

# BRUXELLES

## DEMAIN

**EMEUTES,  
VANDALISME,  
INSÉCURITÉ...**



**DITES STOP!**

# LE BON SENS VA TRIOMPHER

**D'abord et avant tout permettez-moi de vous présenter mes meilleurs vœux pour l'année nouvelle, au nom du Vlaams Belang bruxellois, que j'ai l'honneur de présider, mais aussi en mon nom personnel. Nous avons vécu une année 2020 qui restera dans l'histoire et nous savons déjà que 2021 sera pour une grande partie également sous le signe de ce virus qui a endeuillé tant de familles et qui a coûté leur santé à tant de nos concitoyens.**

Mais, chers amis, c'est dans des moments comme ceux que nous vivons que se révèlent les qualités des peuples. Quel courage que celui de nos médecins, de nos infirmières et infirmiers, et de celles et ceux qui ont continué à travailler au service des autres ou au service de notre économie. Ayons aussi une pensée de compassion pour les commerçants terrassés par les événements, comme dans le secteur de l'Horeca.

Après la pluie vient le beau temps, après les larmes viendra le temps de la reconstruction des corps, de l'économie et des esprits. Le Vlaams Belang, comme vous le savez, n'a jamais déserté en ces temps terribles. Nous avons continué à défendre nos gens, inlassablement.

Quelles leçons les Bruxellois peuvent-ils tirer de cette crise sanitaire? Elles sont multiples, mais j'en vois une qui s'impose immédiatement: l'analyse du Vlaams Belang en ce qui concerne l'intégration impossible de certaines catégories d'allochtones qui s'est totalement vérifiée. Faut-il rappeler le comportement isolationniste de certaines communautés qui n'ont pas du tout accepté les règles édictées, qui ont considéré que cela ne les concernait pas et qui ont donc adopté des attitudes de défi qui se sont régulièrement transformées en batailles rangées contre la police. Ils nous ont montré qu'ils ne voulaient en aucun cas appartenir à notre communauté et en partager les usages et les

lois. Ils ont montré leur dégoût et leur haine pour tout ce que nous sommes. Le constat est celui du sécessionnisme d'un groupe important présent sur notre territoire, à qui on a souvent octroyé notre nationalité mais qui n'apporte rien à la collectivité, que du contraire.

Tout citoyen de bon sens en tire comme conclusion qu'il faut que l'ensemble du corps social fasse le constat de l'échec des politiques d'intégration qui ont coûté des milliards ces trois dernières décennies pour un résultat proche du zéro absolu.

Il faut rétablir l'ordre et la loi sur l'ensemble du territoire coûte que coûte, il faut que cesse le laxisme des tribunaux et il faut déchoir les individus qui nous haïssent de notre nationalité. Il faut enfin mettre en chantier une politique de rapatriement effectif de tous ceux qui sont ici indûment. Gardons à l'esprit, chers amis, que ce sécessionnisme a mis et met encore en danger nos concitoyens les plus faibles, par la propagation du virus et par la violence gratuite de ces prédateurs. Nous sommes arrivé à l'heure des choix!

Tout est-il perdu? Bien au contraire! Ensemble nous allons reconstruire notre société sur des bases saines, partout en Europe les peuples se révoltent et s'unissent pour créer un avenir meilleur pour nos enfants.

Avec le Vlaams Belang nous croyons que le bon sens va triompher, vous en êtes, chers lecteurs de «Bruxelles Demain», la preuve vivante!

**Bob De Brabandere**

Sénateur et Président du Vlaams Belang bruxellois

**«Tout est-il perdu? Bien au contraire! Ensemble nous allons reconstruire notre société sur des bases saines.»**





# ON NE PEUT PLUS CONTINUER COMME ÇA!

**Chaque fois c'est la même chose, un simple contrôle de police tourne à l'émeute, l'autorité de la police est bafouée et certains politiciens de gauche estiment que la grande responsable est... la police.**

Il faut que cesse cette dangereuse spirale et il faut que l'ordre et la loi soient à nouveau garantis dans TOUS les quartiers de Bruxelles. Les Bruxellois savent que dans certains quartiers de la ville les règles liées au coronavirus sont peu ou pas respectées. Ils savent que certains groupes au sein des communautés allochtones refusent de respecter nos lois et nos représentants de l'ordre. Par défi et par haine de notre société. Ce refus de nos valeurs symbolise l'échec de toutes les politiques d'intégration menées depuis des décennies par les vieux partis du système.

## Guerre civile

Si notre pays ne décide pas rapidement de mettre les moyens en œuvre pour rétablir l'ordre à Bruxelles et pour assurer la sécurité de nos honnêtes citoyens, nous serons condamnés à vivre éternellement dans un climat de guerre civile. Les faits le démontrent.

Notre société est fracturée entre les autochtones et certaines catégories d'allochtones qui refusent nos lois, nos règles et notre manière de vivre. Cette situation existe depuis des dizaines d'années mais la crise sanitaire a mis ce phénomène en évidence.

Pour une partie importante des communautés immigrées, tout ce qui symbolise notre société doit être rejeté et toute contrainte est perçue comme une agression raciste.

Les Bruxellois ont encore en mémoire la manifestation des Black Lives Matter, les émeutes d'Anderlecht suite au décès accidentel du jeune Adil, les voitures incendiées la nuit du nouvel-an, les émeutes récentes suite au décès du jeunes Ibrahim, etc, etc, etc...

