

Analyse du vendredi 24 octobre 2014

Place Meiser: 250 millions pour renforcer le trafic automobile!

La Région trahit le plan IRIS 2

Le lundi 20 octobre et le mercredi 22 octobre, Pascal Smet, ministre en charge de la mobilité et des travaux publics, organisait deux réunions publiques d'information relatives au démontage du viaduc Reyers décidé le jeudi 4 septembre par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le viaduc Reyers est infrastructure routière obsolète héritée d'une époque où les autoroutes urbaines et le tout à la voiture étaient érigés en modèle de développement territorial.



La place Meiser, un lieu dominé par le trafic automobile qui n'a de place que le nom... (source : Bing Cartes)

Toujours au mois de septembre , Pascal Smet annonçait son intention d'accélérer la mise en œuvre du projet de double tunnel (voitures et trams) sous la place Meiser. Le ministre-président Rudi Vervoort a confirmé cette volonté lors d'une interview à Télé Bruxelles le 15 octobre. Pourtant, les tunnels sont eux aussi des infrastructures dépassées, chères (aussi bien à la construction qu'à l'entretien) et complexes à mettre en œuvre. L'administration régionale, Bruxelles Mobilité, reconnaît d'ailleurs, dans son mémorandum 2014-2019, que le projet de tunnelisation sous la place Meiser est « soumis à de nombreuses incertitudes tant financière que urbanistiques »¹. Le 15 septembre, Pascal Smet dressait le même constat à propos de l'abandon du projet de recouvrement d'une partie de la petite ceinture : « C'est trop cher et ce serait trop compliqué. On serait alors parti pour dix ans. »²

Ce double tunnel est présenté, toujours par Pascal Smet, comme un « tunnel qualité de vie » (sic) censé rendre le quartier à ses habitants et favoriser les modes de déplacement « actifs ». Cette croyance rappelle l'adage « tunneliser pour convivialiser » utilisé pour caractériser l'effet attendu de l'aménagement du tunnel Cortenbergh sur l'espace en surface du rond-point Schuman, projet qui vient d'être abandonné en raison de son coût trop élevé.

Contrairement à ces déclarations, le projet d'enterrement des transports publics et d'une partie du trafic automobile s'inscrit avant tout dans une logique du maintien d'un flux conséquent de ce même trafic, ce qui irait à l'encontre de l'objectif du plan IRIS 2 de « réduire de 20% la pression automobile d'ici 2018 »3.

¹ Bruxelles Mobilité, Mémorandum 2014-2019, annexe 7, 23 mai 2014. http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/news/na/6699/14-05-26%20Memorandum.pdf

² « Bruxelles: «pas de recouvrement de la Petite Ceinture à Toison d'Or», annonce Pascal Smet » in *lacapitale.be*, 15 septembre 2014.

³ Région de Bruxelles-Capitale, IRIS 2, plan de mobilité, 2011, p.3

1. Description et historique du projet

Le projet de créer des infrastructures routières de grande capacité à Meiser ne date pas d'hier. Il s'inscrit dans la filiation directe des plans qui, dès 1949, visaient à faire de Bruxelles un carrefour routier à l'échelle européenne (plan Hondermarcq). En 1973, un projet de tunnel routier sous la place Meiser, élaboré sous l'égide du ministre des Travaux publics de l'État belge, Jos De Saeger, est proche de voir le jour⁴ (illustration ci-dessous). Différentes alternatives sont étudiées, dont la réalisation d'ouvrages souterrains pour les transports en commun. Finalement, d'autres priorités relèguent ces projets dans les cartons... jusqu'à ce qu'ils en ressortent dans les années 2000.

Station RER GEN station 15000 100 m = 2 cm

Place Meiser - Tunnel routier étudié en 1974

Source : Commission Régionale de la Mobilité, Alternatives d'études à examiner pour l'amélioration des conditions de circulation de la place Meiser et de son aménagement urbanistique en vue de rendre à ce lieu, son habitabilité, note préparatoire à l'avis de la Commission, 128e réunion de la Commission,p. 119.

1.1. Un (des) tunnel(s) sous la place Meiser : oui, non, peut-être ?

Le projet de tunnelisation « contemporain » (re)naît dans les années 2000.

