

La mise en place complexe du plan Good Move

L'implémentation des nouveaux plans de circulation locaux rencontre parfois des difficultés sur le terrain. Certaines majorités communales marchent sur des œufs à l'heure de conclure un accord.

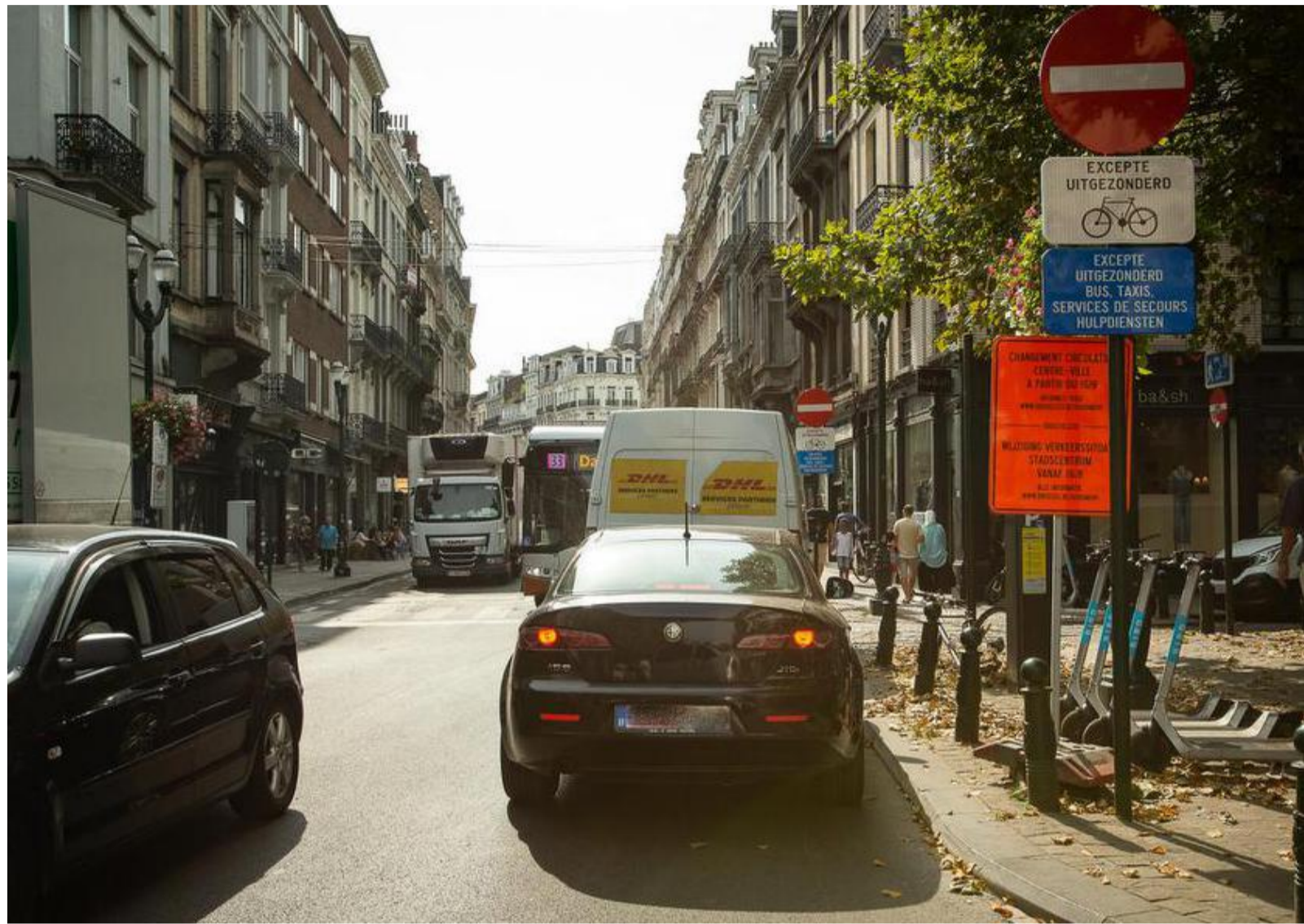
JULIEN THOMAS

Quand on adopte des plans communaux de mobilité, il faut parfois à un moment donné que l'échevin concerné se remette en question et voit que ce type de plan n'est pas adapté à la configuration. Il faut revenir à la situation et revoir peut-être le schéma initial. Il ne faut pas attendre trois, quatre ou six mois. » Les propos viennent du député bruxellois et conseiller communal à la Ville de Bruxelles Sevket Temiz (PS). Ils concernent l'implémentation du plan régional Good Move dans le Pentagone. Son chef de file, le bourgmestre Philippe Close (PS), défend pourtant pleinement le plan mis en place le 16 août dernier. Les propos de l'élu socialiste illustrent les crispations politiques autour de l'arrivée des quartiers apaisés dans la capitale. A l'instar de Schaerbeek, le plan poursuit sa mise en place à Bruxelles-Ville. En revanche, face aux vives protestations d'une partie des riverains, Anderlecht prévoit déjà de revoir sa copie à Cureghem. La tension était devenue trop forte. « J'ai proposé qu'on reparte d'une feuille blanche », résume le bourgmestre Fabrice Cumps (PS).

Le quartier proche de la gare du Midi faisait partie des premières zones de la capitale à expérimenter concrètement la politique régionale d'apaisement de la mobilité. En juillet dernier, le collègue anderlechtois a instauré un nouveau plan de circulation. Sans réussite. Une importante partie des riverains l'a rejeté, non parfois sans une certaine violence. Au lendemain d'un conseil communal houleux, Fabrice Cumps a d'ailleurs retrouvé devant sa porte d'entrée plusieurs panneaux de circulation.