Chaque fois ces incidents graves sont émaillés de scènes de pillage des commerces environnants.

## La pacification de Bruxelles

Chaque contribuable bruxellois doit se demander s'il est encore prêt à financer plus longtemps des politiques contraires à ses intérêts. Seul le Vlaams Belang dénonce la véritable haine que certaines catégories d'individus au sein des communautés allochtones nourrissent à l'égard de la population de souche et plus généralement d'origine européenne. Ce racisme-là doit être poursuivi avec la même détermination que tout autre racisme.

Le rétablissement de l'ordre et de la loi est la condition sine qua non d'une vie harmonieuse entre les communautés qui composent notre société. Il est temps que le gouvernement s'en rende compte et que la pacification de Bruxelles soit déclarée priorité nationale!

Le Vlaams Belang est le seul parti politique qui ose dire les choses comme elles sont et qui fait des propositions sérieuses immédiatement applicables.

## **Dominiek Lootens**

Chef de Groupe du Vlaams Belang au Parlement bruxellois





# VIVRE À BRUXELLES

## AVANT-PROPOS

Bruxelles est une ville complexe. Son caractère bilingue dans un contexte institutionnel discuté, son évolution de plus en plus multiculturelle avec les nombreux effets secondaires catastrophiques que cela induit et une majorité politique «progressiste» qui veut faire de la capitale un laboratoire pour toutes les élucubrations du politiquement ultra-correct. Voilà le décor dans lequel les Bruxellois de bon sens essaient de survivre.

Notre dossier ne se prétend évidemment pas exhaustif, loin de là. Nous allons aborder quelques thèmes importants qui touchent à la vie quotidienne des Bruxellois comme la place de l'humain dans la ville, la mobilité, la propreté publique et le drame de l'exode des Bruxellois qui fuient leur ville.

Voici quelques chiffres pêle-mêle qui illustrent la réalité bruxelloise: 1.123.520 habitants (au 1er février 2019), les personnes de plus de 65 ans constituent 13,1% de la population (2020), l'Arabe est la quatrième langue la plus parlée à Bruxelles (2018), on dénombre 16.832 vols à la tire enregistrés en Région bruxelloise en 2019, le déficit budgétaire de la Région bruxelloise est de 5,4 milliards d'euros au 31 décembre 2020, 52.502 personnes bénéficient d'un revenu d'intégration sociale (ancien minimex) en 2018, profitant de la crise sanitaire ce n'est pas moins de 40 km de pistes cyclables qui ont été placées en urgence sans aucune concertation et en 2019, ce ne sont pas moins de 57.704 personnes qui ont quitté Bruxelles. Ce ne sont que quelques chiffres qui effleurent la complexité du «problème» bruxellois.

## Le Vlaams Belang est sur la brèche

Face aux enjeux gigantesques pour notre ville et ses habitants, le Vlaams Belang est sur la brèche. Partout et tout le temps. Un travail parlementaire titanesque est livré par une équipe rodée et redoutablement efficace, tous les moyens de communication sont utilisés au maximum pour transmettre notre message de mobilisation et d'espoir, c'est ainsi que notre page Facebook bilingue (Vlaams Belang Brussel) est aimée par 32.706 personnes ce qui nous place largement en tête des formations politiques bruxelloises, nous publions un magazine en français «Bruxelles Demain» et son équivalent en néerlandais «Brussel Morgen», nous publions chaque semaine une lettre d'information électronique en français et une autre en néerlandais que nous adressons à nos abonnés via leur adresse mail et nous distribuons sans relâche des dizaines de milliers de folders dans les boîtes aux lettres bruxelloises.

La situation est donc grave, mais elle n'est pas désespérée. Notre premier devoir est de voir les choses comme elles sont, c'est ce que ce dossier veut faire dans la plus parfaite transparence.

## LA PLACE DE L'HUMAIN DANS LA VILLE

### Vieillir dignement à Bruxelles, ce que veut le Vlaams Belang

Nous le savions, nous l'avons souvent évoqué et nous l'avons intégré dans notre programme pour Bruxelles, la solitude et l'isolement sont de véritables fléaux so-

ciaux dans les grandes villes en général et à Bruxelles en particulier. Mais aujourd'hui, avec la crise sanitaire, cet isolement prend des proportions vraiment dramatiques et les propositions du Vlaams Belang sont plus pertinentes que jamais. L'isolement touche bien sûr toutes les tranches d'âge, mais les personnes âgées souffrent évidemment le plus parce qu'à cette solitude s'ajoutent souvent des problèmes de santé et de mobilité.

Les seniors constituent un groupe toujours plus important dans notre société. C'est la raison pour laquelle il est indispensable que les politiques menées en tiennent compte.

### Pauvreté cachée

Il y a malheureusement beaucoup de pauvreté cachée chez les seniors à Bruxelles. Le Vlaams Belang veut que les CPAS se montrent vraiment proactifs dans le dépistage de la grande pauvreté et de l'isolement social chez nos aînés. Pour cela nous voulons que chaque personne âgée de plus de 70 ans, quels que soient ses revenus, reçoit deux fois par an la visite d'un assistant social du CPAS pour voir si sa situation ne nécessite pas une intervention. Il s'agit également de voir si ces personnes reçoivent bien les aides et les allocations auxquelles elles ont droit sans souvent le savoir.

