

Un métro bruxellois prolongé jusqu'en Flandre

Le Soir - ANN-CHARLOTTE BERSIPONT - 29/08/2016

Le député fédéral Gautier Calomne (MR), propose de mettre sur la table un grand projet fédérateur sur la mobilité à Bruxelles. Cela permettrait, selon lui, de donner l'impulsion pour créer la communauté urbaine qui tarde à arriver. Il s'inspire d'exemples français, comme Lille et Bordeaux.

S'il y a un organe qu'on ne finit plus d'attendre à Bruxelles, c'est bien la communauté métropolitaine. Cet organe de concertation, né de la sixième réforme de l'Etat, a pour objectif le renforcement des coopérations entre Bruxelles et son hinterland, sur des questions interrégionales comme la mobilité, l'environnement, le développement économique. Voilà pour la théorie... Dans la pratique, cela fait maintenant quatre ans que le dossier piétine. Pour le député fédéral Gautier Calomne (MR), une façon de lancer la communauté pour de bon serait de se concentrer sur un projet fédérateur : un grand métro.

Pour comprendre, un peu de contexte : on le sait, la création de cet organe ne rencontre pas un franc succès côté flamand. Mi-2015, le ministre-président Rudi Vervoort (PS) a déposé une proposition, « *pièce à casser* », à la Flandre, qui fit l'objet de « *remarques substantielles* » de son homologue flamand, Geert Bourgeois (N-VA). Le jeune député reconnaît la responsabilité flamande mais tacle aussi le gouvernement bruxellois : « *La vérité a ses droits, la Région n'a jamais, au-delà des plaintes, fait de proposition de fond, crédible et fédératrice.* » L'équipe de Rudi Vervoort appréciera (lire par ailleurs).

Dans une [carte blanche](#) (ndlr voir infra) adressée au *Soir*, Gautier Calomne regrette que chacun joue sa partition en solo : « *La Flandre a lancé un projet d'élargissement du ring sans concertation, ensuite Bruxelles annonce la réduction des bandes de circulation de l'E40... Cette cacophonie doit cesser.* »

Un métro jusqu'à Diegem

C'est dans cette optique qu'il met sur la table l'idée d'une extension du métro. Concrètement, il propose de prolonger plusieurs lignes : la 1 depuis Stockel jusque Wezembeek-Oppem, la 5 de Hermann-Debroux à Overijse, la 6 de Roi Baudouin à Grimbergen. Le libéral propose également une extension vers l'ouest (vers Koekelberg, Ganshoren et Berchem) et vers le Sud (vers Drogenbos en passant par Uccle et Forest). Pour rappel, le gouvernement bruxellois a décidé d'étendre le métro vers le nord (Bordet). Ce que Gautier Calomne juge « *bien* » mais il va encore un pas plus loin et imagine une extension jusque Diegem, en Flandre.

Il précise que ce n'est pas à prendre ou à laisser, que cela doit être affiné par des études, mais le principe est celui-là : « *Il faut améliorer le maillage à l'intérieur de*

Bruxelles mais aussi au-delà. On pourrait installer de véritables parkings de dissuasion gratuits et sécurisés autour de la capitale. »

Anticipant le feu des critiques, le député se défend : « *Certains diront que c'est irréaliste ou impayable. Je leur réponds que c'est la situation actuelle qui est irréaliste ! Un statut de capitale de l'Europe, cela se mérite. »* Parlons argent, justement : il estime le coût d'un tel projet, dans sa vision maximaliste, à 10 milliards d'euros. Pour payer, il envisage des fonds européens, un recours au secteur privé et un phasage du projet dans le temps. Ainsi qu'une participation financière des différents niveaux de pouvoir : le fédéral et les régions. Vu les majorités asymétriques qui composent le pays, d'aucuns émettront de sérieux doutes sur l'envie de la Flandre d'investir de l'argent à Bruxelles...

« Il faut dépasser les querelles communautaires et partisans, balaye le député. Je ne dis pas que ça se fera d'un claquement de doigts mais les exemples étrangers montrent que c'est possible, à Lille et à Bordeaux notamment. Dans cette dernière ville, où je me suis rendu, Alain Juppé, homme de droite, a réussi à s'entendre avec la personne à la tête de Bordeaux Métropole, de gauche, pour créer un réseau de tramway à Bordeaux et dans sa périphérie. Il y avait une vraie convergence d'intérêts. Si on y parvient ailleurs, pourquoi pas chez nous ? Un projet mobilisateur comme celui-là peut vraiment donner un nouveau souffle à Bruxelles et bénéficier à tout le monde, dans l'optique du win-win. La Flandre gagnerait à diminuer la pollution et diminuer les embouteillages. »

Rudi Vervoort: «Qui finance?»

