

Bruxelles, le 13 mars 2017

## AVIS DU GUTIB SUR LE PRDD

Le Groupement des Usagers des Transports en commun à Bruxelles (GUTIB) livre ci-après son avis sur le plan régional de développement durable, soumis par le gouvernement bruxellois à la concertation publique. Nous commencerons de manière positive, en relevant tous les éléments positifs de ce plan de développement. Dans un deuxième chapitre, le GUTIB soulignera les éléments négatifs et fera des propositions alternatives.

Nous avons choisi de nous cantonner uniquement aux points ayant trait à la mobilité, particulièrement par le prisme des transports en commun, mais pas exclusivement.

### Chapitre 1<sup>er</sup> – les éléments positifs

#### 1. Le métro

Le PRDD fait la part belle au développement du métro, ce dont nous nous réjouissons. Le GUTIB, historiquement favorable au métro, appuie et soutient avec force l'option de bon sens qui a été prise par le gouvernement bruxellois : en particulier, la nouvelle ligne de métro vers le nord (entre Albert et Bordet), qui apparaît sur le plan comme « ligne projetée 2025 », et qui, quoiqu'on en dise, était inscrite dans les astres depuis quarante ans, est devenue aujourd'hui une nécessité patente.

Priorité doit donc être donnée aujourd'hui à la ligne 3 vers Bordet, où un parking de dissuasion permettrait aux navetteurs de délaissier leur voiture pour se rendre au centre. Le GUTIB suggère de prolonger cette ligne ultérieurement vers Haren (par exemple le long de la ligne de chemin de fer 26), où un nouveau terminus pourrait voir le jour à un grand parking de dissuasion situé à l'extrémité de l'autoroute d'Anvers (E19), aujourd'hui en cul-de-sac.

Vers le sud, ce métro devrait être prolongé depuis Albert jusqu'au centre d'Uccle (Globe, place Danco, parvis St-Pierre... ?). Le GUTIB s'étonne, à cet égard, du parcours « sud » prévu pour le métro vers Uccle dans le PRDD. Il paraît évident que ce métro sud devrait plutôt suivre l'itinéraire fort chargé du tram 51, c'est-à-dire la chaussée d'Alsemberg. Une étude de tracé est en cours actuellement. Le PRDD prolonge le métro jusqu'à Uccle-Calevoet. Mais aller plus loin que le centre d'Uccle semble aujourd'hui prématuré.

En ce qui concerne les autres lignes de métro, nous reviendrons plus loin, au chapitre 2, sur ce qui nous semble moins pertinent dans ce PRDD. D'emblée, le GUTIB se réjouit de voir un nouveau projet de métro ixellois desservant la place Flagey. Mais l'itinéraire retenu pour cette nouvelle ligne de métro nous semble peu pertinent. De même, l'idée d'une « ligne de tram ou de métro » reliant Simonis et l'entrée de la E40 à Berchem nous semble positive, mais pourquoi ne pas l'avoir identifiée clairement en termes de prolongement de ligne de métro ?

#### 2. Les lignes de tram interrégionales

Ce PRDD fait également la part belle aux lignes de tram interrégionales, ce dont nous nous réjouissons. On sait que la Flandre veut investir dans le projet « Brabantnet », qui comportait 4 lignes, toutes reprises dans le PRDD :

- la ligne de tram prolongeant le 62 jusqu'à l'aéroport : le GUTIB pense que cette ligne est évidente, mais que son point d'aboutissement, à Bruxelles, devrait plutôt être la place Schuman, à l'instar du bus 12 actuel, qui devrait être tramifié depuis la place Meiser, via les avenues Plasky et de Cortenbergh.
- le « ringtram » prolongeant d'une part la ligne 94 depuis Roodebeek jusqu'à l'aéroport (axe « ESTAIR »), et reliant, d'autre part, l'aéroport à l'UZ de Jette, via Vilvorde, le Heysel, et la future ligne de tram 9 (Simonis – Hauts de Jette – Heysel) ;
- une ligne de tram le long de l'A12 reliant le Heysel (et prolongeant l'actuelle ligne de tram 3) jusqu'à Willebroek ;
- une ligne sur la chaussée de Ninove, reliant la gare de l'Ouest et Dilbeek. De même, le point d'aboutissement de cette ligne, depuis la gare de l'Ouest, devrait être la gare du Nord, via la place de la Duchesse, la Porte de Ninove, la place Saintelette, et un nouveau tronçon à construire, le long du canal, jusqu'au boulevard Simon Bolivar et la gare du Nord.