Bien sûr, l'isolement et la solitude ne sont pas les seuls problèmes auxquels les personnes plus âgées sont confrontées, ainsi la digitalisation de notre société est parfois un problème insurmontable pour certains seniors. Le Vlaams Belang veut que chaque maison communale se dote d'un guichet spécial dédié aux seniors où ceux-ci pourront poser toutes leurs questions et être aidés à trouver des solutions à leurs problèmes. C'est également à ce guichet qu'ils seront systématiquement informés de leurs droits, que ce soit des aides matérielles ou des allocations.

Tous les seniors ne sont pas mobiles, loin de là. Force est de constater que la politique de la mobilité et du

parking est boiteuse et que cela pose de gros problèmes à nos seniors. Le Vlaams Belang veut une politique de la mobilité et du parking qui tient compte de la réalité humaine et qui combine des transports en commun à la fois sûr et performants.

### Nos gens d'abord!

Nous exigeons la généralisation de la facture maximum dans les maisons de repos. Vieillir dans la dignité ne peut pas devenir un luxe inaccessible. Nous demandons la suppression des droits de succession. Il est inacceptable de retaxer des biens qui l'ont déjà été. Le secteur des loisirs doit mieux prendre en compte les besoins spécifiques des seniors.

Toutes ces mesures peuvent être immédiatement mises en œuvre sans grever les budgets. Ce qu'il faut, c'est une volonté politique et la conscience qu'une société qui ne respecte pas ses personnes âgées est une société cynique, sans cœur et sans âme. La situation dans certaines maisons de repos est à pleurer. Nos anciens sont parfois parkés comme des objets inertes sans jamais recevoir un sourire, un peu de chaleur humaine, un petit mot, un peu de douceur, parce que le personnel est débordé et qu'il n'a que quelques minutes à consacrer à chaque résident. Voilà qui devrait interpeller ceux qui sont toujours si prompts à défendre des causes lointaines.

La vocation du Vlaams Belang est de dire tout haut ce que nos concitoyens pensent sans toujours oser le dire. C'est pourquoi nous n'hésitons pas à dire que les moyens gigantesques dilapidés dans des politiques d'accueil de faux réfugiés\*, d'aide médicale aux illégaux et en frais de détention de criminels étrangers dans nos prisons, doivent plutôt être dédiés au bien-être de nos seniors qui ont travaillé et cotisé toutes leurs vies.

Plus que jamais, le nationalisme c'est d'abord et avant tout aimer son propre peuple.

\* (8 sur 10 ne seront pas reconnus et recevront un ordre de quitter le territoire, qu'ils ne respecteront d'ailleurs pas)



# ZONE 30

## Zone 30: un chaos organisé en Région bruxelloise

Depuis le 1er janvier 2021, la mise en zone 30 de la Région bruxelloise est un fait, à quelques exceptions près. Les raisons invoquées pour justifier cette mesure sont la diminution du nombre des victimes de la route, l'amélioration de la qualité de l'air et rendre la ville plus agréable à vivre. Dans la pratique, il s'agit de développer une batterie de mesures vexatoires afin de rendre la ville de moins en moins attractive.