Il est ainsi inscrit dans le plan pluriannuel des travaux publics 2005-2009 même si à cette époque il n'était pas encore question d'un double tunnel, comme le déclarait Pascal Smet en 2006 lors de son premier mandat comme ministre de la

⁴ Voir Commission Régionale de la Mobilité, *Alternatives d'études à examiner pour l'amélioration des conditions de circulation de la place Meiser et de son aménagement urbanistique en vue de rendre à ce lieu, son habitabilité, note préparatoire à l'avis de la Commission,* 128^e réunion de la Commission.

mobilité et des travaux publics : « *Je suis convaincu, tout comme les experts, qu'il faut un tunnel place Meiser, soit pour les transports en commun, soit pour les voitures.* »⁵ Deux ans plus tard, une étude était lancée, parallèlement au Plan Directeur de la Moyenne Ceinture⁶, et confiée à l'association des bureaux d'études STRATEC et BUUR⁷. Cette étude n'a, à ce jour, pas été rendue publique, ce qui n'aide pas les Bruxellois à se prononcer sur ce projet lourd et dispendieux...

En **2009**, bien que l'étude n'eût pas encore livré ses conclusions, Pascal Smet jugeait « opportun de réaliser un tunnel tram sous la place Meiser »⁸, le tunnel voitures restant quant à lui du domaine de l'éventualité même si budgétisé dans le plan IRIS 2 : « [...] le plan Iris 2 prévoit la réalisation d'un tunnel tram pour 25 millions d'euros (2011-2015) et, par sécurité, un budget de 20 millions d'euros (2011-2015) pour le tunnel voitures. »⁹, **un budget de 45 millions bien optimiste face aux 250 millions aujourd'hui annoncés...**

Même si elle avait pris du retard (Pascal Smet avait pour ambition la réalisation des travaux en 2010-2011...), l'étude suivait donc son cours quand, coup de tonnerre!, la nouvelle ministre en charge, **Brigitte Grouwels, annonçait à la presse, fin août 2010, l'abandon du projet**: « <u>Ça coûte trop cher et la rentabilité, question exploitation transport en commun, est tellement minimale</u>. [...] cela ne vaut vraiment pas la peine pour un montant de deux cents millions que l'on croit avoir besoin pour créer ce tunnel. »¹⁰

Gains dérisoires en matière de mobilité pour un budget « explosé », on pouvait alors penser le projet de tunnel(s) définitivement enterré (les Bruxellois pouvaient respirer !) mais, un mois et demi plus tard, la ministre apportait une nuance à ce constat lors d'une séance de la Commission de l'infrastructure du Parlement régional¹¹. L'ARAU synthétise cette intervention ci-dessous :

Concernant l'infrastructure pour les transports en commun

Cinq variantes d'infrastructures provisoires (l'intention étant, à terme, la métroïsation de la moyenne ceinture) avaient été étudiées par STRATEC : Pavot, Chazal, Ligne 26, Diverticule dans l'avenue Rogier et Prémétro jusqu'à la place des Bienfaiteurs pour des coûts allant de 66 à 143 millions. Aucune de ces options n'a été retenue par Bruxelles Mobilité et la STIB qui leur ont préféré une

⁵ Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale – Compte rendu intégral – Commission de l'infrastructure – Session 2005-2006, réunion du mercredi 3 mai 2006, p. 25. C'est nous qui soulignons.

⁶ « En raison de la complexité de la place Meiser, celle-ci a fait l'objet d'une étude à part entière, menée en parallèle avec l'étude Moyenne Ceinture. » BUUR-STRATEC, Plan Directeur de la Moyenne Ceinture, rapport de phase 3 – note de synthèse, mars 2010, p. 67.

⁷ http://www.stratec.be/sites/default/files/files/C680.pdf

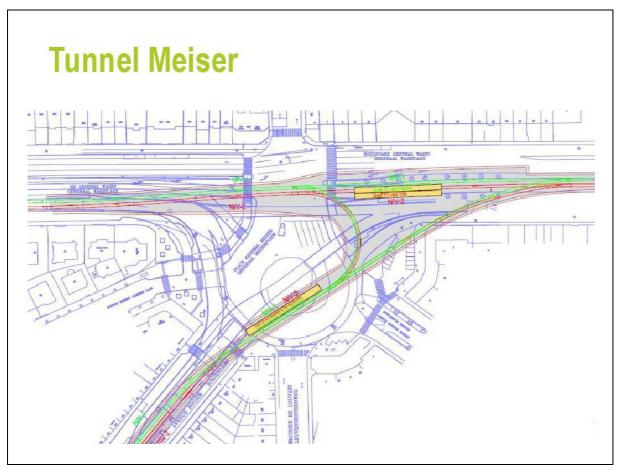
⁸ Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale – Compte rendu intégral – Commission de l'infrastructure – Session 2008-2009, réunion du mercredi 7 janvier 2009, p. 37.
⁹ Ibid.

