plusieurs. Encore une exemple, mais ça, ça n'a rien à voir avec le LEZ, mais j'ai une de mes filles, si elle a pas de voiture, elle sait plus aller travailler. Ou alors elle arrive toujours en retard et elle doit partir plus tôt. Parce qu'elle doit déposer ses enfants à l'école, et même en étant là à l'ouverture de la garderie, elle ne sait pas, en tout cas en transports en commun, elle ne sait pas être à l'heure à son travail. Et le soir elle devrait partir plus tôt pour être là avant la fin de la garderie. Donc ça n'a rien à voir avec le LEZ, mais c'est encore une fois, la voiture est indispensable pour une certaine catégorie de personnes. Les invalides, ceux qui travaillent, ceux qui ont du matériel à déplacer, des vieilles personnes... » (Henri, p.14)

Au vu de cette dépendance à la voiture, en cas de privation, la situation devient insoluble et mène à une déchéance :

« *Du coup, ils (les beaux-parents) n'ont vraiment pas d'autres solutions ?*

Eux non, pas de solutions... A part, peut-être, faire appel à des taxis pour handicapés ou autre... Mais pour eux, c'est une déchéance. Ils avaient toute l'indépendance qu'ils voulaient, à partir même loin quand ils le voulaient, un mercredi, jeudi ou un vendredi... Mais là, ça va leur coûter des sous en plus, leur voiture était amortie, elle ne leur coûtait plus rien. Les entretiens, c'est lui-même qu'il faisait, du coup ça va leur coûter des sous... Ils ont hésité à garder leur voiture et payer tous les mois 350€... fin tous les 3 mois. Ils ont hésité à faire ça mais ils n'ont pas les moyens... C'est un peu le résumé, en tout cas, je suis vraiment triste pour eux. » (Mike, p.3)

Notons par ailleurs que les répondants se sentent touchés très personnellement par cette mesure, plusieurs répondants étaient réellement énervés en abordant ces questions, ou avaient la voix plutôt tremblante de tristesse. Par exemple Nicholetta, qui ressent de « la rage » :

« Mais c'est terrible, cela me fait faire des cauchemars, je vous assure... Ah si si, c'est horrible ! C'est à un point un tel que je crois que si j'ai les décideurs devant moi je vais avoir une réaction très violente (rire nerveux). Parce que ce sont des gens qui décident qui ne sont pas dans la réalité. » (Nicholetta, p.5)

Plusieurs se sentent personnellement attaqués, et mentionnent également l'impact de ces mesures sur le secteur automobile en général :

« Fin c'est vraiment une attaque contre les gens. Ils ne se rendent pas compte de ce qu'ils font. Enfin ils se rendent compte peut-être, et c'est encore pire, je ne sais pas. C'est tout un secteur qu'ils attaquent aussi, tout ce qui est mécanique, carrosserie, tout est attaqué, directement, puisque qui va réparer une voiture ancienne en sachant qu'elle est interdite dans peu de temps ? Qui va encore prendre soin de ses affaires ? C'est fini, on ne peut plus envisager quelque chose. » (Thomas, p.8)

2.3. *Évaluation et interprétation de la mesure du point de vue politique*

Concernant la prise de décision et la procédure de mise en œuvre, la plupart des répondants expriment une grande défiance face aux politiques. Lorsque j'évoque la question de la consultation autour de la mesure, tous considèrent que les politiciens ne font de toute façon que ce qui leur plaît :

« Bien sûr. Si on avait été concertées, énormément de choses seraient différentes. Ils veulent pas qu'on soit

concertés justement, ils veulent faire ce qu'ils veulent. » (Thomas, p.4)

Le manque de concertation et la prise de décision dans un entre-soi sont perçus comme la norme :

« Mais il y a pas eu de consultation. Il y a pas eu de consultation! C'est des heu... Oui, toi tu ferais ça, moi je ferais ça, donc si toi tu fais ça, moi je ferais ça, c'est comme ça! J'ai fait assez d'évènements dans le temps avec des politiques et des choses pareilles pour en être dégouté à en dégueuler. Ces gens sont d'une crédibilité un peu moins élevée que le crapaud. » (Marc, p.15)

Les politiciens sont « dans leur tour d'ivoire » :

« Ils prennent des décisions sans qu'il y ait des études et concertations qui puissent être faites, qu'elles sont les possibilités que l'on a. Mais ça c'est tous les politiques, je viens de lire un article – c'est pour la parenthèse – un directeur d'école qui écrit une lettre ouverte à la ministre de l'enseignement fondamental en région francophone, il dit voilà vous avez pris des décisions qui sont inapplicables et vous ne nous avez pas demandé notre avis.

Ils l'auraient su que c'est pas applicable si...

Voilà, et ça c'est le problème des politiques, en Belgique. Enfin pas qu'en Belgique, c'est comme en France, ces personnes sont dans leur tour d'ivoire, et ils prennent des décisions sans qu'il y ait la moindre concertation, fin... » (Serge, p.10)

Il n'y a quasiment aucune confiance dans le système politique ni ses représentants :

« Ce qu'ils proposent en plus de ça n'est pas du tout bien pensé. A mon avis il y a des sociétés qui paient les politiciens pour qu'ils prennent leur produit hein. Faut pas rêver y'a une corruption terrible en Belgique. » (Serge, p.9)

Les partis dans leur ensemble sont vu comme peu digne de foi :

« Euh, je vais dire que, l'intérêt d'un politicien, quel que soit son parti hein, parce que attendez, les escrocs à Bruxelles, vous avez les extrêmes-droites à Anvers, la N-VA, ils ont voté la même chose hein. Que ce soit Bruxelles qui est dirigé par des socialistes et des écolos, à Anvers par la N-VA qui est beaucoup plus à droite, vous voyez, ils ont tous voté les zones LEZ. Donc, c'est pas une question de parti, c'est ce que vous disais au départ. Mais, euh, le but ultime d'un politicien c'est de se faire réélire et d'avoir le plus longtemps et le plus souvent des fonctions importantes. Il y a une certaine mode bio, écolo, etc., qui s'est mise en place et qui cherche à avoir plus de voix aux élections suivantes. C'était donc pour eux, quel que soit leur parti je le répète, une occasion de se faire bien voir, voilà. » (François, p.4)

Plus aucun politicien ne suscite la confiance et les projets politiques non plus :

« Non moi ce qui m'énerve, c'est le manque de concertation, les sondages truqués et heu... C'est qu'on perd tout repère entre les gens soi-disant élus et on perd tout repères... Il y a personne qui tape sur la table et en disant on va changer ça, on va faire ça bien. Développement durable, c'est des mots de cocktails parce qu'il y en a pas. » (Marc, p.17)

De plus, les répondants ne se sentent pas du tout représentés ni par les décisions prises ni par les représentants politiques :

« J crois que quand ils [les membres du groupe facebook] s'emballent avec Pascal Smet le problème c'est qu'ils ont pas totalement tort sur un aspect, c'est-à-dire « Mais qui est ce type, qui est ce type qui parle à Bruxelles, qui représente-t-il ? Qui vote pour lui ? ». (...) Il a ce côté en fait où il ne représente pas grand-monde et il est très très... C'est vraiment un truc dont je me faisais la réflexion : il y a une petite population flamande à Bruxelles qui est globalement pas trop de classe populaire, qui est de classe moyenne. J'ai toujours eu un peu ce sentiment que c'est une population de classe moyenne qui est fixée à Bruxelles, qui va pas partir de Bruxelles, qui est typiquement une population qui peut être intéressée par la question écologique et qui n'a aucun problème à voter pour les personnes qui ne les affectent pas. Tu vois ce que je veux dire, c'est qu'il fait plaisir à son électorat, c'est le sentiment que j'ai. » (Gary, p.13)

Il y a la sensation que les politiciens protègent leurs intérêts alors que l'intérêt des répondants n'est pas

pris en compte :

« Et comme par hasard c'est des gens qui ont de vieilles voitures et les politiciens qui votent ça en général ils ont des belles voitures de fonction et tous leurs copains sont des gens de leur... comment dire, leur catégorie sociale qui ont aussi des voitures neuves. Ils n'allaient pas inclure toutes les voitures, évidemment. Ils vont pas se tirer une balle au pied. » (Henri, p.6)

Puisque le pouvoir des publics visés est minime par rapport à d'autres groupes ou intérêts privés :

« Je crois qu'on doit arriver à 6-7 milles personnes qui ont dû abandonner leur voiture sur la RBC plus ceux qui ne viennent plus en voiture de l'extérieur. Mais ce n'est pas ce nombre de personnes-là qui ont fait la loi. Ce sont les lobbies qui ont été imposés, ça arrange les fabricants de voitures qu'on les renouvelle. » (Chantal, p.6)

A ce manque de confiance profond dans la parole et les actes politiques, vient s'ajouter un scepticisme prononcé pour les statistiques qui viennent justifier ou appuyer les décisions politiques :

« Voilà à nouveau c'est un ou des politiques qui imaginent ça, et ils donnent des statistiques. Mais les statistiques c'est un pied dans l'eau bouillante, un pied dans l'eau glacée et la moyenne on doit avoir bon. C'est ça une statistique. Donc ils arrangent pour moi leurs sondages, à leur sauce, ils disent 'vous voyez on a beaucoup de gens qui sont d'accord avec le plan Good Move'. » (Serge, p.10)

Les chiffres communiqués sont considérés comme manipulables et manipulés :

« Non la pollution à Bruxelles, je ne sais pas parce que moi je... je... je ne crois plus à tout ces chiffres, ces machins là qu'on nous balance à longueur d'année. Un chiffre, à part $1+1=2$, on manipule un chiffre heu... j'adore les statistiques et c'est pour rigoler ce qu'on peut faire dire à un chiffre... » (Marc, p.15)

De plus, certains ont également l'impression qu'il y a une manipulation dans la présentation de l'opinion publique à ces sujets :

« On ne sait pas! On ne sait pas s'exprimer, on est devant le fait accompli. Donc heu... On ne sait pas s'exprimer, on ne sait pas! Je viens de lire, il y avait un moment pour l'histoire de la chaussée d'Alsemberg à Uccle, là. Il y a eu un vote de 186 personnes. Mais c'est quoi ça? Qui a voté? Moi j'ai demandé à toute la rue, personne. Qui a pondu cette histoire là? » (Marc, p.19)

Et donc que l'on falsifie la validation populaire de ces décisions :

« Euh, j'ai vu le mot [Good Move] dans un des posts Facebook, que selon Good Move, la plupart, je ne sais plus combien, 89% des Ucclois, riverains de la chaussée d'Alsemberg, voudraient une zone piétonnière. Seulement, ça a été fait sans leur accord, et par vidéo-conférence en leur demandant en dernière minute alors que les gens n'étaient pas là. Enfin, ce sont des pourcentages staliniens, ce sont des manières de faire staliniennes. Tout à l'heure, j'ai été sur le Facebook du bourgmestre de Bruxelles, Philippe Close, et il y a un post où il y a marqué : « La ville aux Bruxellois, aux vélos et aux piétons, et nanani, et nanana ». Ben, c'est le seul post où il a désactivé la possibilité de faire des commentaires. Si ça c'est pas des manières staliniennes ?! » (François, p.12)

Il y a finalement la sensation que cette mesure ne bénéficie à personne et n'est approuvée par personne en dehors du monde politique :

« Tout le monde a été contre. Et tout les sondages, toutes les enquêtes, tout ça c'est du bidon total. Je connais personne... pourtant je connais un peu de monde... Je vois parfois des centaines de personnes dans une journée, je connais personne qui a voté pour ou qui est d'accord avec la LEZ ou les restrictions de vitesses dans Bruxelles. Mais personne! Personne de chez personne. » (Marc, p.11)

La défiance face au discours politique est également renforcée par la sensation que la mesure LEZ

s'inscrit plus largement dans une politique de mobilité anti-voiture :

« Ca a commencé par les LEZ mais ils sont en train de bloquer les routes dans tous les sens partout à Bruxelles. Ca c'est une mesure parmi d'autres. Je pense qu'ils veulent réduire le nombre de voitures et c'est un moyen d'y arriver. C'est aussi simple que ça. » (Thomas, p.4)