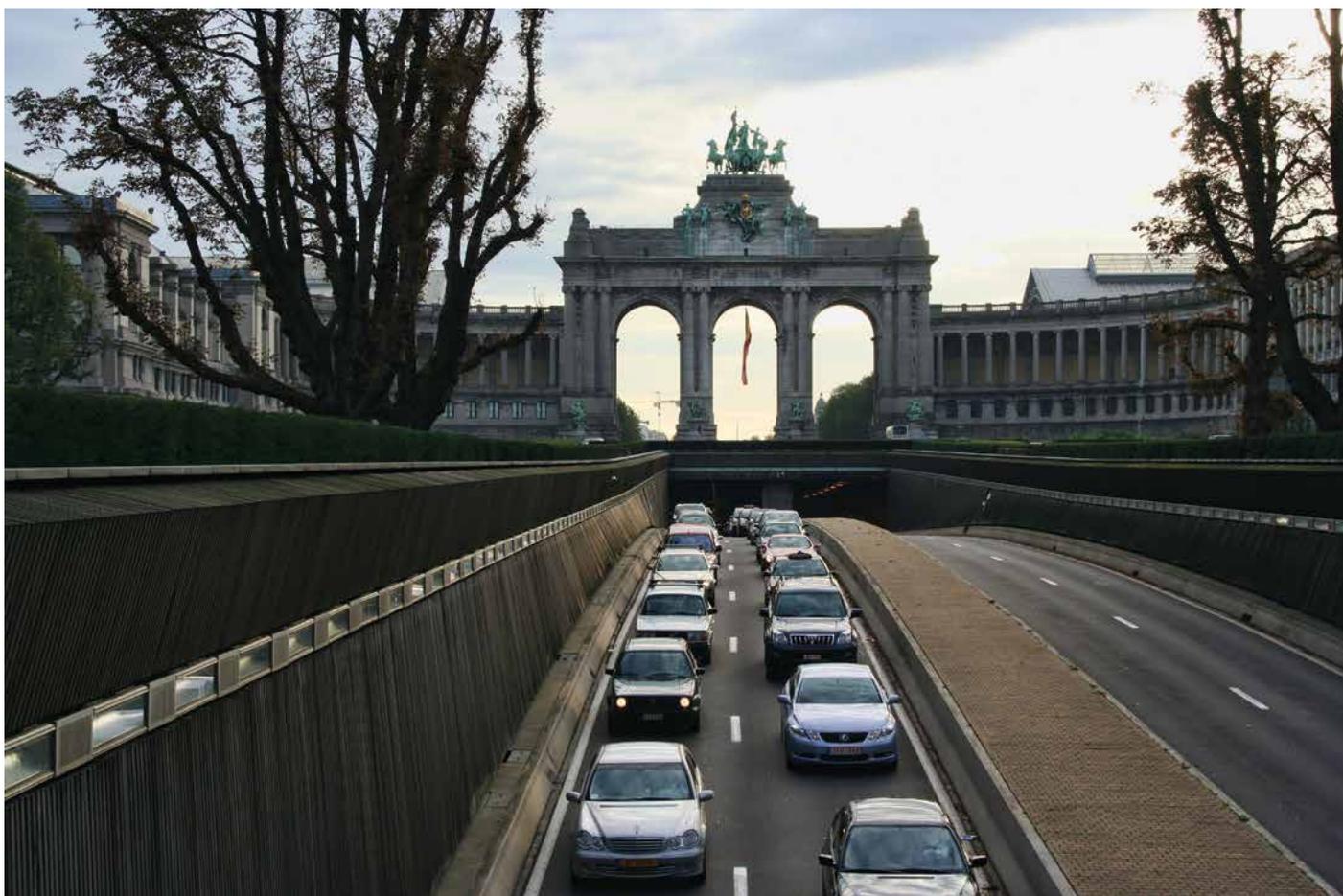
«La zone 30 généralisée est essentiellement une mesure prise afin d'améliorer la sécurité routière et de diminuer le nombre d'accidents mortels», voilà l'explication officielle ventilée par Elke Van den Brandt (Groen) qui doit justifier sa politique. A 30 km/h on observe cinq fois moins d'accidents mortels qu'à 50 km/h, à condition bien sûr que les automobilistes respectent cette limitation de vitesse. Ces accidents mortels sont souvent causés par des chauffeurs qui circulent dans la ville à une vitesse anormalement grande et qui sont souvent sous l'influence de l'alcool ou de la drogue. Ce sont ces éléments perturbateurs aux comportements asociaux qui doivent être prioritairement extraits de la circulation au lieu de pénaliser l'ensemble des automobilistes avec une zone 30 généralisée qui confine à l'absurde.

De plus, nous observons qu'il n'est aucunement fait allusion aux croisements dangereux où l'on dénombre un nombre anormalement élevé d'accidents. Sur les trente croisements dangereux identifiés en 2015, seuls 11 parmi eux ont été traités et améliorés. Ce n'est évidemment pas parce que l'on va tous rouler à 30 km/h qu'on dénumbrera moins d'accidents mais bien en s'attaquant résolument aux situations dangereuses et en réparant la voie carrossable là où cela s'avère nécessaire.

## Pollution de l'air

L'argument de la pollution de l'air est le Saint Graal des écologistes politiques qui leur permet d'imposer leurs mesures absurdes au Parlement bruxellois. Selon la ministre verte, une diminution de la vitesse maximum doit engendrer une meilleure qualité de l'air. Mais elle oublie de préciser que les voitures qui roulent à 30 km/h polluent considérablement plus que les voitures qui roulent à 50 km/h, cette pollution supplémentaire devrait être compensée par une diminution généralisée du trafic routier selon elle. C'est une façon indirecte de reconnaître que l'utilisateur qui décide tout de même d'utiliser son véhicule personnel pour se déplacer sera financièrement pénalisé par des frais d'essence décuplés.





Remarquons qu'en ce qui concerne toute une série d'endroits à Bruxelles, la vitesse maximum de 30 km/h était déjà un fait en raison de l'engorgement et des files récurrentes. Nos concitoyens n'utilisent pas leurs voitures pour le plaisir de poireauter dans les files, mais bien souvent parce qu'il n'y a pas d'alternatives sérieuses à la voiture. Il manque des milliers de places de parking aux voies de pénétration de la Région, le réseau du RER est en souffrance depuis deux décennies et la mise en service de nouvelles lignes de tram semble nécessiter jusqu'à quinze années avant d'être finalisées (comme par exemple le tram 9 à Jette). La qualité de l'air et la présence massive des automobiles fonctionnent comme des vases communicants et une mesure symbolique comme l'imposition d'une zone généralisée à 30 km/h se révèle parfaitement inutile.

### Contrôles

En revanche, Elke Van den Brandt n'a nullement oublié que des contrôles et des sanctions seront nécessaires dans le cadre de la zone 30. Le citoyen ordinaire pourra sans aucun doute sortir son portefeuille en 2021. 60 radars supplémentaires ont été commandés en plus des 90 qui sont déjà dissémi-

nés dans toute la région. Là où le tracé de la route permettait auparavant une circulation fluide, l'accent sera désormais mis sur la sanction des usagers de la route qui, intuitivement, ne conduisent pas à une vitesse aussi ridiculement basse. Les amendes associées à cette augmentation sont considérables:

VITESSE	CORRECTION	AMENDE
46 km/h	40 km/h	53 EUR
50 km/h	44 km/h	97 EUR
55 km/h	49 km/h	152 EUR
60 km/h	54 km/h	207 EUR
>66 km/h	60 km/h	TRIBUNAL

«L'argent des amendes est reversé au Fonds régional de sécurité routière en vue de mener des campagnes de sensibilisation, [...] et il servira à l'achat de dispositifs de contrôle de vitesse», peut-on lire sur le site stad30.brussels. Certaines images expliquent de quels appareils il s'agit. Ainsi des automobilistes risquent de comparaître devant les tribunaux pour avoir été flashés avec un «radar poubelle», tandis que les «jeunes» brûlent des poubelles ici et là chaque mois dans la Région en toute impunité.

