

Analyse du vendredi 23mai 2014

Démontons le viaduc Reyers : l'ARAU publie les plans de réaménagement

La Commune de Schaerbeek a remis en cause les réparations envisagées par Bruxelles-Mobilité (la Région) au viaduc Reyers et plaide pour son démontage. Pourquoi, en effet, pérenniser une nuisance urbanistique obsolète ? L'ARAU publie des plans de réaménagement du boulevard Reyers en boulevard urbain, étudiés il y a 20 ans...



Le viaduc Reyers. Source image : La Capitale

L'administration régionale des Routes, **Bruxelles-Mobilité**, a annoncé il y a quelques semaines que le tablier en béton du viaduc Reyers menaçait de tomber en ruine. Des morceaux risquaient de tomber sur les usagers. Malgré leur caractère imposant, ces infrastructures sont en effet vulnérables à la corrosion. Le viaduc a l'âge de ses artères, soit plus de 40 ans. La Région a donc déduit qu'il s'imposait de réparer l'infrastructure. Ces réparations coûteraient de l'ordre de 3 millions d'euros.

Ce viaduc coupe les quartiers en deux, génère bruit, pollution visuelle comme sonore et renforce le sentiment d'autoroute urbaine à cette portion de la moyenne ceinture. La Commune de Schaerbeek, première concernée par la gestion des nuisances de ce viaduc a osé poser la question de la pertinence du choix de sa réparation. En effet, plutôt que de pérenniser le viaduc et les nuisances qui l'accompagnent **pourquoi ne pas saisir l'opportunité de sa vétusté pour prendre la décision de le démonter**, comme on a démonté le viaduc Léopold II en 1984. En d'autres termes, préférer la fin de vie à l'acharnement thérapeutique qui prolongerait inutilement l'existence de ce dinosaure routier.

Accélération – décélération = files

Le viaduc, construit en 1969-72, avant les tunnels de raccordement des entrées/sorties de l'autoroute E40 au réseau existant, a perdu depuis longtemps toute pertinence. Les flux qui entrent et sortent de l'E40 passent en effet en souterrain, même le tram a été enterré dans le cadre du projet de construction du viaduc. Il ne sert qu'à isoler le trafic circulant sur l'axe de la moyenne ceinture du carrefour entre les voiries plus locales. La politique n'est plus à l'encouragement de la pénétration au cœur des villes et à la vitesse. Dans toutes les villes, on cherche au contraire à domestiquer la circulation, à mieux répartir l'espace en fonction de l'intérêt de tous les usagers de la ville et à réduire la vitesse des véhicules.

La configuration en viaduc (circulation en sens unique séparé dénué d'obstacle, effet toboggan,...) « invite au contraire les automobilistes à accélérer et nombreux sont les véhicules qui le franchissent alors à plus de 100 km heure », nous écrivait un riverain direct en 1995. Il participe de ce fait à la saturation des carrefours Meiser, Georges Henri, Montgomery et Escadron dès lors que les voitures arrivent à ces carrefours à vitesse élevée. Aux heures de pointe, les phases de feux verts de ces carrefours n'ont alors pas le temps d'absorber ce flot continu de véhicules et les files se forment.

La disparition de ce viaduc et son remplacement par un carrefour ou un giratoire au niveau de l'avenue du Diamant permettrait une meilleure régulation du trafic sur cette portion de la moyenne ceinture, puisque que la circulation sur cet axe serait temporisée à intervalles réguliers. Cette solution simple et économique du démontage du viaduc et ses conséquences sur la régulation du trafic ôte l'unique argument des partisans de la construction d'un tunnel routier sous la place Meiser. Le flux de véhicules qui la traverse serait à nouveau en phase avec la capacité routière de ce carrefour du fait de l'allongement du temps qu'il faudra pour que les véhicules y arrivent. Les phases de feu vert seront alors en mesure d'évacuer les voitures en attente à chaque cycle, comme cela se passe rue de la Loi.

