

« Il faut plus de tunnels à Bruxelles »

MOBILITÉ Els Ampe, cheffe de groupe VLD, critique la politique régionale

► Les aménagements en faveur de la mobilité douce doivent aller de pair avec des investissements souterrains pour les voitures, selon la cheffe de file VLD à la capitale.
► Un exemple : un tunnel entre Docks et l'ULB.

ENTRETIEN

Els Ampe est cheffe de groupe VLD au parlement bruxellois. Elle est aussi échevine de la mobilité à la Ville de Bruxelles. Dans ce domaine, elle a justement des choses à redire sur la politique menée par la Région, même en siégeant dans la majorité. En filigrane, elle pose les balises de son parti sur le plan régional de développement durable approuvé par le gouvernement il y a peu (lire ci-contre). Ce texte doit, à terme, changer le visage de la capitale.

Le plan régional de développement durable prévoit de diminuer de 20 % le trafic automobile entrant dans la capitale via, notamment, des aménagements des grands boulevards. Une bonne idée ?

Depuis 2004, 50 kilomètres de voirie ont disparu à Bruxelles. Il y a 15 ans, l'idée était de rétrécir les rues pour embêter les automobilistes et les forcer à prendre les transports en commun. Force est de constater que ces rétrécissements n'ont pas eu les résultats voulus : il y a toujours le même nombre de voitures chaque jour à la capitale. Aujourd'hui, il est temps de changer le fusil d'épaule.

Comment ?

En investissant davantage dans les infrastructures publiques. D'abord, le métro. Il y a le métro vers le nord, mais il faut aller plus loin, je pense par exemple à une liaison entre la gare du Nord et Laeken, qui permettrait aux



Pour Els Ampe, les infrastructures souterraines (pour voitures ou pour trams) permettent de fluidifier le trafic. © PIERRE-YVES THIENPONT.

habitants de Schaerbeek et d'Evere d'être connectés avec Tour et Taxis, la gare du Nord, le futur stade. Ensuite, je suis d'accord pour qu'il y ait davantage de pistes cyclables, d'espaces pour les piétons, de verdure... Mais pour moi, il faut tout améliorer en même temps, y compris la fluidité du trafic automobile, par exemple près des carrefours. Il faut plus de tunnels ou de petits tunnels.

Dans les discours politiques, il est souvent question de supprimer certains tunnels, pas d'en ajouter...

De nombreuses villes allemandes ont développé l'infrastructure souterraine pour pouvoir garder la mobilité douce en surface. Je pense à Munich, Baden-Baden... Si on installe des pistes cyclables

sans résorber le trafic, on aura des vélos à côté de murs de voitures, ce n'est pas l'idéal. Prenons un exemple, l'axe qui relie le pont Van Praet et l'ULB. Il y a trois bandes de chaque côté, on pourrait facilement enlever une de chaque côté et créer un tunnel pour les voitures et le tram. Alors, on aura tout : la fluidité du trafic, des transports en commun efficaces - essayez le tram 7 entre ULB et le centre commercial Docks, il prend énormément de temps avec tous les carrefours - et un espace qualitatif pour les habitants au-dessus.

Dès qu'on parle de créer des tunnels, tout le monde rigole, mais pourquoi ? Le seul tunnel qu'on a créé récemment, c'est celui à l'Otan, et il a amélioré la situation. C'est le seul investissement dans l'infrastructure qui a été



« Des Villes allemandes ont développé l'infrastructure souterraine pour garder la mobilité douce en surface »

ELS AMPE, CHEFFE DE GROUPE VLD

fait après 1995 !

La logique préconisée actuellement en mobilité n'est pas bonne ?

Non, on oppose beaucoup trop le navetteur et le Bruxellois. Les Bruxellois qui habitent Anderlecht, Uccle, Berchem... sont aussi des navetteurs. On veut diminuer de 20 % le nombre d'autos ? On ne peut pas juste rétrécir les axes et dire : tant pis pour les 20 % ! Je ne partage pas du tout la vision selon laquelle Bruxelles serait une ville qu'on clôture pour diminuer les navetteurs. Bruxelles est la capitale de tout le pays.

Bruxelles est-elle assez proactive ?

Non. La Région doit prendre les choses en main avec les compé-

PLAN RÉGIONAL

Un texte pour changer le visage de Bruxelles

Le plan régional de développement durable a été approuvé par le gouvernement avant la rentrée parlementaire. Présenté comme un « texte bâtisseur », le plan a l'ambition de « changer le visage de la capitale », via des projets concrets en matière de logement, de mobilité, d'économie et de cadre de vie. Si le document n'a pas encore été présenté officiellement, le ministre-président bruxellois a donné ses grandes orientations au Soir en octobre dernier, en marge de sa déclaration de politique générale. Il est question de réduire de 20 % le nombre de véhicules entrant et sortant à Bruxelles, via des réaménagements des principaux boulevards urbains. Le plan prévoit également de densifier le bâti sur l'ensemble du territoire bruxellois. Deux autres axes portent sur le cadre de vie (via les contrats de quartier) et sur le développement économique.

A.-C.B.

tences qu'elle gère : les transports en commun, l'infrastructure, les parkings de dissuasion...

Vous mettez en garde contre un autre point du plan régional de développement durable : la densification.

Oui, le plan prévoit de densifier Bruxelles. Je dis attention : cela ne doit pas se faire au détriment du confort de vie. Bruxelles est la ville la plus dense d'Europe après Paris. S'il y a trop de monde, cela peut créer des problèmes : pas assez de place, complexités de stationnement... Il y a moins de maisons unifamiliales à Bruxelles, ce qui peut pousser les gens à quitter la ville. Il ne faut pas densifier pour densifier. ■

Propos recueillis par ANN-CHARLOTTE BERSIPONT