

« Priorité au métro ixellois »

MOBILITÉ Une ligne reliant la Porte de Namur à Delta en passant par les universités

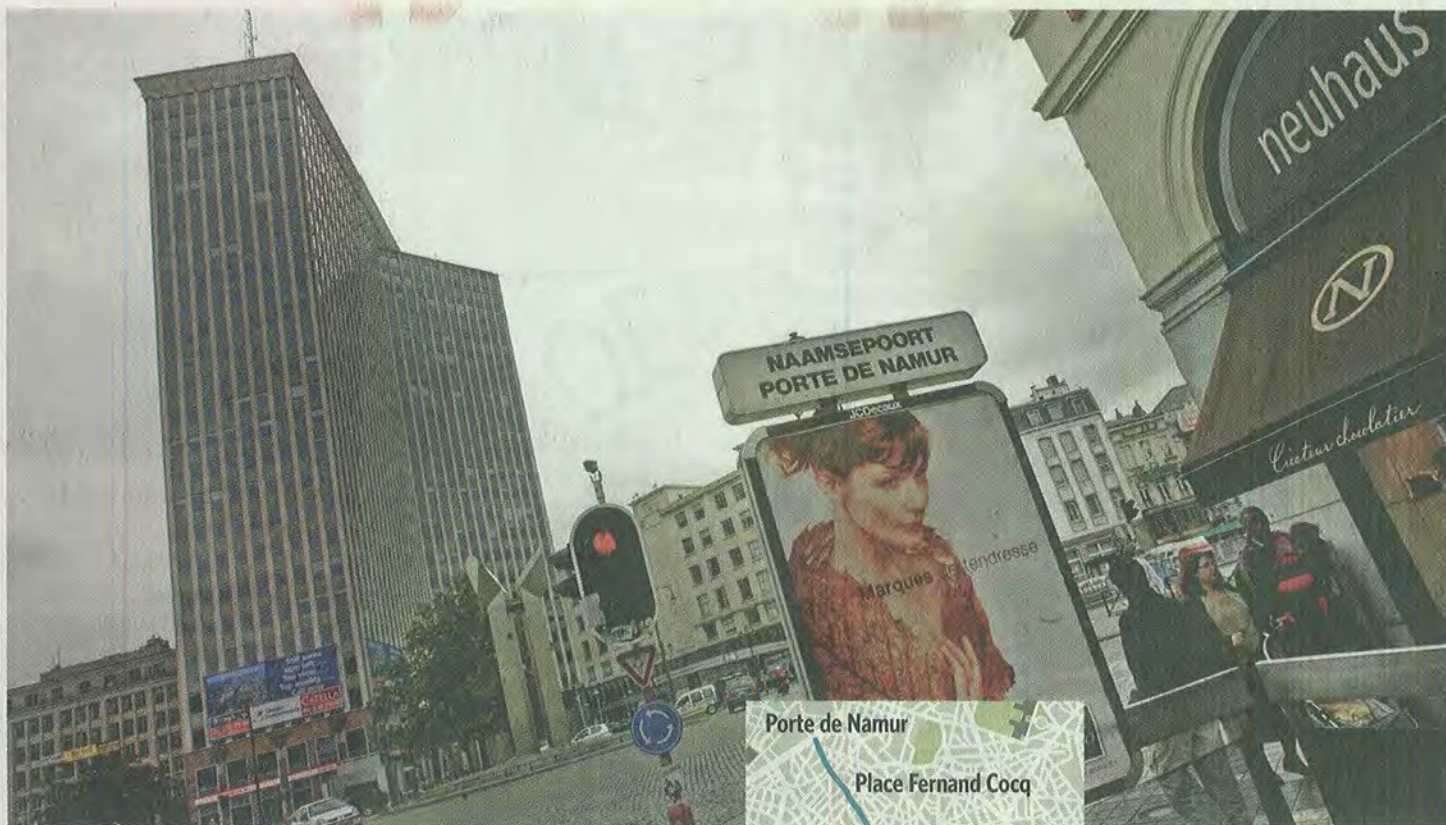
► La Région planche sur la desserte sud.

► Trois associations militent plutôt pour le développement du réseau au cœur de la ville.

Qu'on y soit hostile ou favorable, le dossier englobe à la fois passions et opinions des plus tranchées. Il y a peu (*Le Soir* de mardi) deux experts de la mobilité estimaient ainsi que Bruxelles bénéficie déjà d'un réseau en phase avec sa taille et son nombre d'habitants. Pierre Laconte et Claude van den Hove privilégient plutôt une meilleure liaison entre les différentes sociétés de transport, la Stib, mais également SNCB, TEC et De Lijn pour améliorer l'offre dans la capitale.