Un grand métro ? Le ministre-président Rudi Vervoort (PS) n'est pas contre : « *Nous sommes aussi demandeurs mais il faut être réaliste. Qui finance ? Et ensuite qui prend la dette à sa charge ? Si Gautier Calomne peut apporter la garantie que le fédéral prendra la totalité de la dette nous, Région bruxelloise, sommes preneurs. »*

Le député libéral dénonce également un supposé manque de force de proposition de la part du gouvernement bruxellois dans l'élaboration de la communauté métropolitaine. Un point de vue rejeté avec force par le ministre-président : « *Gautier Calomne ne semble pas être en possession de toutes les informations. Mon cabinet a travaillé d'arrache-pied sur un accord de coopération que la Flandre a refusé en l'Etat. La NV-A n'en a pas voulu. Elle n'acceptera qu'une coquille vide dont la Région ne peut se contenter. Nous n'avons pas de temps à perdre pour créer institutionnellement un outil vide qui ne serait que de la cosmétique. J'en profite pour demander à la Flandre où en est l'optimisation du ring ? Nous attendons toujours alors que Bruxelles étouffe sous la pression automobile. J'invite donc Gautier Calomne à convaincre les membres de son parti qui siègent au fédéral afin de dégager des solutions concrètes et réalistes pour améliorer la mobilité à Bruxelles. »*

Une révolution pour la mobilité: le Métro-pôle de Bruxelles

Le Soir - GAUTIER CALOMNE, DÉPUTÉ FÉDÉRAL MR - 29/08/2016

Une carte blanche de Gautier Calomne, député fédéral MR et chef de groupe au conseil communal d'Ixelles.

Exode de la classe moyenne. Chômage élevé. Croissance faible. Repli communautaire. Infrastructures déliquescentes. Tourisme en recul. Absence de vision à long terme et de grand projet urbain. Embouteillages... Embouteillages... Embouteillages !

Pour ceux qui aiment Bruxelles, le marasme actuel de notre capitale est un véritable creve-cœur. Cette ville, qui dispose de tant d'atouts, de richesses et de potentiel, ne peut demeurer plus longtemps dans cette léthargie. Stop, tout de suite, maintenant ! Bruxelles doit se relancer au travers d'un grand projet ambitieux, d'une dynamique positive et fédératrice, pour redevenir la capitale que la Belgique et l'Europe méritent : ouverte, moderne, plaisante et efficace. Certes, oui, mais par où commencer ?

Nul besoin d'être devin pour constater que l'avenir de Bruxelles passe par une amélioration sensible, voire une révolution, de sa mobilité. Avec une offre insuffisante de transports publics, une circulation automobile trop importante et des infrastructures déficientes, Bruxelles est asphyxiée. Elle est une des villes les plus congestionnées d'Europe, avec de nombreuses conséquences néfastes : pollution visuelle, sonore et environnementale ; diminution de la qualité de vie des Bruxellois et des navetteurs ; pertes économiques estimées à 450 millions d'euros par an ; ou encore risque accru de délocalisation des entreprises.

Face à des problèmes qui dépassent, bien entendu, les frontières bruxelloises, et impactent toutes les régions, les niveaux de pouvoir jouent malheureusement leur partition en solo. Ainsi, la Flandre s'est lancée en son temps dans un projet d'élargissement du ring, tandis que, de son côté, la Région bruxelloise envisage la réduction des bandes de circulations à l'entrée de l'E40. Il faut que cette cacophonie cesse et que la mobilité dans et autour de Bruxelles soit traitée à plus grande échelle, dans un forum qui rassemble enfin tous les acteurs.

La communauté métropolitaine, espace idéal de concertation

La dernière réforme de l'Etat a porté sur les fonds baptismaux un nouvel espace de concertation, qui n'a pas encore été concrétisé : la Communauté métropolitaine de Bruxelles, qui regrouperait les trois régions, l'autorité fédérale, toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, du Brabant flamand et du Brabant wallon, ainsi que les deux Brabants. A nos yeux, il s'agit pourtant là de l'espace idéal pour enfin régler les questions de mobilité. Hélas, la Flandre n'a jamais affiché un enthousiasme débordant pour cet outil et, la vérité a ses droits, la Région bruxelloise n'a jamais, au-delà des plaintes, fait de proposition de fond, crédible, fédératrice

et mobilisatrice. Nous appelons donc au lancement rapide de cette Communauté autour d'un grand projet positif, ambitieux, et aux retombées qui profitent réellement à toutes les parties prenantes.

