

International Review of Community Development

Chronique du Comité d'action des transports urbains

Jo Dustin

Logement et luttes urbaines
Number 4, Fall 1980

URI: id.erudit.org/iderudit/1035034ar
<https://doi.org/10.7202/1035034ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Lien social et Politiques

ISSN 0707-9699 (print)
2369-6400 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Dustin, J. (1980). Chronique du Comité d'action des transports urbains. *International Review of Community Development*, (4), 37-40.
<https://doi.org/10.7202/1035034ar>

Tous droits réservés © Lien social et Politiques, 1980

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online. [<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>]



This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research. www.erudit.org

Chronique du Comité d'action des transports urbains

J. Dustin

Ce texte est une chronique rapide des actions menées par un petit comité bruxellois. Il s'agit de « rendre la ville aux piétons, aux cyclistes ». Programme vaste, généreux.

Les résultats, pour l'instant, demeurent maigres mais les idées ont été semées et le combat continue.

Naissance du C.A.T.U. en 1972

Le C.A.T.U. est né dans la mouvance des idées de mai 68. Les gens voulaient prendre « la parole ». On voyait déjà « l'imagination » grimper au pouvoir. Mais l'exploitation du travailleur continuait en dehors de son entreprise, dans son quartier mal équipé, dans son tram bourré qu'il attendait souvent pendant vingt minutes. Cette glorieuse journée des huit heures (victoire syndicale des années 1920 en Belgique) devenait souvent une journée de dix heures. Où donc était cette société des loisirs tant proclamée par certains sociologues ?

En 1972, la Société des Transports Intercommunaux Bruxellois présenta au public la première voiture de métro. Il s'agissait d'un prototype. Les gens eurent leur mot à dire. Ils purent choisir la couleur des banquettes... ambiance bleue, ou ambiance orange. C'est l'orange qui eut la victoire. De qui se moquait-on ?

Le C.A.T.U. réunit cette même année un groupe de militants progressistes provenant d'horizons politiques différents (chrétiens de gauche, socialistes,

communistes...) et commença modestement sa lutte.

Des options furent bientôt dégagées. Les voici :

— Il faut, dans la ville dévorée par l'infrastructure autoroutière, renverser la situation actuelle et établir un nouvel ordre de priorités :

1. les piétons et les transports en commun, d'abord ;
2. ensuite, les cyclistes ;
3. enfin, l'automobile privée (la machine la moins adaptée au transport à l'intérieur des villes).

— Il faut un plan général de circulation dans chaque ville, avec un réseau de rues, de chaussées, de boulevards réservés en priorité aux trams, aux bus, au métro.

— L'urbanisme n'est pas neutre. La ville-parking, la ville-bureaux, la ville-expropriations, la ville-auto-roues, est le résultat d'une société de profit (profit qui enrichit un petit nombre d'individus). Il faut construire une ville *profitable à tous*.

Le problème du transport urbain ne peut pas être révolu isolément. Il existe un droit aux espaces de jeux, un droit au travail (pas trop éloigné du domicile).

— Les usagers des transports en commun ne doivent pas subir des décisions prises par une autorité inaccessible. Ils doivent pouvoir contrôler les décisions du pouvoir. Leurs désirs, leurs revendications doivent être entendus et devenir réalité.

Un travail de sensibilisation

Au début, un travail de sensibilisation fut entrepris. Un mensuel d'information fut édité par le C.A.T.U. Il servit de liaison entre les membres. Enquêtes auprès des usagers, analyse des problèmes de transport en ville, situation globale des problèmes urbains bruxellois, compte-rendu des assemblées générales, propositions d'actions possibles figuraient dans ces pages stencillées. Aujourd'hui, le CATU-INFORME est à son numéro 73.

Un montage audio-visuel intitulé « Train-Tram-Travail » provoque plusieurs débats dans des maisons de jeunes, des cercles de pensionnés, des écoles, des comités de quartier.

Trois photos prises à Londres résumaient bien le problème :

- 69 automobiles dans une rue. C'est le bouchon de circulation.
- 69 piétons dans la même rue. On peut respirer.
- Ces 69 personnes en autobus circulent également, mais la rue est totalement dégagée.

Pourquoi pas des véloroutes ? Mai 1975

Les propositions d'action voyaient le jour dans les assemblées générales. Un groupe de cyclistes voulut défendre le vélo comme moyen de transport quotidien, et non comme un engin de performance. Mais en ville, le cycliste est une véritable proie. Un livre noir du cycliste urbain fut diffusé massivement. La plupart des communes bruxelloises reconnaissaient ne plus posséder de pistes cyclables. Et plus les communes étaient populaires, moins les pistes cyclables existaient.

Le C.A.T.U. organisa avec un groupe écologiste flamand, « Groene Fietsers », une randonnée cycliste à travers Bruxelles. Cette manifestation eut un véritable succès. Plus de 2 000 cyclistes quotidiens de tous âges, de toutes origines sociales, réclamèrent le droit de circuler.