A ces quatre lignes, le PRDD ajoute encore trois axes :

- une ligne reliant Uccle (Calevoet selon le PRDD) à Leeuw-St-Pierre : depuis des dizaines d'années, la STIB a toujours eu l'intention de prolonger l'actuelle ligne de tram 4, ayant son terminus à Stalle, vers le zoning de Drogenbos et Leeuw St-Pierre. Le GUTIB estime que ce tracé est plus intéressant que celui démarré à Calevoet.
- une ligne reliant Overijse à Herrmann-Debroux, via un parking de dissuasion (à créer à hauteur de Jezus-Eik), et le long de l'entrée de la E411.
- Une ligne reliant Simonis à l'entrée de la E40 à Berchem Ste-Agathe et Zellik.

Ces lignes portent la mention « ligne de tram ou de métro ». Pour les deux dernières citées (**lignes d'Overijse et de Zellik**), le **GUTIB plaide pour le prolongement des lignes de métro existantes** (ligne 2 depuis Simonis/Elisabeth pour la première, et ligne 5 depuis Herrmann-Debroux pour la seconde, celle-ci devant, en outre, desservir le quartier du Transvaal à Auderghem).

### **3. Les projets du prolongement du 94 entre Roodebeek et Evere**

On ne reviendra pas sur l'actuel projet de prolongement du tram 94 depuis le musée du tram jusqu'à Roodebeek, dont les travaux sont en cours. Le PRDD évoque les prolongements possibles de cette ligne, vers le CORA, soit en passant par le boulevard de la Woluwe, soit par l'av. Théodore Decuyper. Le GUTIB estime peu crédible un passage par l'av. Decuyper, qui est intégralement en zone 30. Il est selon nous préférable de maintenir une desserte en bus de cette avenue, et de privilégier, pour le tram, les axes en ligne droite, où la vitesse commerciale peut être privilégiée.

Le GUTIB soutient l'option consistant à relier ensuite le CORA, l'av. des Communautés, l'avenue Jules Bordet et le Houtweg, créant ainsi une « **grande ceinture nord-est** ». Cette ligne pourrait également être prolongée vers le site de Schaerbeek-Formation, le pont de Buda et l'hôpital de Neder-over-Heembeek. Quelle vision le PRDD défend-elle pour ces sites-là ?

Pour ce qui est de la desserte perpendiculaire vers la place Meiser, le PRDD évoque deux options : l'une sur la chaussée de Louvain, l'autre via le « parkway » censé remplacer une partie de l'entrée de l'autoroute E40.

Le GUTIB défend les deux options. D'une part, le PRDD devrait prévoir, à la frontière de la Région, un grand **parking de dissuasion à l'entrée de l'autoroute E40** venant de Louvain. Ce parking pourrait être desservi par des tramways à grande capacité (d'une largeur de 2,65m) qui, circulant le long de ce parkway, se connecteraient, à hauteur de la station Diamant, à la ligne de pré métro de grande ceinture vers Meiser, et, partant, la gare du Nord.

D'autre part, la **chaussée de Louvain**, qui est d'une bonne largeur, serait propice à l'établissement d'une ligne de tramways « classiques », entre le centre-ville et la frontière régionale (l'actuel terminus « péage » du bus 66), et **pourrait également devenir un axe « transrégional »** exploitée par des trams De Lijn vers Nossegem. Cette ligne desservirait toute la chaussée de Louvain en passant par les places de Paduwa, Meiser, Dailly, St-Josse, Madou et du Congrès, et se connecterait sur l'axe royal (92, 93, 94), avec un terminus idéal à la gare centrale.