Revenir aux fondamentaux constitue un préalable important. Au rythme de cinq par an, Good Move vise notamment à apaiser 50 portions du territoire bruxellois appelées « mailles » d'ici 2030. Le plan doit améliorer la qualité de vie des habitants et diminuer la pollution. Les autorités bruxelloises cherchent à s'attaquer au trafic de transit et à réduire l'usage de la voiture de 24 %. Un peu moins d'un ménage sur deux disposait en 2019 d'une voiture personnelle dans la capitale. Le principe est le suivant : la Région trace les lignes directrices, puis les communes élaborent un plan en fonction des réalités du quartier. Chaque majorité locale doit trouver un compromis. Schaerbeek (Collignon-Josaphat), Bruxelles-Ville (Pentagone) et Anderlecht (Cureghem) s'avèrent les trois premières communes précurseurs. Ixelles suivra en octobre avec la zone Flagey-Etangs. Saint-Gilles (Saint-Gilles) et Jette (Dielegem) devraient suivre l'année prochaine. Molenbeek (centre historique) et Forest (Bruxelles-Neerstalle) entament de leur côté le processus de consultation.

Chaque plan de circulation bouscule les habitudes. Sans surprise. « Ce genre de grands projets urbains, ça secoue »,



avait d'ailleurs prévenu cet été le maire bruxellois Philippe Close. Dans les quatre coins de la capitale, les élus locaux scrutent donc avec attention les résultats de Good Move. Et l'accueil que lui font les riverains. A Bruxelles-Ville et Schaerbeek, les nouvelles mailles ne rencontrent pas pour l'instant une franche opposition. Dans le Pentagone, les quartiers du Marais et Dansaert figurent toutefois parmi les points noirs à solutionner. Une forte congestion y apparaît durant les heures de pointe. Plus globalement, les commerçants rencontrent aussi des problèmes de livraison. « Certaines sociétés ne veulent plus se rendre dans le centre. On a toutefois l'impression que les autorités sont ouvertes à la discussion », relève la présidente de la Fédération Horeca Bruxelles Ludvine de Magnanville.

