

## GOOD MOVE

LE PLAN DE MOBILITÉ  
QUI RÉVEILLE LES CONFLITS  
DE CLASSE

## Interview d'Olivier Fourneau

**À** Bruxelles, le plan de mobilité Good Move adopté en 2020 a provoqué un tollé et a encore fait l'objet de passes d'armes entre les partis politiques avant les élections. Pavé de bonnes intentions, ce plan a toutefois ses revers car il attise les conflictualités sociales et les tensions entre les usagers. Comment en est-on arrivé là ? Éléments de réponses avec Olivier Fourneau, chargé de mission à Inter-Environnement Bruxelles.

Il y a quelques années, Bruxelles avait la réputation d'être une des villes les plus embouteillées d'Europe. Est-ce toujours le cas ? À quel niveau se trouvent les plus gros problèmes de circulation ?

En 2019, Bruxelles était dans le top 16 des villes de plus de 800.000 habitants les plus embouteillées. Les embouteillages sont inhérents aux déplacements urbains. La cause est simple : il y a trop de demandes de transport et il n'y a pas de solutions faciles. Un effet appelé « trafic induit » indique que si on augmente la taille d'une voirie pour diminuer les embouteillages, on remarque une amélioration mais qui est très temporaire, qui provoque ensuite un appel d'air qui aggrave encore plus le problème.

Les habitudes de transport en ville et en périphérie sont très différentes. Entre 0 et 5 km autour du centre-ville, les gens utilisent d'autres moyens de transport que la voiture. Entre 5 et 20 km, la voiture est prépondérante et au-delà de 20 km, les gens prennent davantage le train. Cela s'explique par la structuration du transport public. Diminuer la congestion des villes, c'est avant tout travailler sur des politiques de transport public dans les périphéries des villes. En périphérie bruxelloise, ceux-ci sont très peu efficaces et peu coordonnés.

Par ailleurs, Bruxelles connaît une croissance démographique très importante : 300.000 habitants de plus en 30 ans. Il y a donc une obligation structurelle de diminuer la voiture parce que les voiries ne sont pas extensibles.

Le plan Good Move a été mis en place par le gouvernement bruxellois en 2020. Ses intentions sont louables. Quels sont les points positifs de ce plan ?

Le plan Good Move est un plan régional de mobilité, un plan stratégique dont la région se dote (voir encadré page 12).

Le plan a des points positifs. J'en citerais trois : la partie « Good Partners » qui met en place des indicateurs. C'est très important car on navigue à vue en termes de mobilité : même si les modèles théoriques sont très performants, il y a beaucoup de choses qu'on ne sait pas sur les motivations et les habitudes des différents types d'usagers.

Le deuxième point positif, c'est le volet « Amélioration de l'espace public ». À Bruxelles, on a un lourd héritage de ville percée pour construire des autoroutes urbaines. Il faut reconnaître que depuis 10 ans, il y a de nettes améliorations de ce côté-là.

Une autre mesure phare intéressante, c'est la hiérarchisation des voiries. L'idée est de faire une spécialisation des voiries en fonction de l'espace-modèle. On s'intéresse de manière distincte aux poids lourds, aux transports publics, aux voitures, aux piétons, aux cyclistes et on trace dans les rues des réseaux de cheminement préférentiels. Ce n'est pas nécessairement novateur mais pour une fois, les différents modes de transport sont réellement pris en compte, ce qui n'était pas le cas avant.

## Le plan *Good Move*, c'est quoi ?

*Good Move* (*Bien bouger*, en anglais) est le Plan régional de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale, approuvé en 2020 par le gouvernement bruxellois. Il définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité. Ce plan a pour objectif « *d'améliorer le cadre de vie des Bruxellois, tout en accompagnant le développement démographique et économique de la Région de Bruxelles-Capitale* ». Il comprend huit axes\*.

Ce plan de mobilité se développe par ailleurs dans le contexte global de la Région bruxelloise, qui est notamment marqué par diverses stratégies visant à augmenter l'attractivité du territoire et à favoriser le retour des classes moyennes. Les interactions entre ces différentes dynamiques, comme cela a été dit dans l'interview, créent des points de crispation.