## Chapitre 2 – les points négatifs du PRDD

### 1. les lignes de métro

Le GUTIB déplore le manque de vision que constitue, dans ce PRDD, les « lignes de métro projetées (tracé 2040 à étudier) » : certaines lignes apparaissent comme redondantes, tracées parallèlement à des lignes existantes. Cela saute aux yeux : pourquoi construirait-on deux lignes, à partir de la gare de l'ouest, l'une vers le Westland, l'autre vers Stuyvenbergh, parallèles à la ligne déjà existante ? Pourquoi « doubler » la ligne de petite ceinture existante, entre Simonis et Arts-loi, par une autre ligne passant par Tours&Taxi, la gare du Nord, le Botanique et Maelbeek ? Dans un cas comme dans l'autre, ces axes seraient bien mieux exploités par des lignes de tram ! Et même si l'idée de desservir en métro un axe passant par le Parlement européen et la place Flagey est séduisante, pourquoi diable faire revenir cette ligne sur Delta (déjà desservi en métro) au lieu de desservir l'ULB ?

Le GUTIB estime qu'il faut intelligemment prolonger les lignes existantes de métro et doter Bruxelles, la capitale de l'Europe, d'une "colonne vertébrale" de métro, irriguant son cœur (ainsi que le quartier européen) depuis les grandes entrées de la ville, en passant par tous les points les plus peuplés et les plus dignes d'intérêt (en termes de fréquentation commerciale, culturelle, institutionnelle, etc.). Mais Bruxelles ne peut comporter 18 lignes de métro. Bruxelles n'est ni Paris, ni Londres, ni Madrid.

**Le GUTIB est favorable à une nouvelle ligne de métro desservant la place Flagey et le quartier européen.** Mais l'option choisie par le PRDD nous semble peu pertinente. En particulier, relier le quartier européen à Maelbeek (station qui n'est pas du tout adéquate) et le Botanique via la place St-Josse, épousant ainsi le lit de la rivière Maelbeek, nous semble hasardeux d'un point de vue technique, et peu pertinent vu les sociologies disparates des quartiers traversés.

Le GUTIB est plutôt favorable au projet « TRIAS », que la STIB avait défendu au début des années 2000, il y a une dizaine d'années déjà. Ce projet visait à découpler la ligne de petite ceinture (ligne 2) à hauteur de la station Arts-Loi, et de la prolonger vers la place du Luxembourg, puis vers Ixelles (places Fernand Cocq et Flagey, hôpital d'Ixelles) et l'ULB.

Cette ligne pourrait être prolongée soit vers l'hippodrome de Boitsfort, amené à se développer (à ce sujet, rien ne figure dans le PRDD, ce qui est dommage), soit vers Uccle (Vivier d'oie et/ou Fort Jaco).

L'autre branche de la ligne 6 venant de Roi Baudouin, passant par la gare du midi, serait débranchée à la Porte de Namur, croiserait la ligne précédente à la gare du Luxembourg, et rejoindrait la ligne 1 à Schuman en se raccordant sur la ligne de Stockel, donnant ainsi une pleine fréquence à cette branche.

L'actuelle ligne 5 prendrait aussi une pleine fréquence, et serait prolongée depuis Herrmann-Debroux jusqu'à un parking de dissuasion situé à Jezus-Eik (sur le territoire de la Région bruxelloise), au-dessus de la E411, comme nous l'avons déjà évoqué au chapitre 1er.

Par ailleurs, comme déjà évoqué, il faudrait prolonger l'actuelle ligne 2, depuis la place Simonis vers la Basilique, Ganshoren, le shopping center « Basilix », et enfin, un grand parking de dissuasion à construire à Berchem Ste-Agathe, à l'entrée de l'autoroute de la mer.

### **Le nouveau schéma des lignes de métro deviendrait donc le suivant :**

1. Erasme – Gare de l'ouest – De Brouckère – Arts-Loi – Mérode – Delta – Jezus-Eik
  2. Roi Baudouin – gare de l'ouest – gare du Midi – Porte de Namur – Luxembourg – Schuman - Mérode – Stockel
  3. Danco – Albert – Gare du Midi – De Brouckère – Gare du Nord – Bordet – Haren
  4. Berchem – Basilique – Simonis – Arts-Loi – Luxembourg – Flagey – ULB – Fort Jaco
- Soit quatre vraies lignes de métro, et non les deux (et demi) actuelles.

## **2. Le réseau tramway**

Le GUTIB déplore le manque d'ambition du PRDD en matière de tramways. Les deux seuls projets qui s'y trouvent (à part ceux concernant les trams interrégionaux, dont nous avons déjà parlé), sont le prolongement du tram 9 (déjà décidé par le Gouvernement), et celui du tram 94, que nous aborderons plus loin. Le GUTIB soutient le projet du tram 9 et son prolongement jusqu'au Heysel.