Le processus prend du retard ailleurs dans la capitale. Certains élus locaux marchent sur des œufs. Ils craignent le mécontentement de leurs administrés et les ratés du plan Cureghem ne les rassurent pas. Ils freinent ou exigent plus de temps de réflexion. « On va se réunir et analyser les choses entre nous pour éviter qu'on lance quelque chose et que ce soit après la foire d'empoigne », explique la mairesse jettoise Claire Vandevivere (Les Engagés). « Quand on voit la situation à Cureghem, on ne voudrait pas que la population se soulève, parce qu'elle n'a pas été consultée », fait valoir l'échevin molenbeekois de la Mobilité Abdellah Achaoui (PS). A Saint-Gilles,

rouges et verts négocient depuis de nombreux mois. Le différend porte notamment sur la Barrière.

Le camp écologiste prône la patience. Et explique qu'il faut du temps avant toute évaluation. « Même quand on change le sens d'une seule rue, on a déjà une partie des habitants à dos. Donc, c'est des vrais changements au niveau de la mobilité à Bruxelles qui ne sont pas faciles à expliquer. J'imagine que, dans deux trois ans, les gens seront habitués et se demanderont pourquoi il y a eu autant d'opposition à l'époque », in-

dique l'échevine saint-gilloise de la Mobilité Catherine Morenville (Ecolo). Son homologue à la Ville de Bruxelles, Bart Dhondt (Groen), qui estime que Good Move Pentagone se passe globalement bien, enfonce le clou : « Good Move, c'est quelque chose qui prend du temps. On n'est pas juste en train de changer des itinéraires. On change les habitudes. Et cela prend du temps, on est bien conscients. »

Pourquoi un tel rejet du plan Good Move à Cureghem ? Trouver des mécontents dans ce quartier anderlechtois constitue en tout cas une entreprise aisée. « Le stationnement est un casse-

J'imagine que, dans deux trois ans, les gens seront habitués et se demanderont pourquoi il y a eu autant d'opposition à l'époque

Catherine Morenville

Echevine saint-gilloise de la Mobilité

”

qué. Enfin, la conception du plan a pu aussi jouer un rôle. Xavier Tackoen a travaillé comme consultant sur la stratégie régionale Good Move. Il rappelle que chaque détail compte dans un plan de circulation. Et que des adaptations sont souvent nécessaires : « C'est inévitable d'avoir ce mécanisme de contestation qu'il faut entendre, mais il ne faut pas remettre en cause la stratégie après un mois de mise en œuvre. »

La sociologie de ce quartier populaire offre une grille de lecture complémentaire. « Dans les quartiers populaires, les commerces sont beaucoup plus denses, les habitants n'ont pas encore cette culture du "non voiture", il y a énormément de rues », estime le Molenbeekois Abdellah Achaoui. Le bourgmestre anderlechtois a pris acte, lui, sur BX1 d'une polarisation croissante sur le terrain. « Il y a un discours qui circule comme quoi le plan serait fait pour les nouveaux habitants de Cureghem, et je vais prendre les mots que tout le monde comprend : les bobos qui roulent à vélo et qui sont de fraîche arrivée dans le quartier. Et que ce plan est fait contre les habitants plus historiques. Ce n'est évidemment pas la volonté de la commune. »

Il rappelle que la mauvaise qualité de l'air à Cureghem a joué un rôle dans le choix du quartier. La ministre bruxelloise Elke Van den Brandt (Groen) avance un autre élément : « Il faut vraiment investir dans le quartier C'est là où les gens habitent dans les appartements les plus petits, où il n'y a ni terrasse ni jardin. L'espace public y est essentiel. »

Reste finalement un sentiment de gâchis. La séquence laissera des traces. Au niveau local, l'ambition du plan de mobilité sera fortement revue à la baisse. Plus globalement, il y a fort à parier que certaines communes seront plus craintives au moment d'adopter leur propre plan de circulation, au risque de passer à côté des objectifs de Good Move, un plan qui nécessite une mise en place à l'échelle régionale pour prendre tout son sens.

Au rythme de cinq par an, Good Move vise notamment à apaiser 50 portions du territoire bruxellois appelées « mailles » d'ici 2030.

© BELGA.