## Pour tout le monde?

La brochure d'information de Bruxelles Mobilité, distribuée à la fin de l'année dernière, est très clairement intitulée: «tout le monde doit respecter la limite de vitesse». Les voitures, les bus, les vélos et les scooters, que ce soit sur les pistes cyclables séparées ou sur les sites propres des transports publics, tout le monde est à la même enseigne.

D'abord et avant tout, il est peu probable que la ministre verte fasse condamner des cyclistes à une amende pour excès de vitesse sur des pistes cyclables séparées. Il est assez clair que ce sont les voitures et les cyclomoteurs qui sont particulièrement visés ici. Les bus de la STIB sont également soumis à la zone 30, y compris lorsqu'ils circulent sur leurs sites propres. En d'autres termes, on a investi pendant des années dans les infrastructures en vue d'augmenter la vitesse moyenne de déplacement des bus, et maintenant on les limite artificiellement. Peut-on imaginer politique plus absurde? Enfin, la mise en place de la zone 30 a également un coût: 2,7 millions d'euros pour adapter l'infrastructure, y compris l'achat de centaines de panneaux routiers. La rue de la Loi ressemble maintenant à une salle d'exposition de panneaux de signalisation qui sème la confusion dans les esprits des usagers normaux de la voie publique.

## Chaos

Le Vlaams Belang sait déjà que de nombreux conflits de circulation vont se révéler: des tramways qui sont exceptionnellement autorisés à rouler à 50 km/h, des automobilistes qui regardent davantage leur tableau de bord par peur d'une amende, le lobby des cyclistes qui a réussi à faire transformer les routes en pistes cyclables à parfois deux bandes (!?) et des piétons qui pensent naïvement que leur sécurité est désormais pleinement garantie. Il semble également y avoir beaucoup de confusion lorsque les communes oublient de supprimer les panneaux de signa-

lisation anciens. C'est une mauvaise plaisanterie qui peut coûter des centaines d'euros à l'automobiliste trop confiant. De nombreux indépendants comme des électriciens et des plombiers de la périphérie flamande ont également indiqué qu'ils ne travailleraient plus à Bruxelles en raison de la zone 30 et de la zone à émissions faibles qui les pénalise financièrement. Une zone 30 n'est pertinente que lorsqu'elle est soutenue par ceux qui doivent la respecter. C'est un paramètre élémentaire de la science politique qui semble être superbement ignorée par la ministre verte Elke Van den Brandt.

## Harcèlement gratuit

La zone 30 généralisée n'est certainement pas la dernière des vexations que nous devons supporter jusqu'en 2024. Lors du premier confinement, Elke Van den Brandt avait créé des pistes cyclables dites «temporaires» qui sont toujours là jusqu'à nouvel ordre. Le bois de la Cambre et ses importants axes routiers ont également été fermés en catimini. A partir de l'année prochaine, les navetteurs seront probablement astreints à payer une taxe pour avoir le droit de conduire à Bruxelles. Les quelques parkings



photo: facebook.com/controle.police.bruxelles

périphériques sont déjà payants ou le deviendront bientôt. Elke Van den Brandt rêve déjà d'une taxe kilométrique sur le ring de Bruxelles (RO). La zone à faibles émissions interdit de plus en plus de véhicules de circuler à Bruxelles, ce qui pénalise de nombreux usagers âgés et encore plus d'artisans. A terme, le dernier plan de mobilité prescrira l'introduction d'une «assistance intelligente à la vitesse», afin que les conducteurs ne puissent plus dépasser la limite de vitesse indiquée sur les panneaux de signalisation. Pour paraphraser Churchill, un rideau vert est tombé sur Bruxelles, une dictature verte qui abuse de beaux principes et de nobles objectifs pour que toute une ville courbe l'échine devant le héros cycliste. Qui-conque n'est pas convaincu de la pertinence d'une telle politique doit le ressentir dans son portefeuille. La question est de savoir combien de temps nous allons encore supporter cela ...



# PROPRETÉ ET ENVIRONNEMENT

Pour une ville qui s'autoproclame capitale de l'Europe, le fait est qu'elle offre un aspect parfois peu ragoûtant. Déversages illégaux, immeubles à l'abandon, délabrement, l'espace public utilisé comme urinoir, c'est malheureusement une réalité quotidienne à Bruxelles. Le Vlaams Belang veut faire de Bruxelles une ville-modèle sur le plan de la propreté publique. Nous voulons en faire une ville que nous pouvons fièrement faire visiter à nos visiteurs étrangers.