¹⁰ « Le projet du tunnel sous Meiser abandonné » in *rtbf.be*, 31 août 2010. http://www.rtbf.be/info/societe/detail_le-projet-du-tunnel-sous-meiser-abandonne?id=4997373 C'est nous qui soulignons.

¹¹ Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale – Compte rendu intégral – Commission de l'infrastructure – Session 2009-2010, réunion du mercredi 13 octobre 2010.

sixième consistant en « la réalisation d'une station en triangle sous la place, avec deux rampes, l'une dans l'avenue Rogier et l'autre dans l'axe de la Moyenne Ceinture. »

C'est le triomphe de la technocratie insoucieuse des budgets et des incidences environnementales...



Source: présentation du rapport d'activité 2013 de la STIB (21 mai 2014)

Concernant l'infrastructure pour les voitures

Trois scénarios ont été étudiés par STRATEC :

- un tunnel court (140 m), solution comportant « des dangers, car les entrées et les sorties sont très proches du croisement entre le boulevard Léopold III et la rue Hymans ». Coût estimé : 17,5 millions ;
- un tunnel moyen;
- un tunnel long « qui s'étendrait de la place Meiser au croisement avec le boulevard Léopold III et disposant de sorties en direction du boulevard Reyers et du boulevard Wahis, ainsi que des tunnels qui permettraient de rejoindre le boulevard Léopold III dans les deux sens ». Coût minimum : 92 millions!

Aucun de ces trois projets ne rencontrait l'approbation de **la ministre qui rejetait par ailleurs toute idée de tunnel routier d'une manière on ne peut plus claire**: « <u>Tous les scenarios proposant la création de tunnels voitures ne font que déplacer les problèmes propres à la place Meiser, en facilitant le trafic automobile, ce qui risque d'entraîner de nouvelles congestions</u>

<u>au carrefour en direction de Bordet, etc.</u> » Elle reconnaissait un peu plus loin qu'un tunnel destiné au trafic automobile ne ferait qu'attirer plus de voitures : « <u>Quant aux projets destinés au trafic automobile, ils avaient pour seul résultat d'attirer encore plus de voitures.</u> »

Voilà qui paraissait sans ambiguïté : exit le tunnel voitures contraire aux objectifs d'IRIS 2. Pourtant, et malgré ces constats, **l'option « tunnel routier » refait surface en juillet 2011** (uniquement dans sa version « longue ») lorsque le gouvernement décide l'examen de quatre scénarios pour la deuxième phase de l'étude :

- 1. aucun tunnel (Ao);
- 2. tunnel routier long uniquement (B2);
- 3. tunnel routier long + tunnel transport public (C);
- 4. tunnel transport public uniquement (D);

Au cours de cette deuxième phase de l'étude s'ajoute un cinquième scénario proposant une alternative sans tunnels avec « optimisation » de la situation existante (A2).

Le gouvernement est donc finalement amené à choisir parmi ces 5 options étudiées :

Sans tunnel (A0)	Sans tunnel (A2)	Tunnel routier (B2)	Tunnel Tram (C) + routier	Tunnel Tram (D)
Geen tunnel (A0)	Geen tunnel (A2)	Wegtunnel (B2)	Tram- (C) + wegtunnel	Tramtunnel (D)
mios €	mios €	mios €	mios €	mios €
	-			-
milj €	milj €	milj €	milj €	milj €
5.7	8.6	152.3	234.5	92.4

Source : Questions et Réponses - Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale - 15 février 2013 (n° 37)

1.2. 21 mars 2013, le gouvernement décide de l'option la plus chère : le « double tunnel »

C'est finalement l'option « maximaliste » qui est retenue par le gouvernement malgré son coût exorbitant (224 millions selon les chiffres parus dans la presse, auxquels il faudrait ajouter 25 à 30 millions pour les aménagements de surface¹²) et ses effets attendus d'augmentation du trafic automobile.