Circulation à niveau = circulation civilisée

Le viaduc drainerait 35.000 véhicules/jour. La réduction du nombre de bandes causée par sa vétusté n'entraîne pas de congestion particulière, observent aujourd'hui les élus schaarbeekoïsis. **Le projet de la Région étant justement de réduire la pression automobile sur la ville de 20%, voici une occasion de passer de la parole aux actes et de se mettre en cohérence avec les actions qu'elle préconise dans le cadre du schéma directeur Reyers.**

La Région doit assurer la cohérence avec le SD Reyers qu'elle a approuvé

La Région a approuvé le Schéma directeur Reyers (en novembre 2010). Ce document d'orientation, dont les options sont reprises dans le nouveau projet de PRDD, comprend principalement les aspects suivants, pour ce qui concerne la mobilité :

- **La transformation de l'entrée de l'E40 en parkway**
Entre le Ring et Diamant, le débouché de l'autoroute de Liège aux portes de Bruxelles passe de 3 à 6 bandes dans chaque sens. C'est trop. Cet accroissement de capacité routière à cet endroit permet, aux heures de pointe, de stocker les files de voitures dans la ville. Aux heures creuses, ce gabarit trop généreux encourage le sprint final des automobilistes pressés, générant bruit, pollution et accidentologie. Cette situation, héritée des projets d'autoroute urbaine conçus par l'Etat belge et abandonnés dans les années 1970, perpétue une rupture du tissu urbain. Le schéma directeur, approuvé par la Région, prévoit la réduction du nombre de bandes de 12 à 7, la verdurisation, la construction de logements sur les terrains ainsi libérés et l'aménagement des circulations piétonnes et cyclistes.
- **Le projet prévoit la réduction de la largeur des bandes de 3,7 à 3 m**, afin de réduire la vitesse des véhicules.
- **L'amélioration des traversées piétonnes Reyers/Diamant**
Le schéma directeur prévoit l'amélioration des traversées du boulevard Reyers pour les modes de circulation douces, à travers la rénovation du tunnel piéton situé au droit de l'avenue Emile Max et l'amélioration des passages pour piétons et vélos sous le viaduc Reyers. Si on supprime le viaduc, ces traversées peuvent se faire à niveau.
- **La suppression de l'entrée dans l'E40 depuis l'avenue de Roodebeek**, car il importe de réduire le gabarit autoroutier.
- **La création d'une nouvelle entrée/sortie de l'E40 (un échangeur) en amont de l'E40**, au niveau de l'avenue de Mars, afin d'alimenter le pôle économique situé du côté de la rue Colonel Bourg et de délester celle-ci du trafic de transit en évitant que les automobilistes ne pénètrent inutilement jusqu'à Reyers. Au risque d'accroître le trafic de transit dans les quartiers habités...

L'autoroute devrait donc, dans un avenir proche, reculer au profit de la ville et des usagers actifs. C'est du moins l'objectif affiché du SD.

Le projet est ainsi décrit dans la fiche RT/VO/07/OP de l'ADT¹ :

« *Élément central de la transformation de la zone Reyers, le SD propose de réaménager la E40 en « parkway », axe routier paysager, planté de part et d'autre, voire au milieu. Il s'agit de lui conférer davantage d'urbanité, de qualités paysagères, et de l'intégrer dans la ville en réduisant ses nuisances et son effet de barrière urbaine.* »

L'ARAU souscrit à ces vertueux objectifs, exposés dès 2009 par l'auteur de projet dans le cadre de l'École urbaine² et voit dans la suppression pure et simple du viaduc Reyers un moyen de les réaliser plus globalement. **La Région doit appliquer à l'ensemble de la zone, et au boulevard Reyers en particulier, les objectifs généreux invoqués dans le cadre de l'élaboration du SD Reyers : moins de voitures, moins de vitesse.**

La Région tient, avec la vétusté du viaduc Reyers, l'occasion d'aller plus loin. Démontez le viaduc, comme on l'a fait avec le viaduc Léopold II en 1984, permettra d'assurer la cohérence de l'action publique dans cette zone. Sinon, à quoi sert un parkway s'il butte sur une barrière aérienne.