Quel serait ce grand projet de mobilité ? Le temps des demi-mesures et du saupoudrage des moyens est révolu. Nous plaidons purement et simplement pour l'extension du réseau de métro dans Bruxelles, en particulier vers le Nord et le Sud, mais aussi la prolongation de certaines lignes vers les communes périphériques. Ce réseau serait évidemment complété par de véritables parkings de dissuasion gratuits et sécurisés autour de la Capitale, et ce afin de diminuer le flux entrant de voitures.

Pour ce projet de Communauté métropolitaine et d'extension intra- et extra-bruxelloise du métro, les métropoles françaises, comme celles de Bordeaux ou de Lille, souvent citées en exemple, doivent constituer des modèles, aussi bien au niveau institutionnel que pour l'offre de transports. Là-bas en effet, l'union de la Région, du Département, de plusieurs villes et de plusieurs collectivités locales a permis la réalisation de grands projets de transport à succès, dans et hors de la ville, comme le tramway à Bordeaux, ou encore le réseau de métro à Lille.

Pourquoi un modèle de transport et d'organisation publique mis en place juste au-delà de la frontière, à deux pas de chez nous, ne pourrait-il pas fonctionner ici, à Bruxelles, ville internationale, capitale de la Belgique et de l'Europe ? Pourquoi la STIB, la TEC et DE LIJN ne travailleraient-ils pas, au côté de la nouvelle Communauté métropolitaine, sur une structure commune pour le métro, appuyé par les différents pouvoirs publics fédéraux et régionaux ? Pourquoi privilégier l'attentisme quand des modèles éprouvés existent chez nos voisins et ne demandent qu'à être transposés ? Il est évident qu'une capitale congestionnée ne profite à personne. Or, en misant sur une fédération d'acteurs autour d'une initiative crédible et concrète, nous pourrions éviter cet « infarctus de la mobilité » qui risque de s'imposer à terme.

Une nouvelle dynamique positive pour la ville

Les avantages de cette proposition sont pourtant indéniables : lancement d'une nouvelle dynamique positive pour la ville, qui pourrait entraîner un mouvement plus large ; relance de l'emploi à Bruxelles, en particulier chez les jeunes peu qualifiés, via ces chantiers ; réduction du nombre de voitures entrantes et fluidité accrue du trafic dans la ville ; amélioration sensible des trajets pour les navetteurs ; meilleure qualité de l'air à Bruxelles et en périphérie ; accélération des déplacements pour les entreprises et limitation des pertes économiques liées aux embouteillages ; sécurisation et confort des déplacements à pied et à vélo.

Car le développement du réseau souterrain nous semble, en effet, être la seule option permettant, en surface, une harmonie entre les 4 roues, les 2 roues et les piétons. Moins de voitures, cela signifie de nouveaux espaces disponibles pour les pistes cyclables et une ville plus agréable. Et, dans la même veine, rêvons un peu : pourquoi ne pas imaginer, à long terme, la transformation des lignes de tram en métros souterrains ? L'espace libéré en surface pourrait alors être utilisé pour

aménager des promenades vertes pour les cyclistes et les piétons, sans entraves supplémentaires aux voitures.

A ceux qui qualifieront ces projets d'irréalistes, nous rétorquons que c'est la situation actuelle qui est surréaliste. A ceux qui qualifieront ces projets d'impayables, nous rétorquons que ce sont les conséquences économiques, environnementales et sociales de la situation actuelle que nous payons au prix fort. Loin de nous l'idée de nier l'investissement conséquent que l'extension du métro demande, mais à nous de considérer aussi toutes les options pour réaliser cette révolution copernicienne de nos transports : répartir le coût entre le fédéral et les régions ; faire appel aux fonds européens comme Lille a su le faire pour son métro ; recourir à des partenariats public-privé ; ou encore phaser intelligemment l'extension dans le temps.

Une vision jeune et moderne des transports dans un horizon de 20 à 30 ans et, plus largement, un nouveau départ pour notre ville : c'est cela que nous proposons. Une Communauté métropolitaine, un grand métro, une capitale qui respire mieux et qui se relance : misons sur un vrai projet fédérateur pour lancer cette institution !
Chiche ?