Les répondants ont le sentiment que l'élimination des voitures est le réel objectif, et que l'automobiliste n'est plus pris en compte dans les politiques de mobilité :

« Et je sais de quoi je parle, niveau cycliste, parce qu'il y a 51 ans j'ai failli me faire tuer par une voiture qui a brûlé un feu rouge quoi. Donc je suis quand même, je suis plus du tout cycliste depuis des années, je suis conscient que la faute se partage. Mais ici on a une politique de mobilité qui ne va que dans le sens : « il faut éliminer les voitures (...). Je ne l'ai pas assez approfondi, mais le plan *good move* de toute façon pour moi, encore une fois, ne met en avant que la mobilité vélo, trottinette, transport en commun. Mais pour moi c'est un plan de concertation qui devrait concerner tous les usagers de la route. Et voilà les personnes qui sont automobilistes, qui représentent quand même la majorité des gens, par rapport aux cyclistes et aux trottinettistes, qui sont aussi extrêmement dangereux. » (Serge, p.10)

Même quand le prétexte est la facilitation des autres modes de transports :

« (*concernant l'installation de pistes cyclables*)

C'est encore un moyen de limiter l'espace des voitures. A nouveau, c'est plus pour limiter le nombre de voitures que pour faire circuler les vélos. » (Mike, p.9)

Beaucoup de répondants soulignent également l'incohérence politique d'avoir encouragé le diesel pendant longtemps. De plus, ils jugent qu'il y a un manque de cohérence de la mesure LEZ avec d'autres mesures de la politique de mobilité du gouvernement bruxellois. A ce titre, de nombreux répondants critiquent le principe des zones à 30km/h et 20km/h :

« Mais maintenant, ce qui m'embête c'est toutes ces restrictions que l'on fait maintenant, c'est qu'on provoque les embouteillages. Donc maintenant, je suis certains que le prochain rapport, d'ailleurs j'ai regardé, la pollution a augmenté. Forcément, si avant pour faire Evere-Uccle, je mettais 20 minutes et maintenant j'en met 45, automatiquement je consommerai plus. Et cette histoire de 20km/h dans les... et 30km/h dans les zones de basses émissions, si quelqu'un roule à du 20 à l'heure, on est tout le temps entre la première et la deuxième. Et moi j'ai le voyant qui dit attention, mauvaise combustion des gaz. 30 à l'heure c'est la même chose. Si maintenant, les politiciens réfléchissaient un peu, ce qui est un deuxième débat, parce que je crois que ça existe plus un politicien qui réfléchit à quelque chose d'autre qu'à son portefeuille, il dirait voilà, vous pouvez pas dépasser les 1500 tours/minutes dans la voiture. Ou les 1200. Ou les 2000. Fin j'en sais rien, là ce serait crédible. » (Marc, p.7)

Certains mentionnent des conséquences indirectes, que nous appellerons conséquences cognitives, de la LEZ . Selon certains répondants, la mesure a des effets indirects liée à la communication faite autour, par exemple une sensation de culpabilisation :

« Ca, par contre, je pense que tu te sens très impacté parce que tu ne comprends pas ce que tu as fait de mal.

Oui, tu as l'impression qu'il y a une culpabilisation ?

Oui, très fort. » (Gary, p.6)

La LEZ créerait une stigmatisation des personnes roulant avec une vieille voiture :

« Ce qui est très dérangeant c'est qu'elle stigmatise des gens : si vous avez des anciennes voitures que l'on remarque à leur plaque par exemple. Et des gens font des remarques par rapport à ça, du genre 'vous avez une ancienne voiture, elle est polluante'. Et donc ça, ça ne va pas. 'Tu roules encore avec cette vieille voiture, mais tu sais que ça pollue'. » (Chantal, p.5)

Mike ressent également un changement du regard des gens. Certaines voitures qui suscitaient la

sympathie et l'enthousiasme sont maintenant mal vues :

« Je ressens, en effet, quelque chose que je n'ai jamais ressenti. Je ressens des gens qui regardent différemment des vieilles voitures. Une 'Coccinelle', c'est un capital sympathie, comme un "2CV", les gens vous regardent et ils interpellent par ex: 'ho maman, regarde, qu'est-ce que c'est ? C'est rigolo !' Et moi, j'ai de plus en plus des réflexions tel que : 'ho toi, avec ta vieille carriole, ça sent l'essence, ça pue !' Alors qu'avant, je n'avais jamais eu ça. » (Mike, p.4)

En plus de ces conséquences cognitives, ils sont également plusieurs à s'inquiéter des conséquences politiques indirectes qu'aurait la LEZ. Henri par exemple, remarque qu'il y a beaucoup de colère exprimée contre ce que font les partis écologistes, et craint que cela profite au Vlaams Belang aux prochaines élections, car ce serait le seul parti à s'opposer à la LEZ. A un niveau plus léger, les beaux-parents de Mike qui votaient toujours Ecolo vont arrêter car ils se sentent trahis. D'autres déplorent la création d'un dualisme opposant le vélo et l'automobile :

« Je voulais aussi dire qu'on instrumentalise les cyclistes contre les automobilistes. On forme deux camps. Moi, je suis les deux et piéton également. Je trouve que l'on n'a pas besoin de deux camps. Personnellement, je n'ai pas besoin de piste cyclable pour rouler à vélo dans ma rue.

C'est vrai que dans ce groupe (Facebook), il y a beaucoup de commentaires anti-cyclistes.

Oui, évidemment. Moi j'essaie de défendre, il y a des extrémistes de chaque côté mais je vois beaucoup plus de violence de la part des cyclistes que de la grosse 'baleine' automobiliste. Je me suis déjà fait moi-même agressé en étant au volant par un gars qui trouvait que j'étais trop prêt de lui. Il en a sorti son cadenas et a commencé à le faire tourner autour de sa tête en me menaçant de taper sur ma voiture. Il y a une haine qui s'est créée au lieu de se partager l'espace ensemble comme on l'a toujours fait. Avec ces 2 camps, on instrumentalise ces pistes cyclables pour diminuer l'espace des voitures afin de les supprimer. Cela est vraiment important pour moi, une preuve de malhonnêteté. » (Mike, p.9)

Ces politiques auraient donc comme résultat collatéral de monter les usagers de la route les uns contre les autres :

« Parce que ces partis politiques sont très extrémistes, et ils arrivent à ce que, effectivement, une partie des usagers de la route prennent en grippe une autre partie. Le cycliste qui est un usager de la route qui est tout à fait respectable, prend en grippe la voiture. Et l'automobiliste va prendre en grippe le cycliste parce qu'il traverse sur des passages sur piéton, ce qui est interdit, s'il veut traverser sur des passages pour piétons il doit descendre de sa bicyclette ; il roule sur les trottoirs, il ne fait pas attention aux priorités, il passe les feux rouges alors qu'il n'y a que dans certains cas que ça peut se faire. Donc je pense que ces mesures ne font que monter les gens les uns contre les autres. » (Serge, p.9)

2.4. Les résistances

En ce qui concerne les formes de résistances (Lascoumes et Le Bourhis, 2011), la LEZ laisse peu de marge de manœuvre à l'interprétation ou à l'appropriation. Comme nous l'avons vu, certains la contournent, mais cela ressemble moins à une adaptation qu'à une conséquence subie. En effet, le cadenassage de la mesure par le système de surveillance et la punition systématique empêche toute pratique réelle d'évitement et tue dans l'œuf toute velléité de détournement ou de désobéissance, renforçant sans doute le sentiment d'impuissance et de colère. La mise en œuvre de la LEZ est décisive et sans nuance. Dans cette situation, la résistance individuelle s'exprime principalement par le discours.

La résistance peut aussi se muer en tentative de défaire et remettre en cause l'application de la LEZ

par une entrée dans l'arène médiatique et politique. Peu de répondants ont tenté quelque chose pour s'opposer concrètement à la LEZ. Certains ont envoyé des courriers à différents responsables politiques, sans recevoir de réponse, mais la plupart sont dubitatifs sur leurs possibilités d'action. Par exemple Laki, à propos d'actions pour se plaindre :

Non, non. De mon expérience, quand les politiques ils ont décidé, c'est comme ça et pas autrement (rires). » (Laki, p.6)

Plusieurs mentionnent le fait qu'ils sont maintenant âgés, et qu'ils n'ont pas l'énergie pour lancer un mouvement de revendication, ainsi que le fait que pour avoir du poids, il faut rassembler un grand nombre de personnes et de moyens financiers. Or, cette mesure les touche individuellement et séparément. Et ils ont plutôt peu de moyens :

« Non. D'abord, parce que j'ai dit que, enfin moi tous les gens que j'ai connu ou que je connais, enfin soit, bon, parce que j'ai 66 ans, donc ils sont soit déjà décédés ; soit, ils sont à Bruxelles ou à l'étranger où j'ai travaillé avant, etc. Donc, je suis un peu, enfin, nous, avec mon épouse, on est un peu tout seuls. Quasiment plus de contacts sociaux quoi. La deuxième raison c'est que pour faire quelque chose, et c'est le nerf de la guerre, il faut de l'argent. Alors, le gros avantage de, je dirais, de fous-furieux, dans le style Gracq, « Groupement des cyclistes de tous les jours » ou je ne sais pas comment ça s'appelle, pro-vélo et tout le bazar. C'est qu'ils sont en groupe justement, ils ont une représentation. Tandis qu'un particulier, il n'a pas de poids. Et ça c'est le problème, les automobilistes ne se sont pas rassemblés assez tôt. Et maintenant, je vois que ce groupe [facebook] est apparu et voilà. Et il est temps qu'il y ait une espèce de représentation officielle des gens qui ne sont pas d'accord avec ce genre de décision. » (François, p.7)

A cet égard, le groupe Facebook « L'automobiliste en a marre » apparaît comme une occasion de partager une cause commune et d'être compris :

« Comme ils sont super motivés en ce moment, à ce rythme-ci, je suis sûr qu'ils vont y arriver. En supprimant la liberté des gens, à édicter des lois contraignantes. Ils vont y arriver, l'état est plus fort que tout ! Il existe juste des petits groupes, comme 'Mauto-défense'²⁶ où l'on peut encore un peu s'exprimer, comme un bol d'air où l'on peut se sentir compris. Nous sommes réprimés et incompris. » (Mike, p.9)

Ce groupe est aussi un lieu où réfléchir à des moyens d'actions. Beaucoup ont en tout cas l'intuition qu'il faut réfléchir à ces questions et qu'il manque d'un groupe pour défendre leur position, et certains ont l'espoir que ce groupe Facebook puisse jouer ce rôle. Cependant, la question de réunir un collectif de personnes concernées est difficile. D'une part, parce qu'ils ne savent pas qui sont les autres personnes concernées par la LEZ en particulier et qu'il faut donc d'abord se 'trouver', d'autre part parce qu'il faut réunir ces personnes autour d'un projet commun et de conceptions communes. Ils sont plusieurs par exemple à ne pas se sentir en adéquation avec les propos qu'ils voient sur le groupe Facebook 'L'automobiliste en a marre', ou à vouloir un espace de discussion qui ne soit pas juste 'contre' :

« Encore une fois, je vois ce qui se passe sur 'L'automobiliste en a marre', mais ok, on va manifester contre, qu'est-ce qu'on fait comme proposition? Comme alternative? Est-ce que c'est juste attaquer pour dire "maintenant on peut rentrer en ville avec notre bagnole", moi ça ne m'intéresse pas. Ce qui m'intéresse c'est comment mettre en place, réfléchir avec les acteurs politiques, avoir une association qui a une réflexion mais qui n'est pas juste contre. Moi j'ai l'impression qu'ils sont juste contre. Je sais pas, j'ai pas cherché, je devrais plus creuser, aller voir sur internet quand j'aurai le temps, et peut-être que je m'associerai avec eux, mais si c'est uniquement dans le cadre de la dénonciation ça ne m'intéresse pas. » (Luc, p.12)

²⁶Asbl fondée par la personne qui a fondé le groupe « L'Automobiliste en a marre », qui vise la défense des intérêts des automobilistes et motards.

