

DEBAT-BAR ARIB / FUP D'AUTOMNE 2024 : **GOOD MOVE, LE ROAD MOVIE BRUXELLOIS**
ETAT DES LIEUX APRES 4 ANS

Le débat portait sur 4 questionnements aux témoins-orateurs :

PROCESSUS D'ÉLABORATION ET DE MISE EN PLACE

- CO-CONSTRUCTION, CONCERTATION
- BRUXELLO-CENTRISME? QUID CONTACTS ZONE MÉTROPOLITAINE ? STATUT CAPITALE?

PERTINENCE

- CONCEPTUELLE VS VISION SOCIÉTALE ET DE MOBILITÉ EFFICACE
- BUDGÉTAIRE VS AUTRES BESOINS DE LA RÉGION ET MOYENS LIMITÉS

CONSÉQUENCES SOCIO-ÉCONOMIQUES

- ABSENCE (?) D'ÉVALUATION SUR (DÉ)(RE)LOCALISATION ENTREPRISES, CLIENTÈLE ET TRAVAILLEURS EXTRARÉGIONAUX, EXODE URBAIN

CONSÉQUENCES URBANISTIQUES

- FONCTIONNALITÉ ET CONVIVIALITÉ : ESPACE APAISÉ?
- AMÉNAGEMENTS VS RESPECT DU PATRIMOINE URBANISTIQUE ET DE L'ESTHÉTIQUE

Le déroulé du programme et les témoins-orateurs étaient les suivants :

Phase d'information (introduction)

18:15/18:30 : exposé de M.Barette (Bruxelles-Mobilité, Directeur Stratégie) faisant le point sur l'état d'avancement de Good Move et des enquêtes de satisfaction , si possible au moyen de 5 ou 6 Power Point (merci à M.Barette de confirmer si c'est possible)

Phase d'interpellation

18:30/18:40 : M.Kempeneers (Embuild Wallonie, Directeur général) pour les entreprises non bruxelloises

18:40/18:50 : M.Geerts (BECI, CEO) pour les entreprises bruxelloises

18:50/19:00 : Mme Cuijnet (Gracq, chargée de la Politique bruxelloise) pour la communauté des cyclistes

19:00/19:10 : Mme Fernandez (Mauto) pour la communauté des automobilistes et motocyclistes

19:10/19:20 : Mme Morenville (St Gilles Echevine de la Mobilité, stationnement, urbanisme, espaces verts) pour les communes

Phase de réponse aux interpellations

19:20/19:35 : M.Dhondt, Echevin de la Mobilité à la Ville de Bruxelles, au nom de la Ministre de la Mobilité sur tous les aspects évoqués

19:35/19:45 : Mme la Secrétaire d'Etat à l'urbanisme Ans Persoons, plus particulièrement sur les conséquences pour l'espace public

Phase d'échanges

19:45/20:00 : Echanges et réactions entre les témoins orateurs

20:00/20:30 : Echanges entre la salle et les témoins-orateurs

Résumé succinct des témoignages

M. Barette présente, de façon claire et synthétique, les points essentiels de l'état des lieux du plan Good Move (cf. Power Point en annexe) ; il attire entre-autre l'attention sur le fait que le télétravail ne modifie pas le trafic les mardis et jeudis, que 8 mailles sont à l'étude, qu'il faut revoir (réduire) la taille de certaines d'entre-elles, que même quand ils sont motorisés, les ménages utilisent moins la voiture, qu'il y a désormais collaboration étroite avec des acteurs privés de la mobilité ...

M. Kempeneers :

- Secteur de la construction en RBC : 40% d'entrepreneurs bruxellois 40% de Flandre et 20% de Wallonie soit 60% extrarégionaux ; 50% des camionnettes en circulation ; taux de covoiturage le plus élevé (plusieurs ouvriers par véhicule) > bonne accessibilité à la RBC très importante ; or +/- 2h de perdues par jour dans la congestion au coût moyen de 40€/h, trop lourd pour une marge moyenne de +/3% > désaffection des marchés bruxellois
- En outre, énormément de matériaux et matériels > poids dans la mobilité très important > gros efforts fournis pour améliorer la logistique en amont des chantiers (BCCC Brussels Construction Consolidation Center), optimisation de la voie d'eau etc.
- Good Move n'est pas le seul responsable mais le problème est là ; on ne peut le traiter par l'étalement des pointes d'arrivée/départ vu les nuisances, surtout sonores et vibratoires, des chantiers qui doivent impérativement se faire dès lors en heures ouvrables.

M. Geerts :

- 74% des Bruxellois se déclarent contre GM > questionnaire
- Remontées à BECI, surtout de la part des PME et TPE ; 3 difficultés attribuées à GM : diminution du CA (à certains endroits ; à d'autres c'est l'inverse) ; difficulté pour les livraisons ; difficulté pour l'accessibilité du personnel
- Par rapport à l'espace public : problèmes de propreté et de la sécurité, éléments de bascule de certaines délocalisations (car qui s'ajoutent aux problèmes liés au foncier, taxes, indisponibilité des terrains, longueurs des permis)

Mme Cuignet

- GM est un projet de ville et pas un simple plan de mobilité ; ce projet de ville est attrayant et bien pensé et constitue un élément fondamental pour lutter contre l'exode urbain
- GM est connu de tout le monde, et a été l'objet d'une excellente co-construction
- Contrairement à des allégations récurrentes, il n'est pas monomaniacque vélo : la part du vélo a même été revue à la baisse par rapport à Iris2 ; ceci dit le vélo a un excellent ratio performance /résultat : « ses infrastructures coûtent 10 fois moins qu'une voie routière et 100X qu'un tram »