\*Pour les détails du plan *Good Move* : voir le site officiel de Bruxelles-Mobilité <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

Lors de sa mise en œuvre, ce plan a pourtant provoqué un tollé, et pas seulement de la part des automobilistes navetteurs. Au point que la ville a dû faire marche arrière sur de nombreux points...

Ce plan est très vaste. Le problème, c'est que le gouvernement bruxellois en a fait un « *trophée* » avec beaucoup de communication autour. Le titre est assez bien trouvé et est accrocheur, mais du coup, les mécontents s'en sont donné à cœur joie pour le critiquer.

Y a-t-il des gagnants et des perdants ?

C'est difficile de faire un classement clair. Ce qui est sûr, c'est que l'instauration du plan *Good Move* a été un moment de conflictualité sociale, alors que pendant dix ans, la question de la mobilité était un sujet relativement consensuel ; tous les partis s'accordaient sur le fait qu'il fallait diminuer l'impact de la voiture et augmenter les transports collectifs. Cette conflictualité sociale est principalement apparue au sein de quartiers populaires dans lesquels on a voulu créer des « *mailles apaisées* » (voir encadré). L'idée, c'était de diminuer le trafic de transit au sein de ces quartiers pour le diriger vers des voies structurantes. Ce qui est intéressant à observer, c'est que les *mailles apaisées*, ça existe déjà dans les quartiers aisés ! À Uccle par exemple, tout le trafic se faisait

déjà sur des voiries structurantes et les beaux quartiers étaient protégés du trafic de transit.

Cette conflictualité sociale existait déjà avant le plan *Good Move* mais elle n'était pas médiatisée ; elle est juste apparue au grand jour. Il y a un usage spécifique de la mobilité en fonction des groupes sociaux, c'est très clair. Suite à la contestation autour du plan, l'administration a commandé une étude sur les caractéristiques sociales de la mobilité. On s'est par exemple rendu compte que le dernier décile de revenu (les 10% les plus pauvres) possédait très peu de vélos, principalement à cause de l'exiguïté de leur logement.

Et les commerçants ? Sont-ils mécontents ?

Ça dépend lesquels, et où ils sont situés. Dans le pentagone (le centre-ville), c'est globalement une réussite. Le quartier est devenu calme, le commerce fonctionne globalement bien, en particulier l'Horeca. Par contre, les livreurs, ceux qui ont besoin d'un véhicule pour travailler, sont mécontents. Et puis il y a des gens qui sont objectivement gagnants mais qui vont s'opposer au plan, notamment la classe moyenne qui a réinvesti la ville et qui était habituée à utiliser la voiture.

En quoi un plan de mobilité peut-il avoir un impact sur les inégalités sociales, le coût du logement, la sociologie des quartiers, l'attisement des rivalités entre natifs et nouveaux habitants ?

Ce plan de mobilité s'inscrit dans la politique de développement territorial de la ville. Ça fait plus de 15 ans que Bruxelles se positionne comme une région à part entière et essaie de faire revenir la classe moyenne en ville. Il y a donc une politique d'attractivité du territoire pour faire venir à Bruxelles des gens qui ont des revenus, qui paient des impôts. Cette politique a des effets délétères qui créent de la gentrification<sup>1</sup>, des logiques d'exclusion ; des gens sont obligés de partir de certains quartiers car le logement est devenu financièrement inaccessible. Je pense que la politique de mobilité est nécessaire au vu du développement du parc automobile. Cependant, il faut reconnaître que le fait de rendre un quartier apaisé, agréable et attractif a pour effet d'augmenter les prix du logement... et donc d'exclure les moins favorisés.