D'autres, au contraire, trouvent que la posture du groupe est trop « gentille » et qu'il faut des actions fortes pour faire bouger les choses. Tout simplement, ils ont tous des positions différenciées sur le spectre de l'opposition à la LEZ, certains tirant plus vers une défense de l'automobile coûte que coûte, d'autres tirant plus vers la critique d'une mesure mal pensée tout en admettant la nécessité de repenser la mobilité. Leurs interprétations politiques varient, tout comme leurs conceptions de ce qu'il faudrait faire. Mais ils ont tous l'impression que la mesure n'a pas été bien réfléchie, et qu'un débat qui prenne en compte leurs réalités a manqué :

« En fait, il y a ce sentiment qu'il y a une inexistence de ce débat. Je ne sais pas qui a porté ce débat à la contradiction. » (Gary, p.4)

Et qu'il a manqué en particulier une discussion qui traite la question des usages de la voiture de façon nuancée :

« Est-ce que ça aurait coûté cher de poser une question à ces gens, autre qu'une solution, qui est autre que « Écoute, on ne sait pas pour quelle raison tu utilises une bagnole, mais regarde, le vélo, c'est bien ». Ce qui pour moi est un problème. Oui, je veux bien, mais c'est pas une solution de dire qu'il existe un truc et ne pas essayer de s'adapter à des réalités différentes. Pourquoi on a pas eu de primes ? Pourquoi il n'y a pas eu de questions autour de la bagnole en soi, de son usage ? C'est ça qui me dérange, c'est que tu as deux opinions. Soit, d'un côté, qui est la position tout à la bagnole, ou rien à la bagnole. Il n'y a pas d'entre-deux. (Gary, p.4)

Selon plusieurs auteurs, les résistances sont un moyen d'entrée en politique. Cela n'est pas l'objet de ce mémoire d'évaluer cette entrée, mais il semble à première vue qu'elle soit encore à un stade de latence. Engager un débat public, une remise en cause politique passe toujours pas la formation de controverses. Nous allons voir dans la partie suivante quelles sont les controverses qui seraient au cœur de la résistance à la LEZ.

2.5. *Les controverses*

Dans cette partie, nous allons tenter de révéler les contours de la controverse qui est dessinée dans les argumentaires des répondants. Cette controverse est composée de plusieurs petites controverses, ou plusieurs points. Les points principaux que nous avons relevés sont : la pollution générée par les voitures exclues de la LEZ, la conception de la pollution en général, la conception de l'écologie en général, la mise en relation de l'enjeu écologique avec d'autres enjeux. Les arguments utilisés par les répondants puisent bien plus dans les questions d'impact environnemental et d'écologie que de la santé. Sans doute car ils ne voient pas de débat au sujet de la santé. En fait, très peu de répondants ont l'impression que la pollution atmosphérique joue un rôle important sur leur état de santé, et aucun ne se sent inquiet à ce sujet. Même si la justification de la mise en place de la LEZ est la santé publique, c'est donc l'environnement qui est au cœur de la controverse pour les répondants.

L'un des premiers points de la controverse autour de la LEZ est simplement le fait que la voiture soit polluante, et le fait qu'il faille faire quelque chose pour réguler cette pollution. Les répondants ont tous des positions variables sur ces sujets, que nous ne pouvons pas étayer dans le cadre de ce travail. Notons malgré tout qu'ils sont quelques-uns à avoir une posture radicalement relativiste :

« Ah c'est évident [que la voiture pollue], oui, comme beaucoup d'autres choses, oui. Mais oui, la pollution des sacs en plastique, les avions, les industries, il y a plein de choses qui polluent, c'est certain, ça c'est évident. Ce serait complètement débile de nier ça, quoi. Ça pollue, c'est certain, mais bon il y a parfois des choix à faire. (...) Mais bon dans tout ce qui pollue, c'est les usines, les avions aussi, alors on ne peut plus rien faire, je sais pas si la vie vaut encore la peine d'être... Il y a des tas de choses négatives, tous les gens qui fument, qui boivent, tout ça c'est mauvais, pourtant ils continuent, ça fait partie de leur liberté. Ou qui se shootent ou n'importe quoi. » (Henri, p.15)

Cette posture vient en général avec un point de vue du type 'on vit, on pollue' :

« Fin contre la pollution en tant que tel on sait pas vraiment lutter, quand on est vivant on pollue en quelque sorte. Ce qu'il faut essayer de faire c'est moins gaspiller, ça oui, replanter la forêt amazonienne par exemple, tout ce genre de choses constructifs. Mais pas priver les gens de ci ou de ça, ça c'est n'importe quoi. Ou à la limite qu'il y ait des normes plus sévères pour les voitures nouvelles pourquoi pas. Mais pas interdire ce qui existe déjà sous prétexte de gagner 0,0001%, non, ça, n'importe quoi. » (Thomas, p.6-7)

Pour ces quelques répondants, il n'y a pas de sens à essayer de réguler les comportements des citoyens, qui devraient pouvoir faire ce qu'ils veulent. La majorité des répondants admet malgré tout que les voitures sont une source de pollution, et que la mobilité devrait être améliorée dans ce sens. La controverse se déplace alors sur un autre point. En effet, beaucoup mettent en cause la validité du postulat de la LEZ, ou en tout cas leur perception du postulat, selon lequel leurs véhicules sont les plus polluants. Même si une partie précise que dans ce contexte il s'agit plutôt des particules fines, pour la majorité, l'idée qu'ils mettent en doute est que ces véhicules soient les plus polluants, entendu d'une façon générale. A cet égard, la majorité des répondants font preuve d'une certaine expertise, soit parce qu'ils sont proche du milieu automobile :

« D'autant qu'ils disent que toutes les EURO3 sont polluantes mais ce n'est pas vrai, je peux trouver des EURO5 qui sont plus polluantes que des EURO3. Je peux aussi vous dire en tant que fille de garagiste, que Renault et NASIA (la sous marque de renault), les moteurs qui sont dans les NASIA sont les moteurs Renault des années 2000 mais qui ont été homologués EURO5, alors eux ils peuvent passer. Juste pour vous montrer une incohérence parmi tant d'autres. » (Nicholetta, p.5)

Soit qu'ils aient une connaissance fine de leur voiture, de son fonctionnement et de sa consommation :

« Je fais très attention, je vous l'ai dit je roule pas sur l'or, je fais très attention à mes déplacements. Avec la voiture essence j'ai une autonomie de 450 kilomètres à peu près. Avec ma golf j'avais une autonomie de 800. La diesel, je consomme nettement moins. Ce qui est aussi aberrant, c'est une réflexion que je me suis faite, les voitures sont polluantes, je le sais, ya des particules fines qui sont rejetées par les diesel, je le sais aussi, comme il y a du CO,CO2 qui est rejeté par les voitures à essence. Mais j'ai une voiture qui n'est pas homologuée en normes Euro 3, 4, ou 5, je ne sais pas où ils en sont maintenant, qui rejette des particules fines. Une voiture avec un moteur beaucoup plus gros, qui va rejeter autant de particules fines, parce que le moteur est beaucoup plus puissant, mais il est aux normes Euro, lui il va être accepté. C'est un non-sens. » (Serge, p.7)

Le discours des répondants est ponctué de réflexions sur la comparaison des différentes technologies automobiles et sur les solutions techniques alternatives. Même quand ils considèrent qu'il y a une pollution plus forte des véhicules visés par la LEZ, ils ne sont pas d'accord avec la solution LEZ, et plaident pour d'autres manières de réduire la pollution de leur voiture, comme l'installation de filtres à particules ou catalyseurs :

« Le fait d'interdire de mettre un catalyseur sur des voitures qui n'en avaient pas pour les jeter, les sortir du circuit. Je trouve cela malhonnête. Alors que la technologie le permet, comme par exemple en Allemagne... C'est une arnaque. » (Mike, p.8)

Un autre point de la controverse, et un débat se déroulant en continu le long des entretiens, est la mise en perspective de la pollution générées par les véhicules exclus de la LEZ avec d'autres pollutions. La totalité

des répondants considère qu'avant les voitures, les plus grandes sources de pollution atmosphérique sont l'industrie, les bateaux, le chauffage (et le manque d'isolation des bâtiments), et les avions. De plus, comme l'avait soulevé l'étude de Gobert (2013), il subsiste dans l'esprit du grand public une forte confusion entre l'enjeu de la pollution atmosphérique et celui du réchauffement climatique. Cependant, nous pouvons aussi supposer qu'au-delà de la confusion, il y a la volonté de confronter les sphères liées à l'environnement, et les problèmes qui en résultent dans le réel, au-delà du cadrage officiel de la LEZ.

Les répondants ouvrent sans cesse les enjeux en cadrant le souci de pollution à une échelle plus globale. Par exemple, ils sont nombreux à souligner que si les voitures exclues ne polluent plus à Bruxelles, elles continuent souvent à polluer ailleurs :

« Et moi, une opinion que je partage, et c'est pour ça que les microparticules posent une autre question pour moi, c'est ce côté en fait ma vieillesse bagnole elle continue de se vendre, elle va continuer à se vendre. Tu vois un peu cette blague genre... Et quoi, parce que maintenant elle va se retrouver, je sais pas moi, en Europe de l'Est ou en Afrique du Nord, elle pollue moins la planète ? Je veux dire, c'est une blague. Elle pollue ailleurs, la même planète. Donc ça, sur le côté du ressenti, il est toujours là. C'est quoi cette blague ? Nous, on est interdit d'avoir ce véhicule-là et on l'autorise ailleurs, et il va continuer à polluer. » (Gary, p.14)

Ils soulignent également que la pollution de l'air circule. Que ça soit hors des frontières de la Belgique, ou hors des limites de la Région, qui n'est pas « sous cloche » :

« Mais on a fait une LEZ à Bruxelles. Mais on a pas fait une LEZ sur le ring. Mais Bruxelles n'est pas sous cloche. Et la pollution elle se déplace. Un bateau qui dégaze sa chaudière en pleine mer, la pollution va arriver jusqu'en Belgique. La pollution ça se déplace. Donc c'est un non-sens de dire qu'on va être moins pollué alors qu'on laisse quand même les véhicules et les camions rouler autour de Bruxelles. » (Serge, p.8)

A ce titre, les voitures électriques ne convainquent pas du tout en tant que solution écologique :

« Il faut voir s'il y a assez d'électricité produite pour faire rouler toutes ces voitures électriques. Et comme j'ai dit une fois, si on pollue pas ici, on pollue ailleurs. L'air qu'on respire ici vient aussi d'ailleurs. » (Laki, p.8)

Notamment par rapport au recyclage des batteries :

« La voiture électrique est beaucoup plus polluante que la voiture thermique car on ne pense pas au recyclage des batteries et les gens vont se dédouaner en se disant : « les batteries ça ne pollue pas etcetera » car elles ne seront pas recyclées chez nous mais dans les pays pauvres. C'est ce qu'on va faire. C'est donc là-bas qu'on va aller polluer. Ça va être une catastrophe écologique ça. » (Chantal, p.8)

Ce débat très large s'ouvre à de nombreux autres thèmes hétéroclites, comme la circulation mondialisée des objets :

« Mais comme je vous ai dit, on crie 'haro' sur l'automobiliste de manière très locale, mais on laisse des gros paquebots livrer de chine ce qu'on commande sur internet. Bon je commande très peu par internet, seulement quand je ne peux pas faire autrement, mais je préfère aller dans un commerce même si c'est une grande surface. Comme je vous ai dit la pollution au milieu de l'océan elle vient aussi en Belgique, elle ne reste pas sur place. Donc c'est un non-sens de dire que pour une toute petite surface que représente Bruxelles, on empêche les voitures de circuler dans une zone mais on les laisse circuler tout autour. Donc le problème de la solution n'est pas résolu. » (Serge, p.15)

Et mélange des arguments parfois pêle-mêle, comme ici l'industrie vestimentaires, et le marché du carbone (mentionné par plusieurs répondants) :