Le GUTIB estime qu'il faut aller beaucoup plus loin dans l'élaboration du réseau de trams. En effet, le GUTIB estime qu'un réseau de tramways, de préférence en sites propres, et intelligemment interconnecté avec les métros, devrait pouvoir être complémentaire à la "colonne vertébrale" en métro.

### **a) la Moyenne ceinture**

En ce sens, nous notons que le PRDD projette de convertir en métro la moyenne ceinture « est », entre Albert, Montgomery, Meiser et la gare de Schaerbeek (soit le trajet du tram 7 actuel). Nous pensons que c'est une erreur, pour plusieurs raisons.

- D'une part, faire passer le métro sous le Bois de la Cambre est une fausse bonne idée, car en faisant cela, on évite le quartier de la Bascule, qui représente une très forte demande. Il vaut mieux mettre le tronçon Buyl-Longchamp en pré métro, en passant par la Bascule.
- D'autre part, s'il faut convertir ultérieurement le pré métro de la moyenne ceinture en métro, il vaudrait mieux, à partir de la place Meiser, desservir l'axe de l'avenue Rogier plutôt que l'axe du Boulevard Lambert, où un tram en site propre a toute sa place. Sur le plan du PRDD, on voit le métro rejoindre la gare de Schaerbeek, sans offrir de correspondance avec la future ligne de métro 3, ce qui est un non-

sens, et sans desservir le nouveau centre commercial Dockx Brussel, ce qui est une hérésie.

Le GUTIB suggère donc de maintenir cet axe « 7 » en pré métro, desservi par des trams intégralement en site propre protégé. Le matériel roulant utilisé pourrait, à l'instar de ce qui se fait en France, être de la même largeur que le métro (2,65m au lieu des 2,30 m actuels), afin d'assurer un plus grand confort des voyageurs. Il est à noter que toute la ligne 7 actuelle, à quelques exceptions près, permet déjà la circulation de rames d'une telle largeur.

Le GUTIB suggère de mettre en tunnel :

- la station « Meiser », avec deux trémies de sortie, l'une sur le Boulevard Wahis, l'autre sur l'av. Rogier ;
- le tronçon situé entre Longchamp et Buyl, voire la gare d'Etterbeek, avec les stations « Bascule », « Cambre » (carrefour boulevard de la Cambre / Avenue Emile De Mot), « Buyl-Etoile » (entre le carrefour Buyl et le rond-point de l'Etoile), voire, sous le boulevard Général Jacques, une station « De Beco » (entre les carrefours avec la chaussée de Boondael et celui avec l'av. ses Saisons) ;
- le tronçon (de la ligne 25) situé entre le carrefour de l'av. Rogier avec l'av. Deschanel et la gare du Nord, avec sortie sur le boulevard Simon Bolivar, avec les stations « Côteaux », « Haecht » et « Palais ».

#### **b) les lignes de tram qui ne se trouvent pas dans le PRDD (suggestions du GUTIB)**

- Réaliser la **déviation des lignes 92, 93 et 94 par la gare centrale** : c'est un projet qui a été abandonné il y a quelques années et qui, pour le GUTIB, est important, car il permet de transformer la zone de la gare centrale en un véritable pôle multimodal. A cet endroit, on pourrait envisager le terminus de plusieurs lignes, dont celle de la chaussée de Louvain dont on vient de parler, et qui tramifié le trajet du bus 63, représentant un très forte demande.
- Réaliser la ligne de **tram entre la gare du Nord, Tour & Taxis et le Heysel**. Cette ligne pourrait prolonger la ligne de pré métro évoquée plus haut, venant de Meiser. Réaliser cet axe en tram est bien plus intéressant que le faire en métro, car les lieux sont aujourd'hui encore en friche, et il est urgent de prévoir un mode de transport capacitaire à ces endroits.
- Construire un **site propre de tram sur l'avenue Franklin Roosevelt**, pour y dévier les lignes 93 et 94 depuis l'avenue Louise vers l'ULB via l'avenue Demot. L'avenue Franklin Roosevelt dispose d'une belle bande engazonnée où l'on pourrait réaliser un beau site propre. Ainsi, on pourrait créer un terminus digne de ce nom pour le 93 à l'ULB (en remplacement de Legrand) et y prolonger le 94 jusqu'à son itinéraire habituel à l'hippodrome de Boitsfort. On éviterait ainsi les problèmes des trams dans l'avenue Buyl, l'av. du Pesage et l'av. du Derby (axe qu'il serait bien plus intelligent d'exploiter en métro, comme évoqué plus haut). Il faudrait, en conséquence, reculer quelque peu la gare de Boondael pour lui donner un accès sur l'arrêt de tram situé 50 m plus loin.
- Réaliser en tram une **nouvelle ligne de rocade ouest sur les boulevards Mettwie**, Groeninckx-De May, de Smet de Naeyer, afin de relier le Heysel, la Basilique, le Westland shopping, le stade d'Anderlecht, puis, via le boulevard