Pour y arriver, nous faisons des propositions très concrètes:

- La création de plus de parcs à conteneurs qui doivent être plus accessibles et dont les heures d'ouverture doivent tenir compte des horaires des travailleurs Bruxellois. Ces parcs à conteneurs doivent également pouvoir accepter plus de sortes de déchets et il faut rendre l'accès aux parcs à containers gratuit afin de promouvoir le tri sélectif et lutter contre les déversages illégaux. Ces parcs doivent être ouverts 7 jours sur 7.
- Il faut détecter et infliger des amendes sévères à ceux qui se livrent au déversage illégal. L'usage de caméras est un bon outil à cet égard.
- Il faut lutter proactivement contre les immeubles à l'abandon et le délabrement immobilier.

Bruxelles sécurisée, Bruxelles au travail, Bruxelles mobile... Tous ces éléments ajoutés à une Bruxelles saine et viable sont un défi considérable qu'il faut relever si nous voulons que notre ville soit agréable à vivre pour nos enfants et nos petits-enfants.

Quand on évoque l'environnement à Bruxelles, on se focalise presque exclusivement sur le problème de la qualité de l'air. C'est évidemment important, mais il n'y a pas que ça, loin de là. Pour développer un environnement viable, nous faisons des

propositions très concrètes:

- Rénover et isoler convenablement les logements sociaux.
- Développement des zones vertes dans la Région avec une attention particulière pour la plantation de plantes et d'arbres autochtones.
- Zone à basses émissions: oui... mais avec une plus longue période de transition pour les plus démunis d'entre-nous.
- Assainissement des anciens terrains industriels dans la ville.
- Un stop réel de l'immigration aura également un effet bénéfique sur la surpopulation de Bruxelles et donc sur les conséquences de ce phénomène.





# BRUXELLES, L'EXODE QUI N'EN FINIT PAS

## Bruxelles, l'exode qui n'en finit pas

En quelques années, le nombre de Bruxellois qui choisissent de quitter leur région pour trouver une vie meilleure en Flandre, en Wallonie ou à l'étranger augmente de façon dramatique. En 2019, ce ne sont pas moins de 57.704 personnes qui ont quitté Bruxelles: 33.518 vers la Flandre et 24.196 vers la Wallonie. En sens inverse ce sont 13.530 personnes qui se sont installées à Bruxelles en venant de Flandre et 10.972 de Wallonie, soit un déficit de 33.202 âmes. Sans compter ceux qui ont choisi de s'expatrier.

## Il faut réagir maintenant

On considère que les classes moyennes sont les plus représentées au sein de ce nombre toujours croissant de candidat à l'exode. Si nous ne parvenons pas à rendre Bruxelles à nouveau viable, c'est-à-dire une ville où on a envie de vieillir paisiblement ou d'y voir grandir ses enfants, Bruxelles deviendra tout à fait un désert économique, un centre d'accueil géant pour migrants venus des quatre coins de la planète, une ville sous perfusion vivant de la charité budgétaire de la Flandre et de l'Europe. Il faut réagir maintenant. Dans dix ans il sera trop tard. Les électeurs du Vlaams Belang savent naturellement ce qui motive cette hémorragie sociologique. Pour les plus anciens, plus rien ne leur rappelle la ville gaie et chaleureuse qu'ils ont connue. Pour tout le monde c'est l'insécurité, une immigration pléthorique souvent hostile, une saleté qui n'épargne plus guère de quartiers aujourd'hui, une fiscalité vertigineuse, une mobilité complètement paralysée et, cerise sur le gâteau, avec la présence des écologistes politiques au pouvoir depuis 2019 une véritable déclaration de guerre contre les automobilistes avec toute une série de mesures vexatoires.

## Pensons aux commerçants

Visiblement, les vieux Bruxellois ne sont plus les bienvenus dans leur ville natale. Rappelons les normes d'émission qui ont vu beaucoup de nos

aînés obligés de se débarrasser de leur voiture au diesel, les places de parking qui s'évaporent, ce qui complique ainsi leur mobilité. Pensons aux commerçants que certains aménagements ont acculés à la faillite, comme c'est le cas avec le fameux piétonnier à la Bourse. Faut-il encore évoquer le harcèlement des jeunes filles modernes dans certains quartiers, les abattages rituels, les émeutes ethniques, les précomptes immobiliers hors proportion parce qu'il faut bien trouver l'argent quelque part pour financer une politique d'extrême gauche. Bref, ce n'est pas aux Bruxellois qu'il faut faire un dessin, ils connaissent parfaitement le tragique de la situation.

## Le puits sans fond des finances bruxelloises

Seulement, même en ponctionnant les petits propriétaires, les commerçants et les rares entreprises qui se maintiennent à Bruxelles, cela ne suffit pas pour financer la capitale. Il y a bien les généreux transferts financiers de la Flandre vers Bruxelles, mais il n'est pas certain du tout que la Flandre continuera ad vitam aeternam à engouffrer le fruit de son travail dans le puits sans fond des finances bruxelloises. Voilà un élément qui échappe complètement à la sagacité de nos excellences des vieux partis politiques bruxellois. Si on continue à chasser les classes moyennes, celle qui paye le plus d'impôts et qui dépense le plus dans les commerces, Bruxelles sera déclarée en faillite à moyen terme. Et, est-on si sûr que cela que l'Union européenne payera les factures dans cette hypothèse? On voudrait totalement démolir Bruxelles que l'on ne procéderait pas autrement. Que veulent-ils? que les derniers autochtones déménagent, qu'ils soient remplacés par un sous-prolétariat d'origine immigrée et réaliser ainsi leur rêve de Grand Soir marxiste. Ils veulent faire de Bruxelles un laboratoire pour leurs élucubrations idéologiques. Ils pratiquent dans les faits une politique d'épuration ethnique, sans que cela ne bouleverse les médias subsidiés, les académies ou les ligues. Dans ce paysage politique à la fois inepte et pernicieux, la seule voix de la raison et du bon sens est celle du Vlaams Belang. Mais le temps est compté, il faut le savoir.