« Evidemment, je crois en la technologie, j'espère que c'est elle, comme BMW avec son système de diesel

non polluant qui va nous sortir de ces problèmes-là. Mais on sait bien que l'industrie vestimentaire est une grosse cause de pollution si pas LA plus grosse. J'entendais que si on arrêta de produire des vêtements aujourd'hui, on avait encore de quoi s'habiller pour nous pour encore 80 ans. Je crois qu'on est beaucoup trop sur le dos des citoyens et pas assez sur la responsabilité des grosses entreprises. Je regarde pas mal ARTE, sur laquelle on peut trouver pas mal de reportages où on voit dans l'Europe, les chèques-carbone. (...) Et c'est un flop total. Une arnaque monumentale. Il y a des entreprises qui se font rembourser du carbone. Ils font une sorte d'échanges et gagnent des millions. Il y a des industriels qui gardent certains sites, ils utilisent des faux sites pour pouvoir déclarer, vendre du carbone qu'ils n'ont pas consommé. Donc, ils se font 1 millions d'euros par an juste en laissant un gars à l'entrée en disant 'oui, oui, ça fonctionne'. Nous sommes un peu les dindons de la farce. » (Mike, p.8)

Ensuite, à ce relativisme des sources et aires de pollution, quelques-uns rajoutent un relativisme de l'impact de leurs actions à l'échelle du monde :

« Non, parce qu'il y a aucune mesure qu'on peut prendre qui peut avoir une influence réelle. On est une petite partie du monde, on ne signifie rien par rapport au monde. On a beau faire n'importe quoi c'est juste du cinéma quoi. C'est comme y'en a des pailles plastiques donc l'idée en tant que telle, oui, c'est pas idiot, mais on représente quoi par rapport au monde, c'est même pas une poussière d'une goutte d'eau, c'est n'importe quoi. » (Thomas, p.7)

Dans ce débat, c'est l'utilité et l'opportunité de la LEZ qui sont mises à l'épreuve. Le confinement dû au coronavirus est régulièrement mobilisé comme exemple discréditant le bien-fondé de la LEZ :

« Les relevés de la qualité de l'air pendant le corona ont relevé que la qualité de l'air n'a pas été meilleure parce qu'il n'y avait pas de voitures. Donc c'est un délire complet. » (Nicholetta, p.5)

« Je viens de lire un truc. Mais c'est le problème avec les post Facebook, et que je ne suis pas technicien. Mais ça disait que les microparticules avaient diminué d'un pourcentage tellement ridiculement bas alors que plus personne ne roulait pendant le confinement, c'est donc bien la preuve que c'est pas la voiture qui pollue. » (François, p.10)

Finalement, l'un des points fondamentaux de cette controverse est l'idée que la LEZ ne serait pas une solution valide du point de vue écologique :

« Elle [la LEZ] n'est pas du tout écologique parce qu'on va proposer aux gens de racheter des voitures neuves. Alors qu'une voiture neuve, il n'y a rien de plus polluant. Il faut plus de 300 000 km avant que son empreinte écologique soit atteinte. C'est contre-productif par rapport à l'écologie... C'est peut-être super pour les particules fines éventuellement mais ce n'est pas le bon système. Le bon système c'est de rajouter un filtre comme on fait sur les voitures neuves au lieu de jeter des voitures qui ont encore un potentiel de rouler. On va augmenter la pollution en fait. Si on jette des voitures, elles vont être démontées ou alors vendues en Afrique sans contrôle de comment elles pourraient être démontées. Ils vont continuer à polluer là-bas... l'air, il ne reste pas juste au-dessus de Bruxelles. » (Mike, p.6)

Ce qui se dessine dans ces discours, c'est donc un argumentaire écologique concurrentiel à celui proposé par la LEZ. Que ça soit par la critique des voitures électriques :

« La deuxième chose, c'est qu'il est évident qu'il faut faire attention à l'écologie, parce que c'est soi-disant le but de cette zone LEZ. Euh, ils ont oublié plein de chose. C'est que toutes ces voitures qui ne roulent plus, bah, elles sont parties en Afrique. Et elles polluent là-bas. La deuxième chose qu'ils oublient, c'est que pour la promotion de leurs véhicules électriques, etc., ben il y a le problème des batteries. D'abord, on détruit l'écologie dans les pays où on extrait le lithium, que ce soit en Amérique du Sud, comme les déserts de sel, ou en Afrique. Deuxièmement, c'est surtout je vais dire les bobos-écologistes, mais pas du parti Ecolo hein, mais des gens qui votent n'importe quoi hein, même socialistes, même extrême-droite, même n'importe quoi, mais pour qui : « Ah, mes enfants, mes futurs enfants et gna gni gna gna ». Oui, mais ils oublient qu'ils sont exploités comme c'est pas possible là-bas pour extraire le lithium. Pour ça, l'autruche met sa tête dans le sable. (...) Et

la troisième chose qu'ils oublient et qui est encore plus grave, c'est qu'il n'y a aucun système de recyclage des batteries qui sont anciennes ; ça viendra peut-être mais ce n'est pas encore le cas aujourd'hui. Et qu'est-ce qu'ils vont faire avec tout ça ? Aucune idée. » (François, p.5-6)

Ou par la préférence pour une ancienne voiture gardée longtemps :

« (...) mais qu'est-ce qui pollue le plus ? Une voiture qui a déjà été fabriquée et qui est allée jusqu'au bout de sa vie, ma voiture a 21 ans mais je pourrai encore rouler, ou acheter tous les 4 ans une toute nouvelle voiture fabriquée en polluant bien. Donc, ça veut dire que sur le temps de vie de ma voiture, c'est-à-dire 20 ans, une autre personne en aura peut-être acheté 5. Puisqu'il y a beaucoup de gens qui changent de voiture tous les 4 ans. Donc fabriquer ces 5 nouvelles voitures pollue plus que ma voiture qui a roulé toute sa vie. » (Serge, p.15)

Mais cette controverse sur la validité de la LEZ ne se joue pas que sur le plan environnemental. Ainsi, le débat ouvert par les répondants est traversé de questions sociales et politiques :

« Je suis beaucoup plus inquiet par rapport au nombre d'avion qui survolent les zones, qui relâchent tout ça dans l'air et qui finit par nous retomber dessus. Faut pas rêver, on a un aéroport juste à côté de Bruxelles et on survole Bruxelles avec des avions. Mais c'est pas polluant ça ? Mais ça comme par hasard, il n'y a aucune mesure franche qui se fait pour empêcher le survol de Bruxelles. Rien. Parce que ça représente trop d'argent. » (Serge, p.16)

En faisant rentrer ces différents enjeux connexes, ils repolitisent le débat de la pollution, qui n'est plus uniquement une question de normes d'émissions et de types de moteurs. Ils sont par exemple plusieurs à mentionner que l'effort devrait venir des industriels :

« (...) on est quand même devant une hypocrisie incroyable où on se trouve devant des constructeurs automobiles qui continuent toujours à produire des bagnoles, qui produisent quand même des moteurs thermiques qui polluent toujours un max, et leur but est quand même de produire plus, et en effet, c'est une vision de l'extérieur – je ne suis pas un expert technique – mais il se fait que tu as toujours ce côté où on a grossi les voitures de manière délirante, les SUV et cetera (...)» (Gary, p.8)

Et à rappeler leur position de simple 'consommateur' :

« Alors, c'est ce qu'on appelle un peu la politique du colibri. C'est penser que ce que soi-même on va faire, va changer mais c'est prendre le problème par le sens inverse. Cela doit changer de manière du dessus parce que nous consommateur, on consomme ce qu'on nous propose. (...) Moi j'ai jamais demandé d'avoir des pommes du Japon, par exemple. Comme les fraises, quelqu'un qui en a envie, en hiver, on est pas obligé non plus. Il y a certainement moyen de faire autrement. Vous pouvez trier vos poubelles autant que vous voulez, cela ne changera rien. Evidemment il ne faut pas aller les déverser dans la nature mais le changement il doit venir d'au-dessus. Les sacs plastiques aussi, il y a moyen de faire des sacs écologiques à base de chanvre, etc. Moi j'ai juste besoin de sacs, je ne demande pas qu'ils soient de plastique. » (Nicholetta, p.10)

De plus, en rappelant que la voiture est souvent nécessaire pour aller travailler, ils font glisser la problématique dans le registre économique. Par exemple, lorsque je demande à Nicholetta si elle pense qu'il y a trop de voitures à Bruxelles, elle me répond :

« Est-ce que vous pensez qu'il y a trop d'entreprises à Bruxelles ? C'est comme ça plus tôt. Car les voitures elles sont là pour ça, pas pour décorer. C'est parce qu'il y a toutes ces entreprises à Bruxelles et entre nous, personne n'a jamais demandé ça non plus. Je veux dire, il y a des zones en Wallonie, il y a des zones ailleurs. Personne n'a demandé d'aller se mettre dans des embouteillages à Bruxelles, qui sont horribles. Vous comprenez ? Et d'ailleurs, moi je suis persuadé qu'avec toutes ces mesures LEZ, les 30km/h et tout, il y a beaucoup de sociétés qui vont se délocaliser. » (Nicholetta, p.9)

C'est aussi ce qu'exprime Mike, en assimilant automatiquement les automobilistes à des gens qui doivent aller travailler :

« J'ai l'impression qu'il y a 2 camps qui émergent, d'un côté les automobilistes et les autres. C'est-à-dire, ceux qui n'ont pas besoin de voiture sur Bruxelles, et ceux qui doivent aller travailler. » (Mike, p.4)

Ce qui est rappelé, c'est que s'ils roulent en voiture et polluent, ce n'est pas pour leur plaisir, et ce n'est pas eux qui l'ont décidé :

« Le problème, il est là, c'est qu'on nous a dit « Il faut se déplacer ». Et le meilleur moyen de venir, c'est en bagnole. Mais c'est pas pour autant qu'on est responsable du truc. Moi, j'ai un peu l'impression, quand on nous dit « écoutez, il faut se déplacer autrement », c'est « Mettez les trains qu'il faut, réfléchissez aux différentes situations ». Est-ce que c'est normal qu'on ait des quartiers d'affaire où il y a des parkings annexés au lieu de travail, où des gens se font payer une voiture détaxée pour aller travailler. Est-ce que ça, c'est un modèle du travail, où est-ce que c'est pas un problème qu'une femme de ménage qui habite hors de Bruxelles, dans une commune à facilité mais qui est quand même obligée de faire un trajet pour aller au boulot, c'est-à-dire dans les bureaux, elle, elle soit obligée de trouver désespérément un moyen de transport pour aller dans le centre-ville et si elle doit prendre une vieille bagnole, moi ça me plaît pas. Je trouve que c'est ça qui est dégueulasse, c'est ça qui n'est pas juste. Et donc en soi j'ai pas un problème avec le fait qu'on doive réduire les bagnoles, j'ai pas un problème avec le fait qu'on veuille repenser la mobilité, mais c'est juste qu'il faut commencer à réfléchir à ce dont on a besoin, et que les pauvres restent chez eux parce qu'ils polluent, ça c'est pas une solution. » (Gary, p.10)

La question du type d'écologie appliqué est donc au centre d'une controverse qui est à la fois environnementale, sociale, économique et politique. Dans cette controverse, les répondants ne se mettent pas en opposition à l'écologie, mais bien à « cette écologie là » :

« Mais c'est chiant, parce que le problème, c'est encore une fois ce côté, je pense que tu peux avoir une opinion il me semble pro-écologiste tout en disant « Ouais, sauf que de quelle écologie on parle, qui elle vise, est-ce que ceci est en train de réellement changer les choses, ou est-ce qu'en fait, fondamentalement, c'est une écologie de façade ? ». Pour moi, c'est un peu le sentiment que la LEZ me donne et qu'en fait ça c'est ce que je partage.. » (Gary, p.13)

Qui, selon eux, ne donne pas aux gens les moyens nécessaires :

« La véritable écologie, ce n'est pas cela. La véritable écologie c'est de s'occuper des vrais problèmes, de toutes les entreprises qui polluent. La véritable écologie c'est de donner aux gens les moyens. (Nicholetta, p.8)

Nous avons fait le tour des controverses qui nous ont semblé pertinentes dans le cadre du mémoire. Rajoutons qu'il y a dans les entretiens une petite controverse périphérique sur la vision de ce qu'est une ville. En effet, plusieurs répondants mentionnent que Bruxelles, en tant que ville, est un lieu d'emploi et d'activités, et donc de circulation et de pollution. Et que les personnes vivant à Bruxelles devraient simplement accepter ce fait, ou bien aller vivre à la campagne. D'autres au contraire précisent que ce sont les navetteurs qui « viennent polluer », et les Bruxellois qui subissent la circulation et la pollution²⁷. Nous n'avons pas les moyens de développer cette controverse dans le cadre de ce mémoire, mais il faut noter que le jugement de la LEZ est influencé par les différentes conceptions de ce qu'est supposé être une ville, et que les instruments politiques induisent également leur propre vision et projection de la ville désirée.