Paepsem, la station Albert, où cette ligne pourrait rejoindre la rocade est (ligne 7). Le GUTIB estime que cette option est bien plus judicieuse que de vouloir y construire un métro, comme prévu par le PRDD, car un métro à cet endroit ne pourrait être que redondant par rapport à la ligne déjà existante. Le tram, par contre, bénéficie déjà de beaucoup de place pour un beau site propre.

Le seul passage difficile se situe au niveau du Parc Astrid : le GUTIB suggère de mettre en pré métro le tronçon compris entre la rue René Henry (après le carrefour avec l'av. d'Itterbeek) et le boulevard Van Kalken, avec les stations « Bracops », « Veeweyde » et « Aristide Briand ».

- **Créer une ligne de tram desservant Neder-over-Heembeek** par l'av. des croix de feu : cette ligne pourrait relier le quartier de l'hôpital militaire, le centre de Neder-over-Heembeek, le nouveau complexe Dockx, puis, via le quai des Usines, se raccorder à Rogier.

Il faudrait également étudier le prolongement de l'actuelle ligne 19 depuis De Wand jusqu'à l'hôpital militaire, en passant par l'avenue de Versailles et le centre de Neder-over-Heembeek (ligne de bus 53 actuelle).

- **Tramifier le trajet du bus 95**, qui charge énormément entre la place Keym et la station Trône : l'avenue de la Couronne, de la même largeur que l'av. Brugmann, pourrait recevoir un beau site propre franchissable (muni de pavés) comme c'est le cas, avec succès, de l'artère ucquoise. Un ouvrage d'art pourrait être construit, à hauteur de la vallée du Maelbeek, pour ramener cette ligne de tram sur une dalle surplombant le chemin de fer, jusqu'à la gare du Luxembourg, puis la rue du Luxembourg. Cette ligne pourrait trouver un beau terminus dans la station Trône (abandonnée par le métro si on réalise le projet « TRIAS », comme expliqué plus haut), ou pourrait être prolongée jusqu'à la Porte de Namur, voire la place Louise, la rue de la Régence, le Sablon et la rue du Lombard jusqu'à l'hyper-centre.
- **Créer un nouvel axe de tram entre Meiser, Schuman et Delta** : pour le tram 62 venant de l'OTAN ou le tram de l'aéroport. Cette ligne passerait par l'av. Plasky (où un site propre existe déjà) et l'av. de Cortenbergh (où la circulation automobile serait mise en tunnel). Après Schuman, cet axe pourrait se prolonger sur l'av. d'Auderghem, où un site propre franchissable (à l'instar de celui de l'av. Brugmann) pourrait voir le jour, puis sur l'avenue des Casernes et du 21<sup>ème</sup> Lanciers, ensuite, le long de la VUB (boulevard du Triomphe) jusqu'à Delta.
- **Créer une nouvelle liaison en tram entre la place Albert et Ma Campagne** : en effet, le projet de métro prévoit, pour le tram 51, un terminus à Albert, ce qui représenterait une rupture de charge très crainte par les habitants d'Uccle. Le GUTIB suggère de ne pas réaliser de terminus souterrain pour le 51, mais de laisser le tram en surface, sur l'avenue Jupiter, de traverser la place Albert dans l'axe Jupiter – Ducpétiaux, et de prolonger la ligne 51 sur l'avenue Ducpétiaux (où le site actuel des prisons est amené à se transformer en un nouveau quartier résidentiel (le PRDD est-il assez explicite à ce sujet?), jusqu'à Ma Campagne, où le 51 pourrait se connecter à l'axe de la chaussée de Charleroi (tram 92).
- **Réaliser en pré métro le tronçon Louise-Stéphanie**, afin de libérer le goulet Louise de l'intense circulation des trams (qui est très dense et dangereuse pour les piétons), en vue de le transformer en un véritable piétonnier, libéré de la circulation des voitures et des trams. Une station « Louise bis » existe déjà. Il suffit de l'équiper. Les trams entreraient en sous-sol dans la rue des Quatre-Bras (où une trémie devrait être aménagée à la place de l'actuel terminus des 94 et 97), et ressortiraient en

