

Good Move, le bal des faux-culs ?

Le Plan régional de mobilité à Bruxelles est attaqué pour ses politiques controversées, notamment les « mailles apaisées ». Les critiques révèlent un cynisme politique, opposant soutien local et opposition régionale, souvent sans reconnaître les bénéfices pour les classes populaires. Le partage de l'espace public, vital pour la qualité de vie, est au cœur du débat.



Alice Wiliquet



Carte blanche -

Par Frédéric Dobruszkes (ULB), Michel Hubert (ULB), Christian Kesteloot (KU Leuven), Pierre Laconte (FFUE), Géry Leloutre (ULB), Cathy Macharis (VUB) et Sara Marie Tori (VUB).

Publié le 5/07/2024 à 15:27 | Temps de lecture: 3 min 🕒

A Bruxelles, il est devenu de bon ton de critiquer le Plan régional de mobilité 2020-2030, mieux connu sous le nom de Good Move. Critiquer, mais aussi se désolidariser pour certains, car ce plan, initié et conçu par le Gouvernement Vervoort II (sans Ecolo-Groen) a été adopté définitivement le 5 mars 2020 par l'ensemble du Gouvernement bruxellois Vervoort III alliant PS, Ecolo, Défi, Groen, l'Open VLD et one.brussels-sp.a. En page 10 et 11, chaque membre du gouvernement a veillé à témoigner de son appui personnel. Ainsi, avant de se dédire durant la récente campagne électorale, le ministre-président Rudi Vervoort écrivait « Good Move est le projet de tous les Bruxellois, à travers deux législatures. En tant que Ministre-Président du Gouvernement précédent et actuel, je suis particulièrement fier du processus et des résultats. Avec Good Move, la mobilité devient la solution plutôt que la source des problèmes : une

solution pour une bonne qualité de l'air, pour un développement économique harmonieux ainsi que pour la convivialité et la fluidité de la Région. De plus, les mesures d'accompagnement à mettre en place permettront une transition juste et solidaire, sans impact social négatif pour les ménages. (...) ».

Good Move est fustigé tant à gauche qu'à droite, tant par certains Bruxellois que par des non-Bruxellois qui semblent par là vouloir dicter de l'extérieur la politique à mener dans la capitale. On ne détaillera pas ici les 287 pages (1) d'un plan qui combine approche stratégique (y compris différents plans d'action) et approche réglementaire, et dont le but annoncé est de faciliter des mobilités favorables à l'environnement, l'inclusion sociale, la qualité de vie pour les habitants, la sécurité routière et la santé (rappelons que la pollution de l'air tue à petit feu et qu'à Bruxelles, celle-ci est largement due à la circulation routière). Le plan assume de promouvoir la marche, le vélo et les transports publics et de réduire l'utilisation de la voiture.

Une étrange impression de cynisme

Les critiques qui émanent de la sphère politique donnent une étrange impression de cynisme sur un mode « on est pour ce qui nous arrange et on est contre ce qui déplaît à nos électeurs ». Des exemples ? Good Move inclut le contesté projet Métro 3, dont plusieurs experts et de nombreuses associations ont dénoncé l'inutilité et l'effroyable bilan avantages/inconvénients/risques pour la collectivité. Est-ce du cynisme ou une mauvaise connaissance des dossiers ? Toujours est-il que les détracteurs de Good Move soutiennent sans faille le projet Métro 3 sans y voir de contradiction.

Good Move inclut aussi une politique de « mailles apaisées » au sein desquelles le trafic routier doit se limiter à l'accès local aux rues, au profit de la fonction de séjour qui doit l'emporter. Ces mailles apaisées résultent d'un travail commun entre les communes intéressées et la Région qui apporte aide technique et finance les études. Elles se traduisent par le rabattement de la circulation routière sur les grands axes et par divers réaménagements de l'espace public donnant la priorité aux riverains (habitants, terrasses de cafés et restaurants, etc.) avec l'aide financière de la Région bruxelloise. C'est ce volet-ci, dans deux quartiers précis, qui a le plus cristallisé les protestations et qui a déclenché les revirements politiques, à l'approche des élections, au point de réduire Good Move à ce seul élément. En rabattant le trafic sur les grands axes, la circulation routière s'en trouve dégradée. Bruxelles n'a rien inventé en la matière, Gand (au centre-ville) et Barcelone (dans certains quartiers) ont fait de même. Évidemment, cela a conduit à une contestation d'automobilistes, de certains commerçants et de navetteurs. Des leçons sont à tirer de la mise en œuvre des mailles, ce qui a déjà été le cas dans plusieurs communes, comme à Ixelles, qui

n'aménage que très progressivement, et de manière soignée, l'espace public autour de la place Flagey, sans que cela ne provoque beaucoup de tensions. Mais le partage d'un espace public fini et par définition non extensible, nécessite de faire des choix. Toute politique de mobilité doit choisir à quels usages et à quels modes de transport l'espace public est affecté. Comme souvent dans les débats sur la politique de mobilité, on n'a nullement entendu les personnes satisfaites : usagers des transports publics rendus plus rapides et plus réguliers, piétons et cyclistes pouvant se déplacer de manière plus sûre, habitants profitant de rues plus calmes, enfants jouant dans un espace public revalorisé. Au niveau politique par contre, c'est la schizophrénie : les mandataires communaux d'un parti peuvent bénéficier de financements régionaux estampillés Good Move (comme par exemple à Anderlecht, Bruxelles-Villes ou Forest) tandis qu'au niveau régional leurs collègues critiquent Good Move.

Une dimension sociale et de santé publique

Enfin, voir le principal parti de la majorité sortante, le PS, qui se dit défendre les moins nantis, rejoindre l'opposition MR et PTB pour critiquer Good Move et sa remise en cause de la voiture individuelle ne manque pas de sel. A Bruxelles comme dans la plupart des grandes villes, le taux de possession et d'utilisation de la voiture est fortement corrélé avec les revenus. Ainsi, les classes populaires sont largement astreintes à l'utilisation des transports publics, dont l'efficacité est affaiblie par la congestion routière. De plus, les cartes de la qualité de l'air montrent que ce sont les habitants des quartiers centraux de Bruxelles, densément peuplés, qui subissent l'air le plus dégradé. Ces quartiers incluent l'ensemble du « croissant pauvre » de Bruxelles. Ainsi, les personnes qui y vivent respirent un air qui a été vraisemblablement pollué par plus riches qu'eux. Ne pas reconnaître la dimension sociale et de santé publique de la mobilité est préoccupant.

Derrière le plan Good Move se place donc la question des choix en matière de partage d'espace public. Cet espace est le lieu du vivre ensemble et pas seulement de la circulation. Le choix de le partager (entre modes de déplacement mais aussi entre différents usages) ne peut se réduire à un simple rapport de force partitocratique, mais doit revêtir une dimension politique dans le sens premier du terme, c'est-à-dire collectif. Dans le contexte climatique, démographique et de santé publique actuel, il ne s'agit en effet pas de faire croire que tout le monde peut être gagnant dans les choix à faire : promettre de réduire les impacts négatifs du trafic automobile sur la ville sans modifier profondément la situation existante est un leurre. Good Move, demande un effort d'adaptation à toutes et à tous. Reste à faire en sorte que cette adaptation se fasse dans un espace urbain le plus invitant possible.

(1) Texte complet (<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>) sur le site Bruxelles mobilité.

(2) Tout au plus le PTB a-t-il demandé une remise à plat du projet et l'analyse des alternatives dans son programme électoral pour les dernières élections.