²⁷ Ceci dit, ces conceptions ne sont pas spécialement divisées entre bruxellois et non-bruxellois. Marc, par exemple, vit à Uccle mais soutient la vision d'une ville dédiée au travail, aux commerces et à la circulation, expliquant qu'il aime aussi faire du vélo, mais dans la nature.

Finalement, un autre point qui a traversé les entretiens, est la difficulté de se faire une opinion sur ces différentes controverses, au vu du nombre d'informations et de sources différentes. Ce qui peut mener à une attitude de passivité ou de résignation :

« *(s'est renseigné sur les liens entre pollution et santé?)*

Non, parce que... on nous bombarde sur internet, une fois il y a pas de pollution, une fois ça a diminué, une fois ça a pas diminué et c'est... on a beaucoup d'avis différents sur internet, donc laquelle est la bonne, laquelle est juste et laquelle n'est pas trafiquée ? » (Laki, p.7)

Nous avons utilisé le terme de controverse dans cette analyse, mais il faut préciser qu'elles ne constituent pas de véritables controverses²⁸ au sens entendu dans la littérature, notamment la dimension publique des échanges, dans une temporalité longue, le caractère répété des échanges et de la structure argumentative (Rennes, 2016). Cette controverse s'est uniquement jouée dans le cadre privé de l'entretien, et se joue également dans le cadre du groupe Facebook, ou elle prend plus les apparences de la polémique (Rennes, 2016). De plus, les participants n'intègrent pas nécessairement les différentes dimensions débat (Callon, Lascoumes et Barthe, 2001), ne s'efforcent pas de créer un espace d'échange commun avec les opposants (Rennes, 2016). Ils n'éprouvent leurs hypothèses et leurs arguments qu'au sein d'un groupe de convaincus. Et dans leurs espaces de discussion, ils ne voient et font circuler que des informations confirmant leur point de vue. Il n'y a donc ni processus d'apprentissage, ni négociations, ni reconfiguration des identités, ni compromis (Callon, Lascoumes et Barthe, 2001:61). Nous avons pu reconnaître des structures argumentatives au travers des entretiens, mais ces arguments ne sont pas encore 'entrés en controverse', car ils ne sont pas soumis à une confrontation ouverte et publique.

2.6. *LEZ et inégalités*

La question de l'inégalité est centrale dans le jugement de la LEZ par les répondants. Nous avons vu dans les chapitres précédents que Gobert (2013) identifiait 4 types d'inégalités : (1) l'exposition à la pollution, (2) la capacité d'influence sur les décisions, (3) la distribution juste ou injuste des coûts et bénéfices et (4) les facteurs aggravants dû aux inégalités préexistantes. Nos répondants ne sont vraisemblablement pas victimes de l'inégalité d'exposition à la pollution. Ils semblent avoir effectivement peu d'influence sur les décisions, et leur antagonisme prononcé envers le monde politique semble indiquer qu'ils en sont assez éloignés. L'enjeu de leur critique de la LEZ tourne surtout autour de la troisième inégalité, la distribution juste ou injuste des coûts et bénéfices.

Concernant les inégalités préexistantes, nous ne pouvons que faire des suppositions. Nos répondants sont loin d'être tout en bas de l'échelle sociale. Lors de ma première recherche de répondants, j'avais fait du porte à porte aux Maisons de Quartier des communes bruxelloises, et l'on m'a vite signifié que les populations de ces Maisons étaient bien trop précarisées pour posséder une voiture ou un permis de conduite. Si certains

²⁸Selon Cyril Lemieux, les controverses ont une structure triadique : un différent entre 2 parties, mis en scène et adressé à l'attention d'un auditoire tiers (même virtuel), en position de juge. (Lemieux, 2007 :195)

répondants ont de réelles difficultés pour boucler leur fin de mois et surveillent leurs dépenses, ils vivent dans l'ensemble au-dessus du seuil de pauvreté.

Il semble que le groupe de répondant soit mixte, comprenant des personnes relativement précaires (bénéficiaires du revenu GRAPA ou de la mutuelle par exemple), des ouvriers, et d'autres appartenant plutôt à une classe moyenne (chef d'entreprise, fonctionnaire, graphiste). Du point de vue du niveau d'éducation également, il y a un équilibre entre les personnes ayant fait des études supérieures de cycle long, et celles ayant terminé avec un circuit secondaire professionnel. Il y a cependant une prédominance de personnes exerçant ou ayant exercé des professions d'indépendants, et de personnes qui ont eu des métiers très diversifiés. Ce sont (ou étaient) en tout cas tous des travailleurs, des gens actifs.

Dans l'ensemble, ils appartiennent en partie à la classe moyenne et en partie à une classe d'ouvriers et employés exerçant des métiers diversifiés, qui semble plus proche de catégories 'populaires' qu'aisée'. Avec cette division en tête, nous pouvons constater que la LEZ a touché très différemment ces deux groupes. Sur les quatre répondants ayant racheté une voiture, trois font partie du groupe ayant un diplôme de niveau Master²⁹. L'exception est Serge, mais il précise dans l'entretien qu'il n'aurait jamais racheté de voiture s'il n'était pas tombé sur celle-là à très bas prix :

« Parce que j'ai eu une opportunité de pouvoir avoir une voiture à très bon prix, je l'ai payée moins de 1500 euros. Et je pouvais mettre 1500 euros dans cette voiture, mais voilà c'est une opportunité, un coup de chance que j'ai eu, parce que sinon je me serais retrouvé quand même assez mal.

Vous n'auriez pas pu racheter une voiture récente ?

Non, impossible. Je ne peux pas même mettre une voiture d'occasion à 6-7000 euros. Je peux pas l'acheter. Ce serait pour moi très difficile de faire un prêt. En plus de ça quand on achète une voiture d'occasion les conditions de financement sont moins intéressantes que quand on achète une voiture neuve. Pour moi je ne peux pas sortir 5 ou 6 000 euros comme ça cash, c'est pas possible. » (Serge, p.3)

Les répondants ne sont donc pas touchés par les 4 inégalités listées par Gobert. Ils semblent concernés par la deuxième (mais cela reste à étudier), la troisième, et une partie est concernée par la quatrième. Notons que l'ampleur des conséquences qu'ils subissent n'est pas nécessairement corrélée avec la force de la critique qu'ils émettent contre la LEZ. Ce qui rappelle l'étude de Frédéric Dobruszkes sur la différenciation des contestations des nuisances aériennes selon les catégories sociales et géographiques (Cornut, Bauler et Zaccàï, 2007), ou ils montrent que les résidents de quartiers aisés sont bien plus prompts à protester, et que leurs protestations aboutissent plus facilement. Dans le cadre de ce travail, nous ne pouvons pas être certains que des personnes plus touchées par la LEZ ne restent pas silencieuses, tandis que les personnes protestants seraient justement celles qui n'ont pas l'habitude de souffrir de contraintes importantes.

Quoi qu'il en soit, l'inquiétude et la protestation des répondants n'est pas moins valable parce qu'ils ne sont pas entièrement précarisés. Comme nous l'avons vu précédemment, une limitation de la mobilité peut être un facteur d'exclusion sociale (Cass et al., 2005). Dans une société construite autour de la mobilité, les individus qui perdent leurs facilités de mobilité sont défavorisés socialement. Il est donc tout à fait logique

²⁹Et les deux personnes prévoyant d'acheter une voiture font également partie des diplômés de Master.

qu'ils résistent à l'idée de voir leur mobilité mise en cause et restreinte, dans une nouvelle hiérarchisation des types de mobilités ou ils perdent des places.

Conclusion

Au cours de cette analyse, nous avons pu passer en revue les différentes raisons pour lesquelles la mesure LEZ n'est pas acceptable pour certaines personnes concernées³⁰. Comme nous l'avons vu, cette non-acceptabilité dépend d'une multitude de facteurs : les conséquences de la mesure (vécues ou imaginées), l'attribution des responsabilités, la nature d'instrument, l'interprétation de l'action publique et de la volonté politique, la confiance dans le politique. Le rejet de la mesure s'articule autour des raisons touchant à la fois à des valeurs (de justice, d'équité, de liberté), et à des considérations très concrètes (de la mise en œuvre soudaine, de cohérence et d'efficacité, d'organisation de budgets et d'horaires, et de la nécessité de l'usage de l'automobile). Nous avons pu constater qu'il y a un lien profond entre inégalités sociales et non-acceptabilité. Le côté injuste et discriminatoire de la mesure sont les aspects que les répondants ont le plus mobilisés pour expliquer leur désaccord avec la LEZ, suivi de la perte de liberté et de l'incohérence/inefficacité. De plus, et c'est visible tout au long de l'analyse, les répondants sont surtout en désaccord avec le choix de projet de société que représente la LEZ (bien que pas toujours pour les mêmes raisons), ce qui va dans le sens du constat de Corinne Gendron (2014).

Nous avons également pu voir qu'au sein de ce désaccord, il y a des controverses sur différents thèmes. Ces controverses confirment la réflexion de Chateauraynaud (2010), puisque même si les opposants à la LEZ sont loin d'être des écologistes, ils doivent « faire avec » l'environnement en tant qu'élément de légitimation et enjeu, et arranger un argumentaire de l'environnement qui aille à l'encontre de celui porté par la LEZ. A cette occasion, ils mettent en avant différentes conceptions de l'écologie. Parallèlement, nous avons vu qu'ils déplaçaient le débat. Là où les porteurs de la LEZ se réfèrent à l'enjeu de santé publique et d'une meilleure qualité de l'environnement, les opposants répondent par des arguments de justice et d'économie, et par des questions très concrètes, d'aller au travail, de maintenir le contact avec telle personne, de tel trajet spécifique et tels horaires. Leurs argumentaires combinent une pensée globale (des enjeux écologiques, politiques, économiques) avec une perspective très singulière, attachée à leur propre situation et point de vue. C'est la raison pour laquelle, même si les répondants partagent des argumentaires communs, ils se positionnent entre eux très différemment par rapport à la LEZ et à la mobilité automobile³¹.

Par leur résistance, les répondants montrent surtout que pour eux, la voiture n'est pas une simple question cosmétique. C'est tout l'enjeu de leur évaluation de la mesure. Les entretiens rassemblés démontrent point par point que ces vieilles automobiles polluantes sont une nécessité, pour eux ou pour d'autres. Que dans notre société automobile, la question de la voiture n'est pas détachable de celle du travail, de l'organisation des activités, de la vie sociale, et finalement, à travers le cas extrême mais emblématique des beaux-parents de

³⁰Ne représentant pas l'opinion de toutes les personnes concernées.

³¹Même si nous n'avons pas mis cela en avant dans l'analyse.

Mike, de la dignité. De plus, nous pouvons remarquer que même s'ils ne sont pas eux-mêmes dans une situation difficile en raison de la LEZ, les répondants s'y opposent car ils sont inquiets de la possibilité que ces situations existent pour d'autres. Leur évaluation se fait donc sur base d'une prise en compte des cas les plus marginaux.