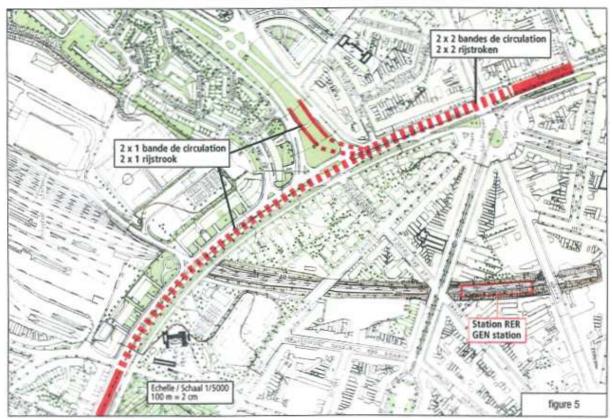
Ce phénomène d'« aspiration du trafic » est confirmé dans une note de Bruxelles Mobilité à l'attention du gouvernement¹³ : « En cas d'amélioration des conditions de circulations a Meiser, [...] on peut s'attendre à d'éventuelles augmentations de certains flux tels que ceux venant de l'E40. »

Tout cela pour quels bénéfices?

¹² Ces montants sont des estimations et ne comprennent pas la TVA de 21%.

¹³ Bruxelles Mobilité – AED, *note aux membres du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale*, 28 août 2014.

Place Meiser - Tunnel long avec bifurcation



Plan d'une option tunnel long avec trémies dans l'axe des boulevards et vers (et depuis) le boulevard Léopold III. On notera la présence d'une des trémies « au pied » du parc Josaphat... (Source : Commission Régionale de la Mobilité, ...,p. 119.)

2. Détruire le viaduc Reyers pour le reconstruire quelques dizaines de mètres plus loin sous forme de tunnel... Ou comment défaire d'un côté ce que l'on fait de l'autre

L'ARAU s'est réjoui de la décision de la Région de supprimer le viaduc Reyers pour le remplacer par un boulevard urbain, ce pourquoi il plaidait depuis de nombreuses années. Mais cette joie n'a pas duré, Pascal Smet annonçant dans le même temps le maintien du projet de double tunnel sous la place Meiser et sa volonté d'accélérer le processus.

2.1. Les tunnels : des infrastructures coûteuses qui renforcent le trafic automobile

À l'instar des viaducs, les tunnels sont des infrastructures héritées d'une vision développée <u>par l'État</u> dans les années 50-70 basée sur la maximisation des flux automobiles censés pénétrer jusqu'au cœur de la ville par un réseau d'autoroutes urbaines.

Les tunnels routiers sont, par essence, destinés à « fluidifier » la circulation automobile avec comme inévitable conséquence un effet « d'aspiration » du trafic, ce qu'exposait d'ailleurs limpidement Brigitte Grouwels en 2010 lors de son intervention en

Commission du Parlement et qui est confirmé par le Mémorandum 2014-2019 de Bruxelles Mobilité

Si (à peu près) tout le monde s'accorde pour dire que les viaducs n'ont plus leur place dans le paysage de la ville d'aujourd'hui, les tunnels paraissent garder la cote auprès d'un certain public (peut-être parce qu'enterrés et donc moins visibles ?). Pourtant, les tunnels cumulent les mêmes défauts que les viaducs : vitesses excessives, augmentation du volume des flux, pollution atmosphérique¹⁴, sonore et visuelle (particulièrement au niveau des trémies), etc.

Supprimer le viaduc pour creuser un tunnel quelques dizaines de mètres plus loin revient donc à déplacer ces nuisances.

Merci aux édiles schaerbeekois!

Non content de ces nombreux défauts, les tunnels sont excessivement coûteux, tant à la construction qu'à l'entretien (et ces coûts sont bien souvent sous-estimés : le tunnel « OTAN » au boulevard Léopold III, annoncé à 28 millions en a finalement coûté plus de 36...). L'exemple de la rénovation du tunnel Léopold II (qui a « remplacé » le viaduc du même nom), prévue pour débuter en 2016, aux coûts faramineux (105 millions hors TVA, entretien non compris), devrait faire réfléchir à deux fois avant de se lancer dans la réalisation de nouvelles infrastructures du même type, surtout quand on sait que ce sont près de 350 millions sur 5 ans qui sont budgétés pour l'entretien, la rénovation et la sécurisation des tunnels bruxellois !¹⁵ Ne faut-il pas réfléchir à une meilleure allocation des budgets en matière de mobilité en investissant, par exemple, dans des projets participant réellement à la réalisation des objectifs régionaux ?

Concernant l'enterrement des transports publics et de ses usagers, il concourt lui aussi (involontairement ?) à l'augmentation du volume des flux automobiles en lui cédant l'espace en surface, ce qui lui permet de se déployer sans entrave.