surface avenue Louise, après une station « Stéphanie ». Les actuels trams 92 et 97 seraient déviés via l'avenue Defacqz (assez large pour y aménager un site propre franchissable) pour rejoindre la place Janson et la chaussée de Charleroi, qui, quant à elle, devrait être exploitée par une ligne de bus.

- Réaliser une **liaison en tram Broustin – Belgica** sur l'avenue Carton de Wiart. Avec l'arrivée du tram 9 (Simonis – Hauts de Jette) et le futur tram de moyenne ceinture ouest, passant par l'avenue Sermon et le boulevard de Smet de Naeyer, un nouvel avenir devrait être envisagé pour le tram 19 venant de Grand-Bigard et effectuant la boucle à Simonis. Ce tram pourrait prendre à droite, à Broustin, sur l'avenue Carton de Wiart, qui devrait être entièrement réaménagée, mais qui est assez large pour contenir un site propre franchissable, jusqu'à Belgica, où cette ligne rejoindrait l'actuel 51-nord.

Ces deux lignes pourraient ensuite être déviées depuis le boulevard Belgica, délaissé le boulevard du Jubilé, et rejoindre plutôt Tours&Taxi, via la rue Picard, la passerelle Picard, et la gare du Nord. Ainsi serait rétabli un **axe Simonis – Tours&Taxi – Gare du Nord**, que le PRDD voulait mettre en métro, et qu'il est tout à fait possible de réaliser en tram.

### c) le tram-train

Le GUTIB estime, enfin, que des solutions innovantes devraient être envisagées en complément du réseau suburbain et du réseau urbain. L'évolution des technologies ferroviaires devrait permettre à du matériel roulant d'une société régionale comme la STIB ou De Lijn (tramways à grande capacité, d'un gabarit de 2,65m) de rouler sur des voies de métro ou de chemin de fer.

Par exemple, pour ce qui concerne la ligne interrégionale venant d'Overijse, voire de Wavre, il pourrait être envisagé de la faire circuler en site semi-propre le long de la nationale 4, de desservir ensuite le futur parking « Jezus-Eik », d'emprunter les voies du métro de la ligne 5 sur plusieurs stations jusqu'à Beaulieu, puis de rejoindre les voies du chemin de fer à hauteur du complexe d'Etterbeek, pour rejoindre les gares du Luxembourg et de Schuman, puis, à partir de là, un point de chute situé, par exemple, à la gare de Schaerbeek.

Un autre exemple consisterait à faire rouler du matériel régional STIB sur les lignes de chemin de fer 26 et 28, en reliant ces deux dernières par un site propre exclusivement réservé au tram, à hauteur de l'école européenne située à Uccle.

### 3. Le réseau de voiries

Le GUTIB estime qu'un réseau performant de métro et de trams ne constitue en aucune manière la panacée universelle en matière de mobilité dans notre ville. La voirie classique reste un vecteur important de mobilité, car là où un métro ne se justifie pas, là où un tram ne passe pas, il faut que les bus puissent aussi circuler en voirie. Un réseau performant de bus nécessite une circulation fluide en voirie.

Certes, il faut penser aux vélos et aux piétons, à qui l'on doit rendre en priorité un droit de cité. Certes, il faut diminuer l'emprise de la voiture, et en particulier du stationnement sauvage dans les rues et sur les places historiques du centre-ville, imaginer des solutions innovantes pour du stationnement hors voirie.

Mais les déplacements des bus et des automobiles en ville sont et restent un élément crucial, indispensable et incontournable de la mobilité en ville. La circulation en voirie est nécessaire pour irriguer les quartiers et pour rétablir du contrôle social.

