

Une politique anti-voitures qui excède



2
photos

© BELGA

La politique anti-voitures du ministre de la Mobilité Pascal Smet dénoncée à l'intérieur même de sa majorité.

On a eu beau chercher dans le dictionnaire des synonymes, rien ne définit mieux **l'état actuel de la mobilité en Région bruxelloise** que le mot "bordel". Excusez la familiarité. Mais sur tous les plans et à tous les étages, le chaos est là – y compris politique. Dans le collimateur de certains membres de sa propre majorité: le ministre de la Mobilité Pascal Smet (sp.a).

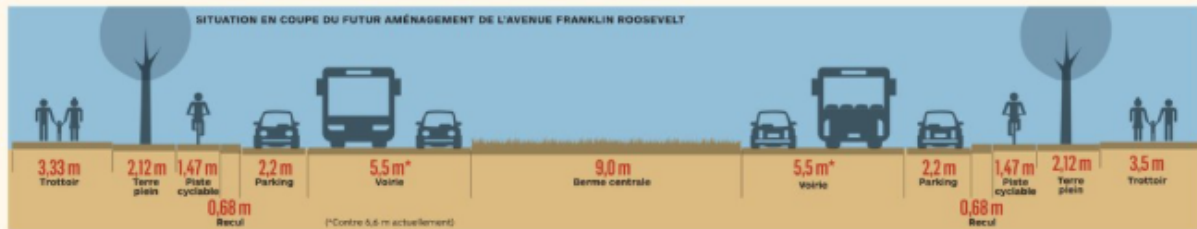
Prenons – au hasard – **l'avenue Franklin Roosevelt**, l'un des principaux axes d'entrée et de sortie dans la capitale en venant du sud. Le socialiste flamand a décidé de **rénover l'ensemble de la voirie**, or seuls les trottoirs ont réellement besoin d'une rénovation. Pourquoi donc se lancer dans de tels travaux pharaoniques, dès lors? Bon sang mais c'est bien sûr: pour adjoindre deux grandes pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée.

"On vit un cauchemar au niveau des embouteillages."

ELS AMPE
CHEF DE FILE OPEN VLD AU PARLEMENT BRUXELLOIS

Les futures pistes et les trottoirs sont si larges qu'il ne restera que 5,5 mètres de chaque côté. C'est juste, c'est très juste, pour quatre vraies bandes de circulation. "Il n'y aura donc plus qu'une bande et demie de chaque côté, autant l'écrire, on va vers un **vrai cauchemar en termes d'embouteillage**. On est dans du délire pur et simple", s'étouffe la députée et chef de groupe libérale flamande Els Ampe. "À un moment donné, il faut bien dire que cela suffit, on ne peut pas continuer à cautionner ce genre de projets qui nous mènent vers une seule chose: davantage d'embouteillages et une perte de qualité de vie pour tous les Bruxellois. Il faut arrêter", souligne Els Ampe. "En outre, **cela coûtera des millions d'euros**. Je pose la question: est-ce que la Région bruxelloise a trop d'argent?"

Du côté du ministre Pascal Smet, on réfute. "Franklin Roosevelt est un très bel exemple: on crée une piste cyclable séparée et sécurisée en **ne modifiant pas le nombre de bandes de circulation**. C'est faux de dire que ce projet amènera plus d'embouteillages. On aura au contraire plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes et la berme centrale paysagère sera préservée", explique le porte-parole du ministre Pascal Smet.



© Mediafin

Si le gouvernement bruxellois a délivré un feu vert (un permis) à Pascal Smet pour se lancer dans ses projets urbains, le socialiste flamand risque néanmoins de **tomber sur un os**. C'est que l'avenue Franklin Roosevelt se situe **sur le territoire de la commune de Bruxelles**. Et celle-ci n'a pas l'intention de laisser Pascal Smet passer en force avec ses projets. "Je confirme que le collège de la Ville de Bruxelles soutiendra les habitants qui introduiront des recours au Conseil d'Etat contre le projet", annonce Els Ampe qui, avec son autre casquette, est échevine à la Ville de Bruxelles. À ce stade, une centaine d'habitants ont déjà annoncé leur intention de **déposer des recours**, précise Els Ampe.