Il faut également rappeler que cette infrastructure souterraine (tunnel à trois branches + station) n'est que « provisoire » et qu'elle préfigure une éventuelle métroïsation de la moyenne ceinture dans une vision du « tout au métro », corollaire du « tout à la voiture »...

2.2. Quels sont les bénéfices escomptés ?

Pascal Smet n'a cessé de rappeler dans la presse que ce projet était un « tunnel pour la qualité de vie ». En l'absence de publicité des plans et études, il est difficile de se prononcer sur les bénéfices que pourraient retirer riverains et usagers « actifs » (piétons, cyclistes) du réaménagement de surface envisagé.

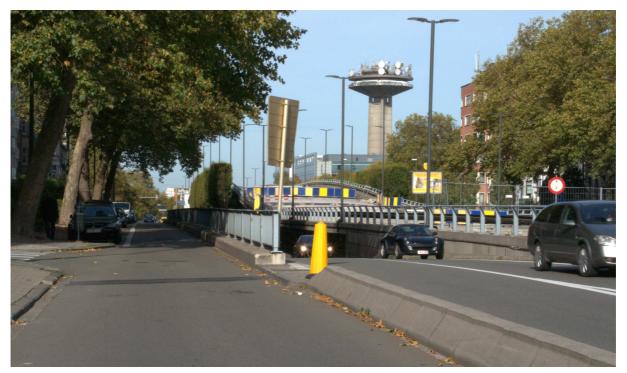
Néanmoins, la mise en tunnel des voitures et des transports en commun ne peut se faire sans conséquences négatives sur l'espace public en surface. La présence de nombreuses trémies engendrerait la dégradation d'une partie importante des espaces publics à la « périphérie » de la place Meiser! Malgré la disparition programmée des rampes d'accès

¹⁵ Bruxelles Mobilité, Mémorandum 2014-2019, annexe 9, 23 mai 2014.



¹⁴ À ce sujet, Frans Fierens, de la Cellule Interrégionale de l'Environnement (CELINE), déclarait l'année passée à la presse que les concentrations en particules fines étaient dangereusement élevées au niveau des trémies des tunnels. « Brussel, hoofdstad van de luchtvervuiling » in *brusselnieuws.be*, 8 février 2014. http://www.brusselnieuws.be/nl/nieuws/brussel-hoofdstad-van-de-luchtvervuiling

du viaduc Reyers, les trémies du tunnel de sortie de l'E40 resteront en place; additionnées à celles d'un tunnel sous Meiser, elles rendraient le boulevard infranchissable entre la rue Colonel Bourg et la place Meiser : **rien ne change, tout s'aggrave du point de vue des piétons...**



Les trémies de tunnel créent d'importantes coupures dans le tissu urbain en rendant infranchissables de longues portions des voiries qu'elles occupent.

On se retrouve donc, comme pour ce qui concerne les flux automobiles et leurs nuisances, face à un simple déplacement des problèmes: **pour un gain** (hypothétique) de qualité de vie sur la place Meiser, combien de pertes à sa « périphérie » ?

Pour les usagers des transports en commun, le gain annoncé en temps de trajet serait « annulé » par les longs cheminements à effectuer pour rejoindre les quais de la station enterrée. Les usagers ne sont pas des mineurs de fond.

3. Aménager la place Meiser comme un morceau de boulevard urbain!

L'ARAU plaide pour le réaménagement des boulevards de moyenne ceinture en boulevards urbains donnant la priorité aux piétons, cyclistes et transports en commun sur l'automobile ; la place Meiser ne doit pas faire exception !

Ces principes d'aménagement sont ceux de différents projets situés en amont et en aval de la place Meiser. Ainsi, le projet de réaménagement du boulevard Général Jacques (entre le rond-point de l'Étoile et l'avenue des Saisons) prévoit d'accorder plus de place aux piétons, cyclistes et transports en commun : « Le réaménagement vise à donner au boulevard Général Jacques les <u>allures de boulevard contemporain</u>, où chaque usager de

<u>la route trouve sa place</u>. [...] Les riverains profiteront d'un cadre plus agréable grâce à la plantation d'arbres le long de la berme centrale. »¹⁶, soit **un espace public partagé**.