DISCUSSION

Quand j'ai construit ma question de recherche et envisagé l'enquête, je me représentais le problème dans certains termes assez binaires. Je prévoyais que parmi les personnes opposées à la LEZ, il y aurait des gens 'pour la voiture' et d'autres *quand même* 'contre la voiture', même si contre le principe de la LEZ. Implicitement les gens 'contre' étaient possédés par cet objet, par un attachement irréaliste, à la posture réactionnaire. Les gens 'pour', eux, *avaient compris*, les enjeux énergétiques, les enjeux de santé, les enjeux écologiques, ils n'étaient pas bornés. L'opposition que j'ai instinctivement posée est très simpliste, surtout quand on pense à la complexité d'un sujet comme la mobilité automobile. La forme particulièrement symbolique prise par cette opposition abstraite, de pour ou contre, rappelle les réflexions de Pierre Cornut et Pierre Marissal dans l'ouvrage collectif *Environnement et inégalités sociales* (Cornut, Bauler et Zaccai, 2007). Ils pointent une contradiction fondamentale de l'écologie, dans ses fondements sociaux et politiques, et dans ses rapports à la société de production. Selon eux, il y a une sorte de huis clos sociologique des personnes votant écologiste ou participant à la défense de l'environnement, qui proviennent de groupes sociaux particuliers. La contestation du productivisme émane principalement de groupes sociaux dont leurs revenus leur permettent d'atteindre sans problème les normes de consommation qu'ils érigent, de plus étant eux-mêmes favorisés par l'ordre productiviste des choses, ils émettront rarement une remise en cause radicale de ses fondements, allant contre leurs intérêts. Ainsi, les critiques qu'ils posent porteront plus facilement sur des terrains d'ordre symbolique. Pourtant, ces groupes ne se voient justement pas comme une classe sociale spécifique défendant des intérêts propres, au contraire, ils ont tendance à penser leurs intérêts dans une vision universaliste. De plus, par leurs diplômes, ils se retrouvent sur-représentés dans l'appareil d'Etat ainsi que dans les processus « participatifs », ce qui conforte encore l'assimilation de leurs intérêts à un intérêt général.

L'idée de la voiture synonyme de liberté n'est pas une vue de l'esprit, un mythe uniquement sémiologique ou idéologique (Barthes, 2015). Le mythe s'est construit car il est ancré dans une réalité matérielle, vécue par une multitude de personnes. En ce sens, pour beaucoup de monde, la voiture est réellement liée à la liberté :

« J'aime bien la phrase : '*ma voiture, c'est ma liberté*'. C'est ma liberté de mouvement. J'ai des amis qui sont en Wallonie un peu partout et si je n'avais pas de voiture, je ne saurais pas aller les voir ou alors c'est beaucoup plus compliqué. Je dois prendre le train et revenir à certaines heures en fonction des horaires... Cela empièterait sur ma liberté. J'ai de la famille du côté de la mer, des bleds, où il n'y a pas un seul bus qui passe... ça me

toucherait fortement. » (Mike, p.1)

Cependant, cette « liberté » est double-face. Comme Ivan Illich le remarquait en son temps, nous avons pu voir à quel point les répondants sont dépendants de l'automobile pour leurs déplacements. Illich décrivait une situation où une minorité peut se permettre d'aller plus vite, tandis que la majorité reste à la traîne. Ici, nous pouvons observer qu'il s'agit moins de vitesse que de « qualité » du véhicule et du déplacement. Ainsi, alors qu'il décrivait une course pour aller plus vite, nous pouvons suggérer que les normes environnementales rajoutent à cette course une sorte de paramètre handicapant pour certains, et que maintenant il faut aller « mieux » vite. Car même s'il faut polluer moins, l'injonction à la mobilité n'est pas suspendue pour autant. Ainsi la course continue, même si les termes ont changé.

Comme nous l'avons vu dans la partie théorique de ce mémoire, il y a des gagnants et des perdants en matière de mobilité, et notre enquête semble corroborer ce constat. Les nouvelles exigences techniques³² auxquelles les modes de transports doivent souscrire constituent un renforcement du faisceau de normes auxquelles le citoyen contemporain doit s'adapter, sous peine d'être déclassé (au même titre que son véhicule). Car ce que fait la LEZ, c'est bien différencier les 'bonnes' mobilités des 'mauvaises', et mettre ces dernières au ban. Ce faisant, certains se trouvent bloqués entre le devoir de mobilité et l'impossibilité de suivre les normes en évolution de la bonne mobilité.

L'analyse des entretiens a pu montrer que pour les répondants, l'enjeu est de montrer que l'automobile est une nécessité, qu'il y a un usage et une réalité sociale spécifique derrière. Tous les répondants dénoncent le fait que la LEZ opère une division entre les personnes ayant les moyens et ceux qui n'ont pas les moyens de s'y adapter. Sylvie Fol et Marie-Hélène Bacqué (2008) montrent que malgré l'injonction à la mobilité, les ménages plus pauvres parviennent à mettre en œuvre des stratégies d'adaptation, notamment par leur ancrage local, et à se débrouiller. Nous savons également qu'une moitié de la population bruxelloise s'arrange au quotidien pour vivre sans voiture. Il est probable que l'injustice ici réside fortement dans le fait que les personnes concernées ont organisé leur vie, leur habitat, leurs réseaux, leur profession, et leur identité, avec l'automobile. Et pour la moitié de nos répondants, depuis plus de 40 ans³³, soit toute leur vie adulte.

L'analyse de l'opposition à la LEZ pose une autre question. Pourquoi cette mesure a-t-elle une forme si intransigeante et dirigiste, qui correspond si peu aux évolutions de la gouvernance soucieuse de convaincre plutôt que d'ordonner ? La mesure est motivée par un intérêt général, et donc évident (Jobert, 1998), celui de la santé publique, ainsi qu'une obligation de résultat envers la Commission Européenne. Cependant nous pouvons supposer que ces décisions sont également soutenues par le commencement d'une nouvelle évidence, l'évidence de la voiture en tant qu'objet dont il faudrait se « débarrasser ». Cependant, cette évidence en construction se heurte à l'évidence bien plus ancienne portée par les répondants, l'évidence de la voiture comme liberté, comme indépendance, comme objet nécessaire et commun. Ces deux évidences soutiennent une vision diamétralement opposée du progrès, dans une opposition qui s'inscrit dans la crise des récits de la modernité. Les enjeux actuels de la transition écologique permettent une remise en question des fondements de notre

³²Pour ne pas dire environnementales, car rien n'est moins sûr.

³³Puisqu'ils ont eu en moyenne leur 1ère voiture à la majorité et ont plus de 60 ans.

société, qui donnent lieu à des tentatives de changement. Tout changement appelle bien sur des résistances, la perte d'emprise de certains groupes, la naissance d'autres, la reconfiguration des forces. Nous pouvons supposer qu'une part de la résistance de nos répondants est simplement liée à ce passage d'une configuration de la société à une autre, du passage d'usager dominant de la route à usager mal-vu, devant partager l'espace public, et usager bannis... De plus, la majorité des répondants sont particulièrement attachés émotionnellement à l'automobile, en tant qu'objet, que patrimoine culturel, et au secteur automobile.

Cependant, si une portion de la non-acceptabilité des répondants est explicable par leur attachement émotionnellement et identitaire, ils ne sont pas tous dans ce cas. De plus, au sein des automobilistes, ils font partie des acheteurs de voitures d'occasions, utilisées pour aller travailler, il ne s'agit pas réellement d'une élite dominante de la mobilité. Et l'analyse nous a bien montré que l'attachement personnel est loin d'être le seul ressort de leur dénonciation.

Dans l'analyse de la non-acceptabilité de la LEZ, les interprétations politiques soulevées par les répondants en tant que citoyens profanes ne sont ni bien étayées, ni abouties, mais elles sont loin d'être infondées pour autant. Certaines sont même soutenues par des spécialistes du sujet. Par exemple, l'intuition du poids des lobbys de constructeurs automobile dans la négociation et décision de la LEZ est un constat que Liévin Chemin³⁴ m'avait confié lors d'un entretien exploratoire. A cette occasion, il avait également développé le soupçon que l'un des intérêts 'sous-jacent' de la mesure était de forcer le renouvellement du parc automobile. Soupçon appuyé par l'anecdote suivante³⁵ :

« Le 2 juin 2016 le gouvernement Bruxellois sort souriant : en ajout du Plan air Climat Energie qu'il vient de valider, il a décidé de mettre en place une LEZ, et l'a annoncé préalablement aux médias. BRAL est là avec plusieurs citoyens pour demander spécifiquement de telles mesures réelles, et d'autres également pour un plan ACE ambitieux. En gros on est plutôt contents de l'apprendre, alors qu'on est venus le réclamer ce plan. Trois ministres se prêtent au jeu des caméras et je suis à proximité du ministre-président Vervoort qui s'exprime ; je saisis un de ses propos, peu adroit :

« (...) et il était temps que le Gouvernement prennent enfin une mesure pour... (il cherche ses mots) renouveler le parc automobile de cette ville » ;

Heureusement pour lui, ce propos ne sera pas repris en télé. »

Le doute sur le différentiel réel de pollution émise entre leurs voitures exclues et les voitures acceptées, le fait qu'il y ait une part de 'manipulation' et le peu de confiance dans les chiffres officiels, ainsi que le constat que la pollution du Ring et des alentours continue de passer par Bruxelles, sont également des réflexions soutenues par des chercheurs et experts. C'est Mathieu Strale³⁶ par exemple, qui m'aiguillait vers ces questions et leur documentation lors d'un autre entretien exploratoire. Questions qui sont également soulevées par des organismes comme Inter-Environnement Bruxelles (IEB) et Inter-Environnement Wallonie (IEW) (Fourneau, 2018 ; Geerts, 2019). Ces quelques exemples pour dire qu'il serait facile d'évacuer rapidement les raisonnements profanes sous prétexte de leur provenance et de leur forme, mais qu'ils n'en méritent pas moins

³⁴Collaborateur au BRAL : 'mouvement urbain qui se bat pour un Bruxelles durable'.

³⁵Texte qu'il m'a envoyé par mail (et donné la permission de diffuser).

³⁶Chercheur à l'Université Libre de Bruxelles (ULB).

d'être examinés.

L'évaluation de la LEZ par les répondants permet de mettre en avant des points oubliés dans la conception uniquement technique qui l'a construite. Si le but de la LEZ est de traiter des risques environnementaux, ou sanitaires, les répondants rappellent l'importance de la prise en compte des risques sociaux. Ils rappellent de façon pragmatique qu'il existe un certain nombre de situations où les transports en commun, le vélo, ou l'achat d'un véhicule neuf ne sont pas des alternatives valables. Si la sortie de la mobilité carbonée est souhaitable au vu des enjeux du changement climatique, de l'épuisement à venir des énergies fossiles (Servigne et Stevens, 2015), et de la pollution qu'elle génère (dans tous les biotopes) (Bonneuil et Fressoz, 2013), elle doit être pensée de façon cohérente. L'enjeu louable de l'environnement peut aisément devenir un facteur de clivage social (Cornut, Bauler et Zaccai, 2007). Dans cette perspective, nous rejoignons l'analyse de Chateauraynaud (2010) d'une controverse environnementale comme lieu de conflit. Les mesures prises par le gouvernement bruxellois posent une redéfinition de ce qu'est la bonne mobilité et de qui peut circuler. Ces définitions ne sont pas neutres, et il n'est pas du tout anodin qu'elles excluent les vieilles voitures mais incluent les nouveaux véhicules de type *SUV*. Cela pourrait être un exemple indiquant que la transition écologique peine à se construire hors des schémas du marché et du néolibéralisme. Si c'est le cas, dans leur compétition permanente, les villes 'durables' risquent de construire des normes écologiques élitistes et excluantes pour une partie de la population. Le fait que des personnes de la classe moyenne basse commencent à ressentir ces effets est d'ailleurs le signe de ce mouvement vers une accentuation des inégalités.

Finalement, nous voyons que nous sommes effectivement dans la situation très inconfortable d'une société qui s'est construite autour de l'automobile, valorisant la mobilité, mais qui est en parallèle hautement réflexive sur ses externalités négatives, tenaillée par son besoin de maîtrise du risque sanitaire, par sa gouvernance du résultat chiffré, et en conflit avec ses désirs de transition. Il est donc important d'ouvrir la discussion entamée de façon polémique par les opposants à la LEZ. En effet, cette discussion, à condition d'être bien encadrée et organisée (Callon, Lascoumes et Barthe, 2001), pourrait déboucher sur un débat nécessaire sur la mobilité voulue, les usages de l'automobile, la désignation des risques sanitaires, environnementaux, et sociaux, à prendre et ceux à éviter. La place pour ce type de discussion ouverte, permettant aux controverses de se dérouler et de se confronter à l'extérieur est cruciale. Car dans nos sociétés techniques, embrumées d'incertitudes, assaillies de risques, en quête de légitimité, « la science devient de plus en plus nécessaire, mais de moins en moins suffisante à l'élaboration d'une définition socialement établie de la vérité » (Beck, 2001 :p.343-344), ainsi (rajouterons-nous) qu'à l'élaboration d'une mesure contraignant la mobilité automobile.