Les slogans placardés sur la place de départ, scandés par les manifestants, résumaient les revendications :

- « Non à la ville des promoteurs »
- « Véloroutes oui. Autoroutes non »
- « Tram-Vélo-Piéton, même combat » (la complémentarité vélo + transports en commun permettrait une ville plus

heureuse, moins polluée, moins défigurée, plus humaine).
« Un milliard pour le vélo » (on dépense des milliards pour les autoroutes... on ne dépense pas un sou pour les pistes cyclables. L'exemple de la Hollande bien proche devrait être suivi).

En fin de manifestation, un meeting rassembla tous les participants. Voici un extrait d'une prise de parole d'un membre du C.A.T.U. :

« La manifestation d'aujourd'hui est une première étape de la conquête de la ville par tous ceux qui vraiment la composent : habitants, travailleurs, piétons, usagers du vélo et des transports en commun.

... Nous devons conquérir la ville.

... Nous avons surtout à mettre rapidement sur pied des comités cyclistes par commune.

... Nous exigeons prioritairement une limitation de l'usage de l'automobile en ville.

... Nous exigeons des pistes cyclables protégées, des garages pour vélos, notamment aux stations de métro et gares de chemin de fer ... »

Cette manifestation se termina par des rondes joyeuses aux sons d'orchestres folkloriques sur la place du Jeu de Balle, en plein coeur de Bruxelles populaire. Des incidents eurent lieu avec la police car certains cyclistes voulurent continuer des « randonnées sauvages ».

Cinq cents participants avaient laissé leur adresse et signé les revendications des cyclistes quotidiens.

Un comité prit naissance à la suite de cette manifestation. Il s'agit du G.R.A.C.Q. (Groupe de réflexion et d'action des cyclistes quotidiens). Ce comité travailla dans une optique pluraliste. Il obtint des promesses des autorités (millions prévus pour la réalisation de pistes cyclables); certaines pistes furent réalisées dans le Sud de Bruxelles (quartiers bourgeois). Le G.R.A.C.Q. continue avec obstination et sérieux à défendre la circulation à vélo, en ville.

En 1980, sa lutte apparaît toujours aussi nécessaire.

La crise — Les augmentations des tarifs des transports en commun

À la suite de la manifestation cycliste, le C.A.T.U. opta clairement pour le socialisme autogestionnaire. En effet, la crise économique s'amplifiait depuis les années 1976-1977. Les gouvernements de centre-droit qui se succédaient en Belgique, faisaient payer

la crise aux travailleurs : blocage des salaires, index manipulé, chasse aux chômeurs, malades devant payer davantage aux médecins, davantage pour leurs médicaments, augmentation des tarifs des transports en commun...

Ainsi, en Belgique, de 1976 à 1980, les tarifs des transports en commun augmentèrent de 40 %. Et pourtant, les services ne s'amélioraient guère. Au contraire, l'attente aux arrêts s'allongeait en dehors des heures de pointe. Le réseau des chemins de fer était menacé, surtout en Wallonie : menace de suppression de plus de 300 gares. Tout cela au nom de la rationalisation !

Le C.A.T.U., petit comité d'usagers, s'employa à lutter contre les augmentations des tarifs des transports en commun qui eurent lieu chaque année depuis 1976.

Le C.A.T.U. ne pouvait lutter seul contre une décision d'envergure nationale prise par le gouvernement, il choisit donc de servir de coordinateur entre des formations syndicales, des comités de quartiers, des partis progressistes, des mouvements de jeunes.

En 1976, il réussit un premier front groupant des syndicats chrétiens et socialistes, des comités de quartiers et des partis progressistes (Jeunesses Socialistes, Parti Communiste, etc.). 30 000 tracts furent distribués aux arrêts de tram, aux stations de métro, dans le hall de gares. Ces tracts contenaient les revendications des usagers (résultat d'une enquête du C.A.T.U.). Ils demandaient un blocage des tarifs et une révision de la tarification, dans une optique sociale, premier pas vers la gratuité.

En 1978

Une troisième augmentation tarifaire s'annonçait pour le mois d'août 1978 (le temps des vacances permet d'éviter une mobilisation importante des mécontents).

Le C.A.T.U. à Bruxelles coordonna un front plus large d'organisations qui s'intitula le Rassemblement contre l'augmentation des tarifs. Ce Rassemblement unissait des partis politiques progressistes (Parti Socialiste, fédération de Bruxelles — Parti Communiste), des mouvements de jeunesse (Jeunesse ouvrière chrétienne, Jeunesse socialiste, Jeunesse communiste), des associations écologiques

CATU, INFORME
N°56. *supplément*



**à quand un SALON
du Piéton ?**

(Inter-environnement Bruxelles, plusieurs comités de quartier), des syndicats (syndicats des employés chrétiens et socialistes), le Mouvement ouvrier chrétien.

Une plate-forme commune fut rédigée par ces associations. Une campagne d'affiches et de tracts mit en lumière les raisons du « non à la hausse » dans toute la ville. Finalement, une manifestation (2 000 participants) se déroula à Bruxelles, en octobre 1978.

Certains groupements, se réclamant de la « nouvelle gauche » pratiquèrent des auto-réductions dans les bus, les trams, le métro.