Mme Fernandez

- Mauto représente 45.000 membres en Belgique ; ses membres sont motivés par la perte de qualité de vie due aux difficultés de circuler
- Ces difficultés sont particulièrement problématiques (chronophages et coûteuses) pour les professions qui doivent beaucoup se déplacer ; elle cite son cas d'esthéticienne dont la clientèle est répartie en VLB, BW et RBC
- Malgré leurs nombreuses demandes, Mauto n'a pas été reçue/écoutée par les autorités ; des Comités de quartier spécifiques se sont dès lors créés ; in fine Mauto demande de revoir la copie

Mme Moranville

- Explique que St Gilles (2km²) constitue une seule maille, n'a que 4 voies plus ou confort (et une gare internationale) ; 71% des habitants n'ont pas de voiture ; il y a 15 écoles
- L'espace public (Rond-point de la Porteuse d'eau, différentes rues étroites ...) y était, clairement, un problème à certains endroits en particulier par rapport au passage des trams ou bus, souvent bloqués par du parcage incivique (rue Moritz, par ex.) mais aussi par rapport au parking défigurant le Patrimoine (comme place Van Meenen) ; la commune s'est donc attaquée à les reconfigurer pour éliminer ces problèmes
- La traduction locale du plan GM est basée sur 3 axes principaux : le dés engluage des transports en commun (par suppression de certains parkings par ex.) ; une action spécifique de sécurisation devant les écoles ; la lutte contre la pollution car la commune est la plus dense (après St Josse) ; ces axes sont faits en concertation avec les habitants (300 réponses)

M.Dhondt

- Témoigne en fait comme Echevin de la Mobilité de la Ville – et non comme représentant du Cabinet de la Ministre de la Mobilité (comme prévu...)
- La volonté politique est importante, il faut lutter pour les changements même contre les gens farouchement opposés, ils sont contents après : plus personne ne remet en cause le piétonnier alors que le Bourgmestre était persona non grata dans certains commerces ou horeca au début du processus ; mais c'est clair que la mobilité fait partie de l'intimité des gens (de leur façon de vie intrinsèque) et est donc très sensible
- En réponse à certaines questions posées : il y a eu plus de création d'entreprises que de départs depuis la mise en place du piétonnier ; de grandes sociétés ont relocalisé leur siège social soit près des gares (BNP par exemple, près de Bruxelles-Central, soit de stations de métro (Axa Porte de Namur) soit sur le piétonnier, particulièrement bien desservi en TC (comme Engie pourtant active dans l'énergie fossile en 2026) ; le piétonnier permet d'attirer ou retenir les « talents » c'est-à-dire les jeunes qualifiés cherchant une qualité de leur environnement de travail ; il y a donc un renforcement de l'attractivité économique du Centre-Ville

Mme Persoons

- Insiste sur la dimension « projet de ville » du Plan qui, comme déjà rappelé, n'est pas un plan sectoriel de mobilité mais un plan transversal : le but est de créer une ville conviviale où l'espace est repartagé pour les multiples modes et fonctions et non plus essentiellement pour la voiture ; la place de la voiture y est certes sensiblement réduite mais il n'y a pas de volonté, comme parfois colporté, de la supprimer pour les usagers qui en ont absolument besoin notamment dans le cadre professionnel
- Quant à l'interpellation sur le respect du Patrimoine urbanistique lors des réaménagements d'espaces publics dans le cadre de GM (ou non, du reste) : ceux-ci doivent se faire en prenant en compte les autres usages ainsi que les aspects écologiques (diminution de l'imperméabilisation, végétalisation dans le cadre des îlots de chaleur etc.) ; dans ce cadre, par exemple, ce n'est pas parce qu'une place classique est complètement pavée et symétrique historiquement, comme la Place Royale, qu'elle doit le rester

Résumé (très) succinct des échanges avec le public

- Comité de quartier Tervueren : constat qu'il n'y a pas de prise en compte de leur avis sur le réaménagement de l'av.de Tervueren par les autorités régionales et donc qu'il n'y a pas de concertation dans la mise en application de GM malgré le discours
- Interpellation sur la gestion des feux de signalisation dont les phases sont parfois ultracourtes ; réponse de M.Barette : géré pour améliorer la fluidité et par une nombreuse équipe ; ceci dit il peut, en effet, y avoir des problèmes techniques
- Interpellation sur la réduction unilatérale du nombre de voies sur plusieurs grands axes apparue pendant le Covid et maintenue ; réponse de M.Barette : car il est apparu qu'elles étaient souvent superfétatoires : ainsi l'entrée de l'E40 avait 6 bandes ; après suppression de plusieurs, pas de différence sur la capacité
- Interpellation sur la collaboration à l'échelle métropolitaine, annoncée dans la 6^{ème} réforme de l'Etat mais non mise en place politiquement ; M.Barette répond : il y a plusieurs lieux d'échange entre les Régions et avec l'Etat fédéral : le CIMIT, qui se réunit régulièrement ; le CODECO ; le Comité de pilotage RER ; des contacts « informels » B-M/STIB avec les nouvelles Vervoer's Regio « Vlaamse Rand » et « Leuven » de la Région flamande notamment sur la problématique des P+R
- Espace apaisé : interpellation sur le comportement des usagers et particulièrement des cyclistes et trottinettes (bruler des feux rouges, frôler les piétons, dépasser le 30 Km/h...) ; unanimité pour insister sur la nécessité d'éduquer ; M.Dhondt : c'est un des chantiers G-M