# MÉTRO BRUXELLOIS: UNE HISTOIRE PLEINE DE CONTRADICTIONS

Une étude récente montre que 75% des Bruxellois considèrent que le prolongement de la ligne de métro 3 est nécessaire, ce qui n'a pas manqué de susciter l'enthousiasme chez Ecolo et Groen, partis de la majorité gouvernementale à Bruxelles. Ils n'hésitent pas un instant à déclarer que c'était grâce à eux que ce projet allait se concrétiser.

Le Vlaams Belang se doit de replacer cet enthousiasme dans sa juste perspective.

Quiconque se promenait dans Bruxelles dans les années 70 se souviendra sans aucun doute des grands travaux d'infrastructure qui caractérisaient la ville à l'époque avec notamment la construction du prémétro, qui deviendra plus tard un métro à part entière. Un investissement pour l'avenir dont nous récoltons les fruits encore aujourd'hui.

Le concept du prémétro est simple: construire progressivement des tunnels et des stations et permettre aux tramways d'y circuler temporairement. Une fois qu'une ligne complète peut être exploitée, les tramways sont remplacés par un métro à part entière. Cela signifie que l'infrastructure peut être mise en service immédiatement pendant que les extensions sont encore en cours de construction. Ceci explique l'existence des stations sur l'axe du Ring et sur l'axe Nord-Sud.

Depuis 2009, le prémétro de Bruxelles n'a plus été développé. C'était une décennie où les verts et Défi était au pouvoir à Bruxelles, il faut bien garder cela à l'esprit. L'idée d'agrandir le ré-

seau du métro bruxellois n'est pas nouvelle: en 2004 la STIB déclarait dans son mémorandum «Vision 2020» que trois extensions de métro étaient nécessaires d'ici 2020:

- Achèvement de la ligne 2 du métro (de Clémenceau à Gare de l'Ouest).
- Transformation de l'axe Nord-Sud et poursuite du réseau vers Schaerbeek (métro 3)
- Construction d'une ramification d'Ossegem à la gare de Berchem

## HYPOCRISIE

Le nouveau plan de mobilité (Good Move) initié à partir de 2020 intègre deux des trois projets en tant que réalisations futures, avec bien entendu les indispensables louanges à l'adresse du gouvernement bruxellois. Pourtant, presque tous

**Défi** Groupe DéFI du Parlement bruxellois  
Sponsorisé · Financé par DéFI ·

Mais aussi, de nouvelles lignes de bus de nouvelles rames de métro et l'extension du réseau de trams !

**POUR 2021, DÉFI A OBTENU**  
l'extension du métro Nord vers Schaerbeek et Evere

**DéFI**

Groupe DéFI du Parlement bruxellois  
Organisation politique

En savoir plus

Station de prémetro Boileau; une partie du quai est abaissée à hauteur du tram



les partis gouvernementaux actuels faisaient partie des gouvernements précédents. Il est utile et amusant de rappeler qu'Ecolo-Groen s'était opposé au métro en 2018 parce qu'ils le considéraient «trop cher». Ils préféreraient des tramways à grande vitesse plutôt que le métro.

Le Vlaams Belang, quant à lui, analyse la situation actuelle et constate que les trams rapides ont certainement du potentiel, mais qu'ils ne peuvent pas offrir des solutions structurelles et à long terme. Ainsi, la ligne de tram 7 sur le Grand Ring est exploitée avec le type de tramway le plus long, la fréquence a été considérablement augmentée, mais la ligne se sature. De même sur l'axe Nord-Sud avec les lignes de tram 3 et 4. Plus au Nord de la ville, le tram 55 est également un bon exemple de la limite de capacité d'un tramway. Le métro peut coûter cher, mais c'est la seule solution si nous souhaitons adopter une vision de la mobilité à long terme. C'est ainsi que les concepteurs l'ont vu dans les années 70, et c'est ainsi qu'il continue de s'appliquer dans les années 2020.

## DES ANNÉES D'IMMOBILISME

Les tiraillements politiques, les conflits d'intérêts ou le manque d'ambition nuisent à la mobilité dans notre capitale. Si les partis de gauche ont réussi à créer un élan pour que l'on travaille enfin sur une vision d'avenir des transports publics, il faut aussi constater qu'ils prennent du retard sur les faits. Retard dont ils sont eux-mêmes responsables. En 2004, le plan de mobilité d'alors, intitulé «IRIS», prévoyait un réseau de parkings périphériques (P+R) avec des connexions au réseau de métro. En 2020, à peine 606 places supplémentaires ont été ajoutées, alors que cela aurait dû être 5.444 places supplémentaires. Les nouvelles lignes et stations de métro restent également à l'état de projets.