Le réaménagement de la place Meiser (sans tunnel !) pourrait s'inspirer des principes d'aménagement de ce tronçon de l'avenue Louise : tram en site propre en surface, larges trottoirs, contre-allées de desserte locale , 2 x 2 bandes de circulation (ce qui reste généreux !), arbres d'alignement, carrefours gérés par des feux ou des priorités... ne manquent que les pistes cyclables ! (source : Bing Cartes)

Exemple plus récent encore (et plus proche géographiquement), le boulevard Reyers, débarrassé du viaduc éponyme, qui devrait lui aussi, selon les vœux de Pascal Smet, arborer un nouveau visage : « Reyers sera ensuite transformé, en passant par deux phases, en un boulevard urbain, où à côté de la voiture, une place sera de nouveau donnée aux cyclistes et piétons. »¹⁷

Toujours dans les abords immédiats de la place Meiser, le boulevard Lambermont devrait lui aussi, de l'avis de la Commission Régionale de la Mobilité, adopter un profil plus urbain : « Il semble, dès lors souhaitable, de modifier fondamentalement la structure de l'infrastructure routière de ce boulevard et de le ramener, à titre de comparaison, à la typologie de voirie qui existe le long de la Grande ceinture avenues Churchill et à Albert à Uccle et à Forest. » 18

¹⁶ Site de Bruxelles Espaces Publics : http://www.bruxellesespacespublics.irisnet.be/places-et-voiries/reamenagement-du-boulevard-general-jacques/

C'est nous qui soulignons.

¹⁷ « Officiel: le viaduc Reyers à Schaerbeek sera détruit d'ici à 2015 » in *lacapitale.be*, 4 septembre 2014. C'est nous qui soulignons.

¹⁸ Commission Régionale de la Mobilité, ..., p. 116.

Conclusion: pour une ville moderne

Les boulevards de deuxième couronne, conçus dans le cadre du Plan général pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise de Victor Besmes de 1866, ont été provisoirement détournés de leur vocation résidentielle par l'idéologie du tout à la voiture qui a sévi depuis les années 50 ; il est temps de refermer cette parenthèse! De nombreuses villes se sont engagées dans le processus de remise en cause de la suprématie de l'automobile et de ses nuisances : émission de gaz à effet de serre, pollution de l'air et bruit impactant notablement la santé et la qualité de vie des habitants. La Région de Bruxelles-Capitale s'est elle aussi engagée, à travers les objectifs du plan IRIS 2, à réduire le trafic automobile et à rééquilibrer l'usage des espaces publics au profit des piétons, cyclistes et transports en commun.

L'ARAU rappelle à la Région que ces objectifs doivent impérativement guider tout projet de réaménagement des voiries et des espaces publics. Il faut rappeler que si les normes de l'OMS en termes de concentration de particules fines dans l'air (à l'émission desquelles le trafic automobile contribue fortement) étaient appliquées à Bruxelles, l'espérance de vie croitrait de 7 mois !¹⁹

Le projet de double tunnel sous la place Meiser, lourd et dispendieux, ne souscrit pas à cet objectif mais va, au contraire, à son encontre en proposant de « fluidifier » la circulation automobile (en un point très limité) avec pour conséquence le report des encombrements et des nuisances. Ce projet de double tunnel n'est qu'un « cachemisère » qui ne contribue en rien à l'amélioration de la qualité de vie au niveau global de la Région. Veut-on faire des boulevards de deuxième couronne une Petite ceinture bis ?

L'ARAU invite les Bruxellois à réfléchir au nombre de kilomètres de trottoirs, de pistes cyclables, de lignes de tram protégées que la Région pourrait aménager avec ces 250 millions.

La Région doit impérativement abandonner ce projet de tunnel(s) sous la place Meiser car il :

- est obsolète, hérité d'une vision utilitariste et anti-urbaine de la ville ;
- engendrerait une **augmentation du trafic automobile et de ses nuisances** (bruit, pollution de l'air, congestion, etc.);
- contrevient, de ce fait, aux objectifs régionaux de diminution de la pression automobile :
- aurait un **coût pharaonique (250 millions!)** pour un chantier long, pénible et inutile!

Ce projet de tunnel(s) place une hypothèque sur les générations futures ; hypothèque sur les finances mais aussi sur la santé et la qualité de vie des Bruxellois!

¹⁹ D'après les résultats du projet Aphekom, auquel a participé Bruxelles-Environnement, mené entre juillet 2008 et mars 2011. www.aphekom.org

Pour toute information complémentaire, contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl Boulevard Adolphe Max, 55 B-1000 Bruxelles T. +32 2 219 33 45 F. +32 2 219 86 75

info@arau.org www.arau.org