Bref, c'est le chaos dans le chaos. Et politiquement, les libéraux flamands du gouvernement bruxellois vont devoir ferrailler avec les libéraux du collège de Bruxelles-Ville. Un cas de figure analogue se profile aussi à l'avenue du Port à Bruxelles où le ministre de la Mobilité va placer une double piste cyclable. "Il faut que cesse cette politique d'attaque systématique des grandes voiries bruxelloises", demande Els Ampe.

Pascal Smet, en revanche, dit se placer "dans la continuité de l'action du gouvernement qui veut rééquilibrer **l'espace public et partager l'espace** afin que les différents modes de déplacement trouvent leur place en région bruxelloise en toute harmonie".

ment trouvent leur place en région bruxelloise en toute harmonie".

"Accélérer les choses via le parlement!"

Excédée par la lenteur des procédures pour faire avancer le développement à Bruxelles, **Els Ampe**, la chef de file de l'Open Vld au Parlement bruxellois, fait cette proposition: "Qu'on procède via le Parlement, à l'instar de ce qui se passe dans certains autres pays. Il y va de l'intérêt majeur de notre région voire de sa survie, le Parlement doit prendre le taureau par les cornes et **décréter quels sont les tracés de métro à réaliser**. Fini la lenteur et la lourdeur des permis de bâtir et d'environnement: le Parlement, c'est l'intérêt supérieur. On aurait une majorité démocratique pour avancer et il n'y a pas de recours contre elle, il n'y a simplement plus de base de recours car on change la loi. On avance sur le métro et sur les parkings de délestage via cette procédure parlementaire." Selon Els Ampe, à côté du métro vers le nord, des métros doivent desservir Ixelles et Uccle. "Une ligne de métro depuis la gare Centrale vers la Porte de Namur, place Flagey et ensuite l'ULB, La Cambre est indispensable. Ce sont des quartiers très peuplés et le métro aura une rentabilité certaine."

Les viaducs bruxellois resteront jusqu'au RER

Démolir les viaducs et les autoroutes qui amènent les voitures jusqu'au coeur de Bruxelles: voilà une vieille idée qui a refait surface dans le discours de politique générale de Rudi Vervoort.

Si le ministre-président PS ne livre pas beaucoup de détails, nous avons identifié dans notre édition d'hier six entrées importantes de la capitale: l'axe E19 (Mons-Boulevard industriel); l'E40 (Gand-Charles Quint); à nouveau l'E40 mais au niveau de Reyers; l'E411 (avec la suppression du viaduc Hermann-Debroux); l'A12 au Heysel; et enfin le boulevard de la Woluwe.

Certains sites sont déjà en travaux. Ainsi, le boulevard Reyers, où le viaduc a été démolé en 2015 car en pitoyable état, sera transformé en boulevard urbain d'ici 2019. Quant au boulevard de la Woluwe, on est en train d'y installer des voies de tram.

Mis à part ces deux chantiers, tout reste à faire pour les autres voies de pénétration dans Bruxelles. Pour autant que cela se fasse un jour... De ce point de vue, le viaduc Hermann-Debroux apparaît comme le plus gros morceau compte tenu de la longueur de l'ouvrage. Il est emprunté par 40.000 voitures tous les jours. Au cabinet du ministre de la Mobilité, Pascal Smet, on ne parle pas de détruire le viaduc mais de le "reformer". "Les choses seront peaufinées dans le prochain Plan régional de Mobilité", précise-t-on.

Et lorsque le ministre-président parle de 25.000 places de parkings de dissuasion qui seront créées dans et autour de Bruxelles, l'association de défense des automobilistes, Touring, demande à voir. "Le projet du piétonnier dans le centre-ville prévoyait quatre nouveaux parkings. Aujourd'hui, nous avons certes le piétonnier, mais les parkings, où sont-ils? Et qu'attend-on pour proposer un ticket de parking qui permette aussi de prendre le tram ou le métro?"

Pour Lorenzo Stefani, "le mandat politique est incompatible avec les projets de mobilité qui s'inscrivent par définition sur le long terme". Il plaide au contraire pour que la gestion de la mobilité soit confiée à une institution indépendante qui puisse faire de la programmation sur 25 ans.

Source: L'Echo