Bibliographie

ADEME, POUPONNEAU, Marie et CAPE, François, 2019. *Les zones à faibles émissions (Low Emission Zones) à travers l'Europe. Déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système*, consulté en ligne : <https://www.ademe.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope>

BACQUÉ, Marie-Hélène et FOL, Sylvie, 2007. "L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction.", in *Revue suisse de sociologie*, no. 33, pp. 89-104, consulté en ligne : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00250102/document>

BARTHES, Roland, 2015. *Mythologies*, Paris, Seuil.

BARTON, Hugh et TSOUROU, Catherine, 2004. *Urbanisme et santé: un guide de l'OMS pour un urbanisme centré sur les habitants*, Rennes, S2D-Association internationale pour la promotion de la santé et du développement durable.

BECK, Ulrich, 2008. *La Société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Flammarion.

BECKMANN, Jörg, 2001. "Automobility - a social problem and a theoretical concept", in *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 19, no. 5, pp. 593-607.

BOLTANSKI, Luc, 1975. "Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents", in *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, no. 2, *Le titre et le poste*, pp. 25-49, consulté en ligne : https://www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1975_num_1_2_2456

BOLTANSKI, Luc et CHIAPELLO, Eve, 2002. "Inégaux face à la mobilité", in *Revue Projet*, no. 3, pp. 97-105.

BONNEUIL, Christophe et FRESSOZ, Jean-Baptiste, 2013. *L'événement Anthropocène: la Terre, l'histoire et nous*, Paris, Seuil.

BOUTARIC Franck, LASCOUMES Pierre, 2008. "L'épidémiologie environnementale, entre science et politique. Les enjeux de la pollution atmosphérique en France", in *Sciences sociales et santé*, vol. 26, no. 4, pp. 5-38.

BRANDELEER, Céline, *et al.*, 2015. Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale, 4e Cahier de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité, consulté en ligne : https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_partage_de_lespace_public.pdf

BRUXELLES ENVIRONNEMENT, 2011. *Fumées noires et particules fines*, consulté en ligne : https://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/Air_Labo_fumees_particules.PDF

BRUXELLES ENVIRONNEMENT, 2016. *Plan régional Air, Climat, Energie*, consulté en ligne : https://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/PLAN_AIR_CLIMAT_ENERGIE_FR_DEF.pdf

BRUXELLES ENVIRONNEMENT, 2018. *Caractéristiques environnementales du parc automobile bruxellois*, consulté en ligne : <https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/en-detail/air/caracteristiques-environnementales-du-parc-automobile>

BRUXELLES ENVIRONNEMENT, 2019. Evaluation de la zone basse émissions, rapport 2018, consulté en ligne : <https://lez.brussels/medias/rapp-2018-lez-fr-final.pdf?context=bWFzdGVyfGRvY3VtZW50c3wxNTYxOTQ1fGFwcGxpY2F0aW9uL3BkZnxkb2N1bWVudHMvaGU5L2hmNy84ODAxNjIOTgwMzgyLnBkZnwwZjFkNmU3ZGY5ODdhNTg0YmYxZjYwNTdhODQyO-TAyMWVmZWVhMTQyMwY4YjU1ODc1ZmVINzYwNTdmNWM2ZTYy>

- CALLON, Michel, LASCOUMES, Pierre, et BARTHE, Yannick, 2001. *Agir dans un monde incertain: essai sur la démocratie technique*, Paris, Seuil.
- CASS, Noel, SHOVE, Elizabeth, et URRY, John, 2005. "Social exclusion, mobility and access", in *The sociological review*, vol. 53, no. 3, pp. 539-555.
- CHARLES, Lionel, ROUSSEL, Isabelle, GOBERT, Julie, *et al.*, 2011. "Les initiatives ZAPA : un tournant dans l'action de la prévention de la pollution atmosphérique ?", in *Pollution atmosphérique*, no. 210, pp. 183-193.
- CHATEAURAYNAUD, Francis, 2010. "Les topiques environnementales entre controverses et conflits. Ecologie politique et sociologie pragmatique en France", in CHARLES, Lionel, *et al.* (éd.), *Environnement et sciences sociales en France et en Allemagne*, Paris, L'Harmattan.
- CLUZET, Alain, 2010. *Ville libérale ou ville durable?: répondre à l'urgence environnementale*, Paris, L'Harmattan.
- CROZET, Yves, ORFEUIL, Jean-Pierre, MASSOT, Marie-Hélène, (dir. THEYS, Jacques), 2001. "Mobilité urbaine : cinq scénarios pour un débat", Centre de Prospective et de Veille Scientifique.
- COMMISSION DES MATIÈRES TRANSVERSALES - COMPÉTENCES RÉGIONALES, 2018. *Rapport d'information : L'amélioration de la qualité de l'air*, Sénat de Belgique, consulté en ligne : https://www.senate.be/informatieverlagen/6-391/Senat_rapport_qualitedelair-2018.pdf
- CORNUT Pierre, BAULER Tom et ZACCAI Edwin, 2007. *Environnement et inégalités sociales*, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles, consulté en ligne : http://digis-tore.bib.ulb.ac.be/2011/i9782800413969_000_f.pdf
- COUR DES COMPTES EUROPÉENNES, 2018. *Pollution de l'air : notre santé n'est toujours pas suffisamment protégée*, rapport no. 23, consulté en ligne : https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_FR.pdf.
- DEMOLI, Yoann et LANNOY, Pierre, 2019. *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte.
- DERVILLE, Isabelle et MICHELOT, Nicolas, 2011. "Le plan particules : des mesures nationales et locales pour améliorer la qualité de l'air", in *Pollution atmosphérique*, no. 209, pp. 59-71.
- DIVALL, Colin et REVILL, George, 2009. "Les cultures du transport: représentation, pratique et technologie", in FLONNEAU, Mathieu et GUIGENO, Vincent (éds.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, pp. 57-74.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, 2017. *Air quality in Europe - 2017 Report*, consulté en ligne : <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017>
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, 2019. *Emissions of air pollutants from transport*, consulté en ligne : <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-air-pollutants-8/transport-emissions-of-air-pollutants-8>
- FAUGIER, Etienne, 2014. "Hervé Marchal, Un sociologue au volant: le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain", in *Lectures*, consulté en ligne : <https://journals.openedition.org/lectures/15184>
- FRESSOZ, Jean-Baptiste, 2018. *Anthropocène: quand l'histoire humaine rencontre celle de la Terre*, France Culture. Conférence consultée en ligne : <https://www.franceculture.fr/conferences/campus-condorcet/anthropocene-quand-lhistoire-humaine-rencontre-celle-de-la-terre>

- GALLEZ, Caroline et KAUFMANN, Vincent, 2009. “Aux racines de la mobilité en sciences sociales”, in FLONNEAU, Mathieu et GUIGENO, Vincent (éds.), *De l’histoire des transports à l’histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, pp. 41-55.
- GEELS, Frank W. et KEMP, René, 2007. “Dynamics in socio-technical systems: Typology of change processes and contrasting case studies”, in *Technology in Society*, vol. 29, no. 4, pp. 441-455.
- GEELS, Frank W. et SCHOT, Johan, 2007. “Typology of sociotechnical transition pathways”, in *Research Policy*, vol. 36, no. 3, pp. 399-417.
- GEERTS, Alain, 2019. *Les Zones de basses émissions sont-elles efficaces ?*, Inter-Environnement Wallonie (IEW), en ligne : <https://www.iew.be/les-zones-de-basses-emissions-sont-elles-efficaces/>
- GENDRON, Corinne, 2014. “Penser l’acceptabilité sociale: au-delà de l’intérêt, les valeurs”, in *Communiquer*, no. 11, pp. 117-129, consulté en ligne : <https://journals.openedition.org/communiquer/584>
- GOBERT, Julie, 2013. “Mobilité et lutte contre la pollution atmosphérique : la difficile conciliation des exigences environnementales et de l’équité sociale dans l’instauration d’une zone à basse émission”, in *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 57, no. 161, pp. 277-298.
- HARPET, Cyrille et ROUÉ LE GALL, Anne, 2013. “Évolution de la prise en compte de l’environnement et la santé dans le champ de l’urbanisme: nécessité d’une approche intégrée”, in *Environnement, Risques & Santé*, vol. 12, no. 3, pp. 231-241.
- HERMIA, Jean-Pierre, 2016. “Baromètre démographique 2016 de la Région de Bruxelles-Capitale”, in *Focus de l’Institut Bruxellois de Statistique et d’analyse (IBSA)*, no. 16, consulté en ligne : http://ibsa.brussels/fichiers/publications/focus-de-libsafocus_16_decembre_2016
- HUBERT, Michel, 2008. “L’Expo 58 et le « tout à l’automobile »”, in *Brussels Studies*, no. 22, consulté en ligne : <https://journals.openedition.org/brussels/621>
- HUBERT, Michel, LEBRUN, Kevin, HUYNEN, Philippe et DOBRUSZKES Frédéric, 2013. “La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires”, in *Brussels Studies*, Notes de synthèse, no. 71, consulté en ligne : <http://journals.openedition.org/brussels/1184>
- IFSTTAR-Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l’Aménagement et des Réseaux, en ligne : <https://www.ifsttar.fr/accueil/>
- INSTITUT BRUXELLOIS DE STATISTIQUE ET D’ANALYSE (IBSA), 2020. *Pratiques de déplacement*, consulté en ligne : <http://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport#.XtztVdUzbIV>
- ILLICH, Ivan, GIARD, Luce, et DUPUY, Jean-Pierre, 1973. *Énergie et équité*. Paris, Seuil.
- FOURNEAU, Olivier, 2018. *La zone de basse émission: une bonne idée ?*, Inter-Environnement Bruxelles (IEB), en ligne : <https://www.ieb.be/La-zone-de-basse-emission-une-bonne-idee>
- JENSEN, Mette, 1999. “Passion and heart in transport - a sociological analysis on transport behaviour”, in *Transport Policy*, vol. 6, no. 1, pp. 19-33.
- JOBERT, Arthur, 1998. “L’aménagement en politique. Ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l’intérêt général”, in *Politix*, vol. 11, no. 42, pp. 67-92.
- KAUFMANN, Vincent, 2002. “Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux?”, in *Recherche-Transports-Sécurité*, no. 75, pp. 131-143.
- KAUFMANN, Vincent, 2007. “De la mobilité à la motilité”, in BASSAND, Michel, KAUFMANN, Vincent et JOYE, Dominique (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