Les premières mailles apaisées se sont mises en place dans des quartiers populaires où une gentrification était déjà à l'œuvre, et où les anciens habitants commençaient déjà à se sentir exclus. Par exemple le quartier populaire de Cureghem à Anderlecht, dans lequel les promoteurs immobiliers investissent beaucoup. Les communes qui ont choisi ces quartiers pour en faire des mailles apaisées ont joué un jeu dangereux qui a entraîné un rejet de cette réforme, qui est pourtant positive et même nécessaire sous certains aspects. Certaines communes ont dû faire marche arrière. Face à la crise du logement à Bruxelles, on ne peut pas mettre en place ce type de plan sans prendre des mesures structurelles sur le logement, telles que l'encadrement des loyers.

Comme on a encore pu le constater en période pré-électorale, la situation actuelle reste donc assez tendue...

Le résultat, c'est une nouvelle « guerre des classes sociales » où pour caricaturer, on pourrait dire que « *les hommes immigrés propriétaires dans des quartiers populaires se sont opposés aux nouveaux habitants bobos, néerlandophones, qui se déplacent à vélo* ». Les femmes par contre sont généralement très demandeuses d'un quartier plus calme, où les enfants peuvent jouer en sécurité. Le public en colère est en général un public très masculin. Cette colère a été très visible et amplifiée par les réseaux sociaux.

Ceci dit, le plan *Good Move* n'est qu'un plan parmi d'autres, et ce n'est pas le pire des plans. Les mailles apaisées ont le mérite d'être socialement justes dans leur principe. Mais c'est dans le choix des mailles que la mesure est inégalitaire si elle n'est pas accompagnée d'une politique sociale pour corriger les effets collatéraux de la gentrification.

En conclusion, je dirais que c'est la responsabilité du pouvoir politique d'avoir instrumentalisé des outils techniques - tels que des plans d'urbanisme ou de mobilité - pour opérer des changements sociaux. Les politiques de gentrification à Bruxelles sont délibérées. Et c'est un phénomène tellement subtil et sur le long terme qu'il est difficile de s'y opposer.

Si Inter-Environnement Bruxelles était le maître d'œuvre d'un nouveau plan de mobilité, quelles en seraient les mesures phares ?

Les principales mesures que nous prônons en matière de mobilité, c'est la suppression du régime fiscal des voitures de société qui est néfaste pour le financement de la sécurité sociale et contribue à l'engorgement du trafic ; l'augmentation de l'intermodalité entre les différents moyens de transport et des tarifications uniques ; la lutte contre le vol des vélos (garages publics et sécurisés) ; une amélioration globale du réseau de transport. Pas une extension du métro qui démolit les quartiers, mais des lignes de tram et bus efficaces et structurantes qui dépassent un peu les limites de la région pour atteindre davantage la périphérie.

Gratuité des transports en commun oui, à condition que ça ne déforce pas la qualité du service qui a encore besoin d'être améliorée. Bruxelles est une région pauvre, et si la gratuité repose uniquement sur les épaules des Bruxellois, ce serait inéquitable alors que tous les habitants et travailleurs de Flandre et de Wallonie en bénéficient largement. Selon moi, cela ne peut se faire sans une contribution financière des deux autres régions.

**Propos recueillis par Monique Van Dieren**

1. Tendance à l'embourgeoisement d'un quartier populaire. Définition du Larousse.

## Mailles apaisées ? Pas tant que ça !

De quoi s'agit-il ? Le plan *Good Move* laisse aux communes le soin de proposer les portions de territoire dans lesquelles elles souhaitent implanter, avec plus ou moins de pertinence et de volontarisme, des « mailles apaisées » de taille variable (dites aussi : « Contrats locaux de mobilité »). C'est ensuite l'administration de Bruxelles Mobilité qui les sélectionne et les finance – d'ici à 2030, cinq nouveaux « quartiers apaisés » sont censés être mis en place chaque année à travers toute la Région.

À Cureghem, quartier populaire d'Anderlecht, la « maille » a résonné chez de nombreux habitants comme une atteinte à leurs modes de (sur)vie, une énième dépossession, d'autant moins compréhensible à leurs yeux qu'aucun autre quartier de la commune n'était concerné.

Source : BRÈES, G., *Anatomie d'une mécanique binaire : Good Move vs. Bad Move*, publié dans la revue Bruxelles en mouvements n°321, décembre 2022.