Le GUTIB pense qu'il faut tout faire pour **fluidifier de manière raisonnable** la circulation automobile. Il n'est pas question de créer des autoroutes en ville, mais de permettre l'acheminement des flux automobiles de manière rationnelle.

A cet égard, le GUTIB propose que l'on n'élude pas trop vite la question des axes de pénétration vers le centre-ville, en tunnel, et tout en rétrécissant progressivement la capacité routière jusqu'au centre. Par exemple : si l'on a, sur autoroute, trois bandes de circulation jusqu'au Ring, il faudrait prévoir deux bandes de circulation jusqu'à la moyenne ceinture, et une bande de circulation jusqu'à la petite ceinture. A cet égard, le GUTIB préconise, entre autres :

- La mise en tunnel (pour voitures) de l'avenue Charles Quint, parallèlement au prolongement du métro, ce qui permettrait de soulager les quartiers résidentiels de Ganshoren ;
- Le prolongement de la E19 venant d'Anvers par un boulevard urbain jusqu'au Pont Van Praet, et, le long du nouveau complexe Dockx, jusqu'à l'allée verte, ce qui permettrait de désengorger l'itinéraire passant par la A12, ou celui passant par Zaventem ;
- La construction du tunnel prévu sous l'av. De Cortenberg (dans le prolongement de la E40 venant de Louvain), afin de désengorger le quartier Schuman ;
- Le prolongement du viaduc Herrmann-Debroux par un tunnel sous le futur site Delta, et, via le boulevard de la Plaine jusqu'au boulevard Général Jacques, afin de rendre le quartier St-Julien et celui du boulevard du Triomphe aux habitants.

A cet égard, le GUTIB s'interroge sur l'avenir du tronçon de la ligne de chemin de fer 26 entre Delta et Mérode, devenue inutile depuis l'inauguration du tunnel Schuman-Josaphat, et faisant double emploi avec la ligne de métro. Ne serait-il pas judicieux d'y construire, sur l'assiette ainsi libérée, une voirie rapide reliant la fin de l'E411 (à Beaulieu) et l'entrée du tunnel Cinquantenaire, afin d'éloigner la circulation de transit des quartiers densément habités ?

On nous rétorquera que toute nouvelle infrastructure routière risque de créer l'effet d'un « aspirateur à voitures », et encouragera encore plus les automobilistes à pénétrer dans le centre-ville. Ce n'est pas faux. C'est pourquoi il faut **encourager les automobilistes à l'usage rationnel de leur voiture en ville**. Il faut donc encourager les gens à laisser leur voiture dans les parkings dits « de dissuasion » le long des autoroutes et à l'entrée de la ville. Le GUTIB soutient la vision du PRDD qui consiste à vouloir aménager un parking de dissuasion à chaque entrée de ville, raccordé au métro ou à une ligne de tramways à grande capacité : à l'entrée de l'A12 (futur parking Esplanade), à Jezus-Eik, à l'entrée de l'E411, à Woluwe St-Lambert (à l'entrée de la E40-est), à Berchem Ste-Agathe (à l'entrée de la E40-ouest), ou encore à Haren (aboutissement de la E19 venant d'Anvers), Molenbeek (N8), Bordet, etc.

Enfin, pour persuader les automobilistes à délaissé leur voiture à l'entrée de la ville, le GUTIB plaide pour l'instauration d'un péage urbain, dont il n'est dit mot dans le PRDD. Non pas sur le modèle londonien (le « péage de zone ») mais plutôt sur le modèle d'un **péage-cordon autour de Bruxelles**, afin de faire payer les navetteurs qui viendraient en voiture en ville aux heures de bureau, et qui seraient encouragés à laisser leur voiture à l'entrée de la ville pour utiliser les transports en commun. Les revenus générés par ce péage urbain



Groupement des Usagers des Transports en commun Bruxellois asbl  
Gebruikers van het Brussels Openbaar Vervoer vzw

devraient pouvoir financer toutes les infrastructures dont nous préconisons ici la construction.

ADRESSE POSTALE :  
Avenue Charles Brassine, 32 (bte 3)  
1160 Bruxelles

SITE WEB : [www.gutib.be](http://www.gutib.be)  
COURRIEL : [gutib.gebov@gmail.com](mailto:gutib.gebov@gmail.com)  
TÉL. : 0495 82 24 70