

Sarah Degée, Martine Demillequand, Benjamin Hanneesse, Eva M. Jiménez Lamas et Guillaume Lohest ⁽¹⁾

Respectivement professeure de psychopédagogie et militante antiraciste et féministe; collaboratrice pédagogique à l'UCLouvain et professeure de français; président de Clap Culture ASBL; syndicaliste féministe antiraciste et chargé d'études en éducation permanente

■ L'incendie d'un futur centre d'asile à Bilzen n'est pas à considérer comme un fait isolé, mais comme la conséquence d'une réalité plus globale: un racisme décomposé et croissant qui mine notre société.

grants des êtres humains de seconde zone, en les altérant, en les brandissant comme les bous émissaires, une partie de la classe politique crée une division dans la société entre ceux et celles qui ont le droit d'avoir des droits, et les autres, les surnuméraires ou les personnes "jetables". Lorsque dans une société l'on touche aux droits fondamentaux des uns, c'est bien l'ensemble de la société qui est ébranlée et la place de tout un chacun qui est questionnable.

Une ambiance qui se généralise

La Belgique n'est pas le seul pays à être touché par cette remontée de l'extrême droite. Partout en Europe, les mouvements racistes, extrémistes, anti-migrants, se font de plus en plus une place au sein du pouvoir, ce qui entraîne une normalisation des actes et des paroles racistes.

La Hongrie a autorisé à tirer à balles réelles ⁽⁵⁾ sur les migrants qui passaient sa frontière, frontière sur laquelle elle a érigé une barrière "anti-migrants" ⁽⁶⁾. L'Italie refuse régulièrement de laisser entrer les bateaux de migrants. Cela a également été le cas pour la France avec l'*Aquarius*, et ailleurs l'*Ocean Viking* ⁽⁷⁾. En Allemagne, en août 2018, la ville de Chemnitz a été le point de rassemblement de milliers de personnes hostiles aux migrants, qui ont été jusqu'à pratiquer une chasse à l'humain dans les rues.

Parce que nous sommes tous et toutes les descendants d'êtres humains qui, libres ou contraints par la nécessité (guerre, persécutions, destructions, pauvreté), ont un jour dû quitter leur lieu de vie, et parce qu'aucun de nous n'a choisi de naître où il est né, nous ne pouvons que tisser le fil d'une commune humanité. "Chaque être humain est une humanité en soi":

c'est notre condition collective, celle que nous voulons rappeler par ce texte, par cette action.

Nous appelons donc les différentes forces progressistes et démocratiques, mais également les citoyennes et citoyens de tous horizons, à se mobiliser contre cette montée inquiétante du racisme et de la xénophobie sous toutes ses formes. L'heure n'est plus seulement au commentaire ou même à la dénonciation stricto sensu mais à la défense des droits individuels pour toutes et tous, à l'opposition active à la violence structurelle dont sont victimes les personnes migrantes en premier lieu.

→ (1) Cette opinion a été signée par plus de 150 personnalités. Retrouvez la liste complète sur le site de LaLibre.be.

L'heure n'est plus seulement au commentaire, mais à la défense des droits individuels.

→ (2) Pacquay (Maxime), "La Belgique, pire élève européen de l'intégration des immigrants sur son marché du travail", RTBF, 29 mai 2019.

→ (3) Lafleur, M. & Marfouk, A. (2017). "Pourquoi l'immigration? 21 questions

que se posent les Belges sur les migrations internationales au XXI^e siècle". Louvain-la-Neuve: Académia.

→ (4) Ibid.

→ (5) "Huffington Post" avec AFP, "Hongrie: l'armée autorisée à tirer sur les migrants, nouvelle provocation signée Viktor Orban". Sur le site huffingtonpost.fr; 21 septembre 2015.

→ (6) Epstein (Marc), "Barrière antimigrants: un nouveau mur en Europe", sur le site lexpress.fr; 29 août 2017.

→ (7) "Le Figaro" avec AFP, "SOS Méditerranée cherche de nouveau un port sûr pour 104 migrants", sur le site lefigaro.fr; 21 octobre 2019.