Entre 2014 et 2019, Pascal Smet (sp.a) était ministre de la Mobilité. Une législature caractérisée par toutes sortes d'annonces restées sans effets. En 2016, il déclarait dans le grand quotidien flamand De Standaard: «J'aime beaucoup l'idée

d'étendre la ligne jusqu'à Simonis, un parking de transit peut y être installé.» Une idée qui avait déjà été avancée par la STIB il y a dix ans, et qui est encore au jour d'aujourd'hui à l'état de projet.

Un projet similaire se situe de l'autre côté de la Région bruxelloise au terminus Herrmann-Debroux. Elke Van den Brandt (Groen), la très contestée ministre de la mobilité, estime inutile d'étendre le métro jusqu'à la frontière régionale et préfère opter pour une liaison tram avec une liaison avec le métro. «L'extension du métro Herrmann-Debroux, soit vers le futur P+R du centre Adeps, soit vers Jezus-Eik, rencontrera des difficultés techniques majeures et représenterait un investissement disproportionné, tant en termes de construction que d'exploitation» déclare Elke Van den Brandt. Pourtant, selon elle, le viaduc devrait disparaître à moyen terme, alors que des milliers de voitures entrent par jour à Bruxelles via la E411.

On observe un comportement «vert» similaire en ce qui concerne le métro 3 à Schaerbeek. En 2010, le gouvernement bruxellois (avec les partis verts) a approuvé le plan de mobilité baptisé «IRIS2», par lequel l'axe Nord-Sud deviendrait un métro à part entière d'ici 2018. En 2020, ces mêmes familles politiques se réjouissent bruyamment du fait que ce métro sera construit d'ici 2024. Le Vlaams Belang a deux commentaires à ce sujet: d'une part, il s'agit de l'infrastructure prémétro existante qui a été conçue en vue d'une conversion rapide en un métro à part entière et d'un autre côté, sa réalisation en 1988 a pris un

à deux ans avec un impact minimal sur les voyageurs. Il est étrange que 40 ans plus tard, il faut trois fois plus de temps pour réaliser un projet similaire ...

Il faut constater que depuis de nombreuses années, très peu a été fait pour s'attaquer aux problèmes structurels de la mobilité à Bruxelles, ce qui ne justifie en rien les discours d'autosatisfaction distillés par les gouvernements bruxellois successifs. Si le métro est là aujourd'hui, c'est grâce à l'ambition politique des années 70, et certainement pas à cause de l'arrivée des partis verts dans le paysage politique. Ils essaient désespérément de rattraper le retard dont ils sont eux-mêmes en partie responsables.



Parking	2004	2020 (IRIS)	2020 (réalité)
Berchem	0	1000	0
Bizet	180	180	180
COOVI	200	1200	1200
Delta	350	1350	386
Dobbelenberg	0	1000	0
Erasmus	700	700	764
Heizel	0	1000	0
Herrmann-Debroux	200	200	104
Kraainem	190	540	193
Moensberg	0	200	0
Roodebeek	200	700	189
Stalle	500	500	380
<b>Total</b>	<b>2790</b>	<b>8840</b>	<b>3396</b>

# NOUS SOMMES LE VLAAMS BELANG

Adhérez au Vlaams Belang pour participer au développement du seul parti politique qui dit tout haut ce que vous pensez :

- Vous serez invité à toutes nos activités nationales et locales
- Vous recevrez notre mensuel en néerlandais et notre trimestriel en français et toutes nos publications bilingues et en français
- Vous serez tenu au courant des prises de position et des actions et des activités via Facebook, notre site [www.vlaamsbelangbruxelles.be](http://www.vlaamsbelangbruxelles.be) et notre lettre d'information électronique que vous recevrez chaque semaine dans votre boîte mail (n'oubliez pas de nous communiquer votre adresse mail!)

- Vous pourrez vous porter candidat sur les listes électorales

Il est très facile d'adhérer au Vlaams Belang

Vous devenez membre pour à peine 12,50 euros. Si un autre membre de votre famille habitant sous le même toit souhaite également adhérer, sa cotisation ne sera que de 4,00 euros. Les étudiants peuvent devenir membre pour 6,50 euros. Celles et ceux qui souhaitent aider un peu plus ont la possibilité de devenir membre de soutien pour un montant de 25,00 euros.

Pour devenir membre du Vlaams Belang il suffit de verser le montant qui vous convient sur le compte BE39 4352 0249 1119 en n'oubliant pas d'indiquer vos nom, prénom, adresse complète et date de naissance.



# PAS DE CALENDRIER?

# COMMANDEZ LE GRATUITEMENT

[VLAAMSBELANGBRUXELLES.BE/CALENDRIER2021](https://vlaamsbelangbruxelles.be/CALENDRIER2021)



## DEVENIR MEMBRE?

- 25,00 EUR: adhésion **de soutien**
- 12,50 EUR: adhésion **normale**

Montant à verser sur le compte du Vlaams Belang  
**BE39 4352 0249 1119** en mentionnant votre nom  
et prénom ainsi que votre adresse complète.

Vous recevrez le Vlaams Belang Magazine ainsi que  
les publications de l'antenne bruxelloise.

## NOUS CONTACTER?

 **Madouplein 8/4 - 1210 BRUSSEL**  
*Place Madou 8/4 - 1210 BRUXELLES*

 **02/219 34 67**

 **brussel@vlaamsbelang.org**

 **www.vlaamsbelangbrussel.be**  
*www.vlaamsbelangbruxelles.be*

   **@vlaamsbelangbrussel**