

CONTRE

Les bandes bus se multiplient dans les rues de la capitale, parfois au grand dam des automobilistes qui, à cause du rétrécissement de la voirie, se retrouvent coincés dans de longues files kilométriques aux heures de pointe. Exemple: la chaussée de Louvain embouteillée de Madou à Meiser!

Malgré la hausse considérable du nombre d'immatriculations en Belgique, les 12 milliards d'euros que paient chaque année les conducteurs en taxes à l'Etat, les autorités tant de la Région que des communes adoptent des décisions perçues comme *anti-voiture* sous couvert d'un militantisme écologiste basique. On parle de ne laisser que deux bandes de circulation dans la rue de la Loi, de réduire le nombre de bandes de l'autoroute E40 à Schaerbeek de 6 à 3. A moindre échelle, les bandes bus à Bruxelles suscitent aussi la controverse. Après la saga de la bande bus à l'avenue de la Couronne à Ixelles, c'est au tour de la chaussée de Louvain de susciter la rage des conducteurs coincés dans les embouteillages de la place Madou... jusqu'à la place Meiser! L'association «Droit de rouler et de parker» s'indigne. «On ne milite pas pour le tout à la voiture», explique Frédéric Burnotte, membre. «Mais, à moins de transformer Bruxelles en village, la voiture reste indispen-



Frédéric Burnotte de l'association «Droit de rouler et de parker»

sable pour l'économie. Le plus important pour nous est d'aller d'un point A au point B le plus rapidement possible. Si le bus permet de s'y rendre plus vite que la voiture, tant mieux. Mais, cela ne doit pas se faire au prix de l'immobilisation des automobilistes qui, pour diverses raisons, ne prennent pas les transports en commun. Ce serait la dictature de la minorité: les déplacements en voiture représentent 60% des trajets à Bruxelles, contre 20% en métro, 10% en tram et 10% en bus. Cela fait un million de voyages en voiture par jour à Bruxelles, hors navetteurs! En



Circulation cahotique à la chaussée de Louvain à hauteur de Madou

provoquant de tels bouchons, en multipliant les sens uniques absurdes, on allonge les temps de trajet... et on provoque davantage de pollution. Quelle contradiction!

Le principal argument des défenseurs des sites propres est la vitesse commerciale des bus... «Cela ne doit pas se faire en dégoûtant l'automobiliste», répond Frédéric Burnotte. «Pour amener les gens à utiliser les transports en commun, il n'y a pas seulement le critère de la vitesse, mais aussi le confort (on a des bus bondés), la couverture du réseau (quartiers sans bus ou tram)». Sans parler de la question de la sécurité. Pour l'association, les rues de Bruxelles ne sont pas adaptées pour les bandes bus. «Nos rues sont trop étroites. On ne peut pas installer des bandes bus partout. Par contre, que l'on aménage des tunnels, que l'on étende le réseau de métro. Cela coûte peut-être plus cher, mais, au moins, c'est rentable à terme».

Christian Dochy, directeur du développement du réseau de la Stib, ne cache pas son contentement: grâce à ces couloirs aménagés tout le long de la chaussée de Louvain, les bus 29 et 63, et ceux de De Lijn, roulent désormais sans être englués dans le trafic. Ils ont gagné plus de cinq minutes sur certains tronçons. S'il admet que les automobilistes en pâtissent forcément, il met en avant l'intérêt des usagers des transports en commun, loin d'être minoritaires par rapport aux automobilistes. «Dans une voiture, vous avez au mieux un passager à côté du conducteur», explique le directeur. «Dans un grand bus articulé, on transporte jusqu'à 110 personnes! En une heure, cela fait, grosso modo, 2.000 à 2.500 passagers. On veut ralentir le passage du bus pour faire plaisir à 600 automobilistes? De plus, grâce au bus, on évite l'arrivée de nouvelles voitures dans le trafic bruxellois. Donc moins de pollution».

• Pourtant, l'aménagement de la

POUR

Tout dépend de la position où l'on se place. Côté Stib, les bandes bus sont indispensables pour améliorer la vitesse commerciale de la cinquantaine de lignes de bus. Elle met en avant le nombre élevé d'usagers qui, grâce à ces mesures, voyagent dans des transports plus rapides!



Christian Dochy, directeur du développement du réseau de la Stib

bande bus a ralenti le trafic automobile voire créé de nouveaux bouchons, ce qui revient aussi à augmenter la pollution. «Je l'admets», reconnaît Christian Dochy. «Mais, la situation de la chaussée de Louvain est particulière: il y a des travaux de RER dans la zone Plasky qui reportent le trafic. A hauteur de la place Madou, nous avons clairement le problème des livraisons des commerces. Si déjà on pouvait mettre de l'ordre pour les livraisons, la circulation serait nettement améliorée aussi bien pour les bus que pour les automobilistes». Selon le Stibien, Bruxelles est loin d'être pionnière dans ce do-

maine. «Dans d'autres villes européennes, on prend des mesures bien plus drastiques en faveur des bus. Notre ambition n'est pas de mettre toutes les lignes en site propre. Mais, là où c'est possible et nécessaire, il faut le faire car, sans ces bandes bus, le service se détériorait rapidement vu la congestion du trafic. On voudrait encore aménager une bande bus à l'avenue de Rodebeek et au square Montgomery. Le tout est une question d'habitude: le bus à contresens à la rue de l'Ecuyer avait aussi provoqué en son temps un tollé. Aujourd'hui, plus personne ne conteste la mesure». Les lignes de bus, dont l'usage a encore augmenté l'an dernier de 3%, transportent 26% des voyageurs de la Stib, soit autant que les lignes de tram mais loin, bien sûr, derrière le métro qui totalise 48%. «Moi, je veux bien que l'on étende le métro. Mais cela coûte plus cher que de tracer une ligne blanche pour une bande bus...».

Mustafa ER