CHRONIQUE

De Lijn, la société qui se cache sur Google

■ La société de transports flamande croule sous les plaintes et paye pour ne pas être référencée, afin de les éviter.



Audrey Vandeleene
Postdoctorante à l'UGent

Vu de Flandre

Les transports en commun sont un service public qui touche de nombreux citoyens et qui occasionne beaucoup de critiques, parfois faciles. Toutefois, certaines peuvent être fondées. Alors que la Flandre lorgne le Nord et la (prétendue) efficacité des services publics à la scandinave, il est un service public dans la partie néerlandophone du pays qui ne répond pas aux critères d'excellence espérés. La société de transport en commun De Lijn fait face à de nombreux défis et la colère gronde, dans ses rangs et parmi les usagers.

Prendre le bus. Pour un utilisateur de De Lijn, on parlera plutôt d'attendre le bus. Attendre dans le froid et le vent qu'un hypothétique bus ou tram arrive, ce n'est déjà pas ce qu'il y a de plus agréable. Mais quand celui-ci est purement supprimé de la liste des prochaines arrivées, et que le temps d'attente s'allonge, la frustration se fait grande sous l'abribus. Difficile en effet de comprendre que l'entreprise ne soit pas capable d'informer en temps réel de la localisation de ses bus et trams, à l'heure de Waze et autres applications qui deviennent de plus en plus performantes dans la prédiction des temps de parcours. Chez De Lijn, un utilisateur averti saura qu'il vaut mieux ne pas faire confiance ni à l'application, ni aux écrans d'affichage, sans parler des horaires officiels. Un nouveau système d'information en temps réel est prévu pour 2020. L'utilisateur l'attend stoïquement dans le vent.

La frustration des voyageurs est telle que l'ombudsman (le médiateur) de De Lijn a payé Google afin d'être moins facilement trouvable sur les moteurs de recherche. Son raisonnement est le suivant: si l'utilisateur mécontent doit chercher un moyen de contact pendant plus longtemps, il abandonnera peut-être sa quête et ça fera une plainte en moins au compteur (De Lijn en comptait plus de 50 000 l'an passé). Freiner l'impulsivité des usagers contrariés, c'est chose faite, mais comment gérer le mécontentement en interne?

Il n'y a pas qu'en Wallonie qu'on fait grève. Au-delà du cliché, le mouvement de grève qui a, pendant une dizaine de jours, fortement perturbé les transports en commun en Flandre, a été remarqué. La grève a débuté dans le Brabant flamand, et s'est même brièvement étendue à toute la Flandre avant que les négociations aboutissent sur un accord. Au moins, c'était clair: l'usager ne devait s'attendre cette fois-ci à aucune arrivée de bus, même l'application l'indiquait correctement. Pourtant, la grève ne trouvait directement pas son origine dans le service décevant proposé par De Lijn. Les chauffeurs et techniciens qui ont arrêté le travail se plaignaient surtout de problèmes internes d'organisation des congés, des horaires et de règlement des salaires. Le personnel souhaitait qu'on investisse davantage dans les personnes que dans le matériel.

Qu'en disent les politiques? La Région flamande possédant plus de 80% des parts sociales de l'entreprise (les autres parts sont détenues par les Provinces et communes flamandes, et moins d'un pour cent par le privé), des débats sont organisés au Parlement flamand sur le sujet. On s'étonne que l'entreprise ne soit plus capable depuis trois ans de communiquer les chiffres du nombre de ses usagers. Encore un projet qui a pris du retard... La nouvelle ministre flamande de la Mobilité, l'Open VLD Lydia Peeters, demande des bus confortables, qui arrivent à temps, et des usagers bien informés. Rien que ça! Le gouvernement flamand met aussi la pression sur De Lijn, à l'approche d'un exercice critique de benchmark qui aboutira sur le maintien ou la perte du statut monopolistique de l'entreprise publique, et ceci avant la privatisation, annoncée pour dans quelques années, même si des acteurs privés sont déjà impliqués (et leurs collaborateurs ne font pas grève, indique la ministre en passant). Le gouvernement appelle aussi De Lijn à suivre l'exemple de la SNCB pour offrir un service minimum aux usagers en cas de grève. De Lijn, ou un exemple de situation où la Flandre est à la traîne...