Le C.A.T.U. comprend la révolte qui suscite des actions plus radicales. Pour sa part, il n'a pas développé cette tactique car le C.A.T.U. travaille avec des gens de tous les jours, s'occupe à rassembler le plus grand nombre. Les actions d'« auto-réduction » sont suivies par les masses si celles-ci sont organisées par de grandes organisations possédant des centaines de militants, une assistance juridique efficace. La marginalité ne permet pas une conscientisation déterminante.

Le C.A.T.U., pour changer la ville, changer la vie, ne possède qu'une poignée de membres actifs. Il n'a donc pas abouti à une victoire. Mais il est parvenu à

amplifier puissamment le mécontentement des usagers des transports en commun et, ce qui est plus positif, il a mis à l'ordre du jour leur cahier de revendications. Deux revendications importantes, entre autres : un bref temps d'attente aux arrêts, non à la multiplication des correspondances (changer trois fois de trams pour arriver au lieu désiré). La presse, la radio, la T.V. ont fait écho à ces revendications de façon très claire !

Une nouvelle augmentation des tarifs est survenue en janvier 1980. Le C.A.T.U. cette fois-ci fut plus calme ; les militants ne sont pas éternellement taillables et corvéables à merci. Mais le Mouvement ouvrier chrétien qui avait appuyé la manifestation d'octobre 1978 a réalisé une journée « train gratuit » en Wallonie et dans certaines gares de Bruxelles. Les syndicats de cheminots ont collaboré avec les usagers et plusieurs milliers de voyageurs ont roulé gratuitement, aidés par les centaines de militants du Mouvement ouvrier chrétien. Les idées du C.A.T.U. continuent à vivre, à prospérer. Et malgré l'augmentation nouvelle, les abonnements à Bruxelles ont diminué de prix pour les jeunes et les personnes âgées de plus de 65 ans (c'était une des revendications de la manifestation d'octobre 1978).

Des actions plus quotidiennes

Le C.A.T.U. n'est pas une fabrique de manifestations urbaines. Il a également travaillé avec les habitants au niveau de leur quartier, de leur ligne de tram.

Ainsi, en 1978, avec les usagers du tram 18, le C.A.T.U. a organisé une pétition qui a recueilli 3 000 signatures. Il s'agissait de réclamer des sites protégés pour ce tram qui joint le sud au nord de Bruxelles (long trajet), et une meilleure fréquence (pas plus de 10 minutes d'attente aux arrêts).

Les sites protégés ont été promis par les autorités. Une meilleure fréquence semble impossible à obtenir. Ici, on se heurte à la politique gouvernementale pour le besoin de rentabilité commerciale, tout en exigeant de lourds sacrifices pour les travailleurs. Beaucoup de trams, mais uniquement aux heures de pointe (métro-boulot)... La rentabilité sociale est méconnue ; quant à l'économie d'énergie, elle semble aussi totalement ignorée.

En 1979, le C.A.T.U., avec les habitants du quartier Sainte-Anne (commune d'Auderghem), obtint la prolongation d'une ligne de bus, le 51. Ce

quartier attendait depuis quarante ans les transports en commun.

Ce genre d'action plus quotidienne, plus modeste, permet un contact plus direct avec les gens, et certainement plus profond. Il rejoint également davantage les objectifs du C.A.T.U. Les gens s'organisent et luttent eux-mêmes pour changer les « choses » de leur vie.

Conclusion

Le C.A.T.U. fonctionne ainsi depuis plus de 7 ans. Il compte pour le moment une soixantaine de membres cotisants, mais le nombre de militants actifs n'a jamais dépassé la dizaine ; pour le moment, le C.A.T.U. connaît même le creux de la vague.

Il ne faut en aucun cas se glorifier, verser dans l'autosatisfaction (ce qui est impossible pour le C.A.T.U... nous n'aimons pas tellement l'*auto* !).

Un but a pourtant été réalisé. Le débat sur la priorité à accorder aux transports en commun connaît une réelle vigueur aujourd'hui, même si les réalisations demeurent maigres. Cette priorité aux transports en commun demeure un volet important d'un programme progressiste pour l'édification d'un urbanisme à visage humain.

En Belgique, la victoire deviendra possible :

- quand l'émiettement de la gauche (démocratie chrétienne, parti socialiste, parti communiste, fédéralistes progressistes et divers courants d'extrême-gauche) cessera ;
- quand un projet clair de changement de société se dégagera de ces forces enfin unies ;
- quand les démocrates chrétiens et les socialistes ne participeront plus à des gouvernements de compromission avec la droite en reniant leurs propres programmes ;
- quand le fédéralisme réel accordera l'autonomie à la Flandre, à Bruxelles, à la Wallonie ;
- quand les immigrés auront le droit de vote aux élections communales (25 % d'immigrés à Bruxelles).

Tout cela peut paraître trop lointain. Mais le citoyen prolétaire n'est pas uniquement un usager des transports en commun, un locataire, un travailleur d'entreprise, un habitant d'un quartier précis. Il est le tout à la fois avec, je l'espère, une dimension internationaliste également.

Jo Dustin

Bruxelles, janvier 1980