Un credo qui n'a pas l'heur de plaire à tout le monde, du côté d'Ixelles notamment où trois associations verraient d'un bon œil la création d'une nouvelle ligne de métro. Une piste que défendent en tout cas avec force Droit de rouler et de se parquer (DRP), le Gutib et le Comité Hippodrome action qui estiment que si les autorités publiques ont longtemps privilégié les solutions de surface et singulièrement le tram, la congestion reste plus que jamais de mise dans la Région.

« Depuis quelques mois on sent un frémissement dans différents cercles », entame Jacques Delière, le président de DRP. On a eu un plaidoyer pour faire sortir le métro des 19 communes (une proposition du député fédéral MR Gauthier Calomne), le ministre Pascal Smet s'est lui-même dit favorable à une prolongation vers Grand-



Trois associations militent pour la création d'une ligne de métro reliant la Porte de Namur à Delta en passant par l'ULB et la VUB. © PIERRE-YVES THIENPONT

Bigard ». Sans oublier bien sûr la création du métro Nord (Bordet) prévue à l'horizon 2025 et la transformation du prémétro en métro du côté sud (Albert). « Notre objectif est d'avoir une mobilité efficace dans laquelle chacun se retrouve et il faut donc appliquer le bon sens qui prévaut dans bien d'autres villes : les transports en commun, on les met sous terre. Il faut partir des besoins et non de schémas idéologiques ».

Et notamment du côté d'Ixelles. « Où il est plus qu'urgent d'améliorer les choses », juge Benjamin Scheere du comité

Hippodrome action. Depuis 2012, nous nous battons pour un meilleur transport qui pour nous est le métro car tout le reste est saturé. A un moment donné, il faut tirer les leçons de ce qui ne fonctionne pas ».

Sur la table donc, une proposition concernant le terreau ixellois avec la création d'une ligne devant relier la Porte de Namur à Delta et son pôle hospitalier (Chirec) en desservant au passage les deux universités et les places Fernand Cocq et Flagey. On peut toutefois se demander si après la ligne Nord-Sud, il reste une place dans l'agenda politique



et surtout des fonds pour supporter ce nouveau projet. « Nous en sommes convaincus », affirme Jacques Delière. Même si certains souhaitent encore son sabotage, le métro Nord se fera. Vers le sud, c'est la même chose ».

On le sait, des études vont également être lancées pour le prolongement futur du métro après la place Albert. « Et c'est là que nous regrettons l'absence d'Ixelles et ce, alors que dès 2013, le conseil

SCHAERBEEK

Quid de la Cage aux Ours ?

Dans le cadre de la création de la ligne nord, une station multimodale RER-métro est prévue du côté de la Cage aux Ours (place Verboeckhoven), à Schaerbeek, avaient annoncé en chœur les ministres bruxellois Pascal Smet (SP.A) et fédéral Didier Reynders (MR). « Connaissant le dossier, je craignais que la SNCB et Infrabel ne confirment pas cette excellente nouvelle », souligne le bourgmestre de Schaerbeek, Bernard Clerfayt (Défi). Qui pour en avoir le cœur net a interpellé le ministre bruxellois Pascal Smet ce lundi au Parlement bruxellois. Ce dernier a répondu « que la création de cette halte, qui pourrait nécessiter la mise à quatre voies, ne semblait pas soutenue par la SNCB et Infrabel, compétents pour la réalisation de ce type de travaux ». Et Bernard Clerfayt de plaider « pour que le fédéral lève rapidement ces incertitudes ».

P.LE

communal a voté une motion demandant que la piste ixelloise soit étudiée. On pourrait donc parfaitement étudier plusieurs scénarios en parallèle », estiment les trois associations. Soit une sortie de Bruxelles, vers Koekelberg avec, à la clé, un parking de transit, une extension vers le sud Uccle-/Saint-Job et une troisième étude concernant Ixelles. « Nous avons la conviction que si le résultat n'est pas biaisé, Ixelles arrivera en tête ».

Atouts mis en avant : la densité de population et les différents pôles d'attraction de la commune, qu'il s'agisse de pôles com-

mercial, universitaire ou hospitalier. « On va à Erasme ou à Saint-Luc en métro, il serait logique de faire de même pour le Chirec. ».

Économiquement, il n'y a qu'un seul mode qui peut absorber le volume de trajets souhaités, c'est le métro, conclut Jacques Delière qui mise plus que jamais sur Ixelles. « Il ne s'agit pas d'anticiper le résultat des études ou de jouer au plus malin mais il n'y a pas photo : Ixelles devrait clairement être la priorité ».

PATRICE LEPRINCE