- KAUFMANN, Vincent et JEMELIN, Christophe, 2008. “La motilité, une forme de capital permettant d’éviter les irréversibilités socio-spatiales ?”, in SÉCHET, Raymonde, *et al.*, *Espaces en transactions*, Presses universitaires de Rennes, pp. 83-91, consulté en ligne : <http://books.openedition.org/pur/432>
- LA BRANCHE, Stéphane et CHARLES, Lionel, 2012. “Étude d’acceptabilité sociale de la ZAPA de l’agglomération grenobloise : synthèse des principaux résultats”, in *Pollution Atmosphérique*, no. spécial, pp. 226-230.
- LASCOUMES, Pierre et SIMARD, Louis, 2011. “L’action publique au prisme de ses instruments”, in *Revue française de science politique*, vol. 61, no. 1, pp. 5-22.
- LASCOUMES, Pierre et LE GALÈS, Patrick, 2018. *Sociologie de l’action publique*, Malakoff, Armand Colin.
- LATOUR, Bruno, 2005. *An introduction to actor-network-theory*, Oxford University Press.
- LATOUR, Bruno et WOOLGAR, Steve, 2006. *La vie de laboratoire*, Paris, La Découverte.
- LATOUR, Bruno, 2012. *Pasteur : guerre et paix des microbes*, suivi de *Irréductions*, Paris, La Découverte.
- LAUGIER, Sandra et OGIEN, Albert, 2011. *Pourquoi désobéir en démocratie ?*, Paris, La Découverte.
- LE BOURHIS, Jean-Pierre et LASCOUMES, Pierre, 2011. “Les résistances aux instruments de gouvernement. Essai d’inventaire et de typologie des pratiques.”, in *Les instruments d’action publique : mise en discussion théorique*, Paris, consulté en ligne : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00569347v2/document>
- LEBRUN, Kevin, *et al.*, 2012. *L’Offre de transport à Bruxelles*, 1er Cahier de l’Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité, consulté en ligne : https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cahiers-observatoire-mobilite_loffre_de_transports_a_bruelles.pdf
- LEBRUN, Kevin, *et al.*, 2013. *Les pratiques de déplacement à Bruxelles*, 2e Cahier de l’Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité, consulté en ligne : <http://data-mobility.irisnet.be/resources/observatoire-de-la-mobilite-2.pdf>
- LEBRUN, Kevin, *et al.*, 2014. *Les pratiques de déplacement à Bruxelles : analyses approfondies*, 3e Cahier de l’Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité, consulté en ligne : https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/les_pratiques_de_deplacement_a_bruelles_analyses_appfondies.pdf
- LEFEBVRE, Henri, 1967. “Le droit à la ville”, in *L’homme et la société*, no. 6, pp. 29-35, consulté en ligne : https://www.persee.fr/doc/homso_0018-4306_1967_num_6_1_1063
- LEJEUNE, Christophe, 2014. *Manuel d’analyse qualitative. Analyser sans compter ni classer*, Louvain-la-Neuve, De Boeck.
- LEMIEUX, Cyril, 2007. “A quoi sert l’analyse des controverses?”, in *Mil neuf cent, Revue d’histoire intellectuelle*, no. 25, Société d’études soréliennes, pp. 191-212, consulté en ligne : <https://www.cairn.info/revue-mil-neuf-cent-2007-1.htm>
- LEZ-Low Emission Zone Brussels, *Calendrier*, en ligne : <https://lez.brussels/mytax/fr/practical?tab=Agenda>
- LEZ-Low Emission Zone Brussels, *Impact*, en ligne : <https://lez.brussels/mytax/fr/practical?tab=Impact>
- MÉADEL, Cécile, 2015. “Les controverses comme apprentissage”, in *Hermès*, no. 73, pp. 45-50, consulté en ligne : <https://www.cairn.info/revue-hermes-la-revue-2015-3-page-45.htm>

- MOHAMED, Naïda, 2012. “Quand la sociologie interroge les ZAPA”, in *Pollution Atmosphérique*, no. spécial, pp. 218-231, consulté en ligne : <http://www.appanpc.fr/docs/1/fckeditor/file/Revues/PollutionAtmospherique/Hors-serie-particules-novembre-2012/p--%20Mohamed.pdf>
- PHILIPPS-BERTIN, Chrystèle, GASTINEAU, Pascal, CHAUMOND, Agnès, *et al.*, 2015. *Acceptabilité des Zones d'Action Prioritaire pour l'amélioration de la qualité de l'air : Rapport final*, IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux.
- PRADEL, Benjamin, *et al.*, 2015. “Les routines de déplacement dans les espaces périurbains: les dimensions collectives des agencements quotidiens”, in *Espace populations sociétés*, consulté en ligne : <https://journals.openedition.org/eps/5961>
- RENNES, Juliette, 2019. “Les controverses politiques et leurs frontières”, in *Etudes de communication*, no. 47, pp. 21-48.
- SAUVAYRE, Romy, 2013. *Les méthodes de l'entretien en sciences sociales*, Malakoff, Dunod.
- SERVIGNE, Pablo et STEVENS, Raphaël, 2015. *Comment tout peut s'effondrer*, Paris, Seuil.
- SHOVE, Elizabeth, 2010. “Beyond the ABC: climate change policy and theories of social change”, in *Environment and planning A*, vol. 42, no. 6, pp. 1273-1285.
- SHOVE, Elizabeth, PANTZAR, Mika, et WATSON, Matt, 2012. *The dynamics of social practice: Everyday life and how it changes*, Sage Publications.
- SPAARGAREN, Gert, 2011. “Theories of practices: Agency, technology, and culture: Exploring the relevance of practice theories for the governance of sustainable consumption practices in the new world-order”, in *Global Environmental Change*, vol. 21, no. 3, pp. 813-822.
- STATBEL, 2019. *Parc de véhicules*, consulté en ligne : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#news>
- URRY, John, 2005. *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie?*, Malakoff, Armand Colin.
- VANHAEREN, Stéphanie, FERON, Pauline, HENDRICKX, Kim, *et al.*, 2013. “La gestion de la qualité de l'air en Belgique : une gouvernance multiniveau entre incertitudes politiques et techniques”, in *Télescope : Revue d'analyse comparée en administration publique*, vol. 19, no. 1, pp. 115-134.
- VINCENT-GESLIN, Stéphanie, 2014. “Les altermobilités: une mise en pratique des valeurs écologiques ?”, in *Noroi*, no. 231, pp. 113-124, consulté en ligne : <https://journals.openedition.org/noroi/5112>
- WARDE, Alan, 2005. “Consumption and theories of practice”, in *Journal of consumer culture*, vol. 5, no. 2, pp. 131-153.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO), 2018. *Ambient (outdoor) air pollution*, consulté en ligne : [https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

Lexique

« **Black Carbon** » : Le *black carbon* est une sous-classification des particules fines, comprenant les particules formées de carbone et « noires », liées aux processus de combustion. Il a un diamètre allant de 10 nm à 500 nm, les dimensions supérieures à 100 nm correspondant à une forme agrégée du black carbon avec d'autres polluants. Le black carbon est ainsi intégralement compris dans la fraction PM10 et PM2.5, et en partie dans la fraction des particules ultrafines (UFP) dont le diamètre inférieur à 100 nm. En ville, c'est un bon indicateur du trafic routier et du chauffage (Bruxelles Environnement, en ligne)

CO (Monoxyde de carbone) : Gaz inodore, incolore et inflammable. Le CO se forme lors de la combustion incomplète de matières organiques (gaz, charbon, fioul ou bois, carburants). La source principale est le trafic automobile. Le CO participe aux mécanismes de formation de l'ozone troposphérique.

COVNM : Les composés organiques volatils non méthaniques font partie de la famille des COV (composés organiques volatils), émis principalement lors de la combustion d'énergie fossile des moteurs de véhicules routiers. Ils participent au processus de production d'ozone dans la basse atmosphère. La catégorie des COVNM permet de mettre à part les émissions de méthane (CH₄) végétales et animales.

« **Débat** » : Terme générique large, « qui désigne simplement une confrontation argumentée de points de vue, quels que soient ses enjeux, son objet, sa situation d'énonciation, sa temporalité et son degré de conflictualité ». Le degré d'argumentativité du débat est très variable (Rennes, 2016 :24).

Dioxyde d'azote (NO₂) : « Le dioxyde d'azote (NO₂) est un gaz toxique de couleur brun-rouge. C'est l'un des oxydes d'azote (NO_x) » (Cour des Comptes Européenne, 2018).

« **Instruments** » : « Instrument d'action publique comme un dispositif normatif, à la fois technique et social, ayant une vocation générique (applicable à un ensemble de situations) et porteur d'une conception concrète du rapport gouvernant/gouverné fondé sur une conception spécifique de la régulation. » (Lascombes et Simard, 2011 :18).

« **Légitimation** » : « La légitimation doit être comprise, en ce sens, comme l'ensemble des actions par lesquelles les dirigeants tendent à établir leur légitimité et la revendiquent, en fonction des représentations qu'ils ont du régime désirable et désiré par les gouvernés » (Lagroye, Sociologie politique, 1993, p. 386, in Jobert, 1998 :68).

NH₃ (Ammoniac) : Gaz incolore à l'odeur âcre, il peut provoquer des brûlures et irritations pulmonaires.

« **NIMBY** » : « La 'théorie' décrite sous le terme de « syndrome NIMBY » est simple : l'implantation de tout équipement collectif crée des nuisances pour les riverains proches de l'équipement alors qu'ils n'en tirent pas d'avantages directs. Ceux-ci auront donc pour réaction « naturelle » et égoïste de refuser le projet et de réclamer qu'il se fasse ailleurs. » (Jobert, 1998 :71), car « uniquement préoccupées par les répercussions qu'un projet est susceptible d'avoir sur leur bien-être personnel, et incapables d'en comprendre les dimensions techniques ou l'intérêt collectif. » (Gendron, 2014 :119).

Ozone troposphérique (O₃) : « L'ozone troposphérique (O₃) est un gaz incolore qui se forme dans une couche atmosphérique proche du sol, sous l'effet du rayonnement solaire. C'est le produit d'une réaction chimique entre polluants (tels que les composés organiques volatils (COV) et les NOX). » (Cour des Comptes Européenne, 2018).

Particules fines (PM) : « Les PM comprennent les particules solides et liquides en suspension dans l'air. Elles sont formées de substances très diverses, allant du sel marin et des pollens à des produits cancérigènes pour l'homme tels que le benzo[a]pyrène et le carbone suie. Selon leur taille, on distingue les PM₁₀ (grosses particules, d'un diamètre maximal de 10 µm) et les PM_{2,5} (particules fines, de diamètre inférieur ou égal à 2,5 µm). » (Cour des Comptes Européenne, 2018).

« **Polémique** » : Une sous-catégorie de « débat », caractérisé par la virulence de l'expression des oppositions, l'expression d'« émotions violentes de l'ordre de la colère ou de l'indignation ». Un type d'échange peu susceptible de déboucher sur un accord (Rennes, 2016 :25).

Annexes

Annexe 1 : Tableau de la progression des véhicules concernés (Diesel)

Diesel							
Norme	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Euro VI / 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Euro V / 5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	⊘
Euro IV / 4	✓	✓	✓	⊘	⊘	⊘	⊘
Euro III / 3	✓	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Euro II / 2	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Euro I / 1	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Sans Euro	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘

Source : Site officiel lez.brussels (2020)

Annexe 2 : Tableau de la progression des véhicules concernés (Essence/LPG/CNG)

Essence/LPG/CNG							
Norme	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Euro VI / 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Euro V / 5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Euro IV / 4	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Euro III / 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Euro II / 2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	⊘
Euro I / 1	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Sans Euro	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘

Source : Site officiel lez.brussels (2020)

Annexe 3 : Tableau de profil des répondants

N°	Prénom	Age	Age 1 ^{ère} voiture	Profession	Formation - Niveau d'étude	Lieu de résidence
1	Gary	31	26	Formateur syndicaliste	Master Sciences du travail	Anderlecht
2	Henri	67	18	Retraité Professions passées : magasinier, éducateur, chauffeur de taxi, (et autres). Sur le côté : photographe, musicien.	Secondaire Formation en photographie	Court-Saint-Etienne
3	Laki	48	17	Chef d'entreprise : vente et recyclage de pièces automobiles	Secondaire	Wichelen (Flandre)
4	Marc	68	18	Chef d'entreprise : boite de distribution de revues en sous-traitance (domaine culturel)	Master en Dentisterie	Uccle
5	Mike	50	19	Graphiste	Graphisme	Saint-Gilles
5'	Beaux-parents de Mike	76	18	Beau-père : Ingénieur	/	Schaerbeek
	Mike	80	Pas de permis	Belle-mère : Secrétaire de direction		
6	Nicholetta	33	17	En incapacité de travail Diverses professions passées	Master en Traduction-Interprétation	Charleroi
7	François	66	16	Retraité Professions passées : Horeca, organisation de concerts, producteur de musique	Secondaire	Brabant wallon
8	Thomas	35	18	Chauffeur-livreur	Mécanicien	Iltre
9	Chantal	64	22	Fonctionnaire dans l'enseignement Auparavant : enseignante	Master en biologie	Woluwe-St-Lambert
10	Jules	55	18	Educateur spécialisé, professeur (éthique, socio), formateur (éducateur)	Formation d'électricien Master en sociologie Master en anthropologie	Brabant Wallon
11	Guy	61	18	[En incapacité de travail – mutuelle] Auparavant : Mécanicien, chauffeur de taxi, conducteur de camions, ouvrier (Michelin).	Mécanicien	Drogenbos
12	Serge	63	18	Principale : Comédien Secondaires : Rénovations, assistant prof. Théâtre, arts martiaux	CESS professionnel	Braine-L'Alleud