L'histoire du viaduc voulu par l'État belge

Le viaduc Reyers a été construit en 1969-1972, sous l'égide du ministre des travaux publics de l'État belge de l'époque, Jos De Saeger. Celui-ci réalisait méthodiquement les plans quinquennaux de construction des autoroutes décidés par l'État. Dans cette optique, Bruxelles, en tant que capitale, était un outil économique dont il fallait, à n'importe quel prix, assurer la pénétration. Les indigènes n'avaient qu'à s'adapter ou à quitter la ville.

La Région elle-même raconte l'histoire en ces termes :

« Décidée en 1950, la création de l'autoroute Bruxelles-Liège, dénommée E5 puis E40, est mise à l'étude à partir de 1964 et réalisée suivant un plan quinquennal de 1969 à 1973. L'arrivée en ville de l'E40, buttant littéralement sur le boulevard Reyers, nécessite un réaménagement de la zone. De nombreux projets sont envisagés par l'Administration des Routes du Ministère des Travaux publics, ainsi que quelques contre-projets par la Commune de Schaerbeek. Comme les autres artères de ceinture, le boulevard Reyers est transformé en autoroute urbaine. L'E40 est canalisée en tunnels sous le boulevard, qui débouchent en trémies symétriques vers la place Meiser et vers le square Vergote. Afin de dégager le carrefour formé par les avenues de Roodebeek, du Diamant et des Cerisiers, un viaduc est envisagé dès 1967 entre la rue Général Gratry et l'avenue de l'Opale et construit au début des années 1970. Enfin, à l'angle de l'avenue du Diamant est établie une station sous-terrainne de pré-métro, mise en service en 1972. »³

¹ http://www.adt-ato.be/sites/default/files/documents/Annexe%20Fiches_projets_RTBF-VRT_FR.pdf

² ARAU, *Cinq chantiers pour Bruxelles I*, actes de la 39^e École urbaine, 2008.
<http://www.arau.org/fr/urban/detail/217/cinq-chantiers-pour-bruxelles-i>

³ Région de Bruxelles-Capitale, inventaire du patrimoine architectural, notice sur le boulevard Auguste Reyers.
http://www.irismonument.be/fr.Schaerbeek.Boulevard_Auguste_Reyers.html

« En 1967, on prévoit d'élargir à 40 mètres le premier tronçon de l'avenue de Roodebeek – la sortie de l'autoroute devant se faire en surface – afin d'accueillir le flux des navetteurs; à cette fin, on envisage la destruction du bâti situé du côté impair. En 1977, c'est finalement un tunnel passant sous l'avenue et débouchant avenue de Cortenberg qui est réalisé. »⁴

Les riverains ont poussé les communes, Schaerbeek en tête, à contester le plan des autoroutes urbaines issu du Plan Hondermarcq de 1964. L'entrée de l'autoroute de Liège dans Bruxelles, prolongée par le tunnel sous Cortenberg, a été la dernière réalisation de l'État dans ce cadre. Les crédits ont ensuite été réinvestis sur la construction du Ring.

Les riverains de Reyers ont protesté dans les années 70, allant jusqu'à créer un Comité de défense contre les viaducs urbains mais l'État est resté sourd à leurs revendications. L'ARAU, qui les soutenait, a étudié une alternative. Il l'a publiée en 1995, à l'occasion de l'annonce de travaux de réfection du viaduc. René Schoonbrodt, ancien président de l'ARAU, relate cette histoire dans ses mémoires : « *Le Secrétaire d'État (à l'urbanisme), Willem Draps, promet d'étudier la solution de l'ARAU... mais il ne sortit rien de cette promesse. Le projet de l'ARAU reste valable aujourd'hui... Il suffit d'attendre.* »⁵

La patience des Bruxellois ayant des limites, il serait opportun que la Région comprenne que ce jour est venu. Prudemment, la Ministre des transports Brigitte Grouwels ne condamne d'ailleurs pas l'idée et renvoie la patate chaude au prochain gouvernement⁶. L'ARAU entend lui faciliter la tâche car les plans existent déjà.

⁴ Région de Bruxelles-Capitale, inventaire du patrimoine architectural, notice sur l'avenue de Roodebeek. http://www.irismonument.be/fr.Schaerbeek.Avenue_de_Roodebeek.html

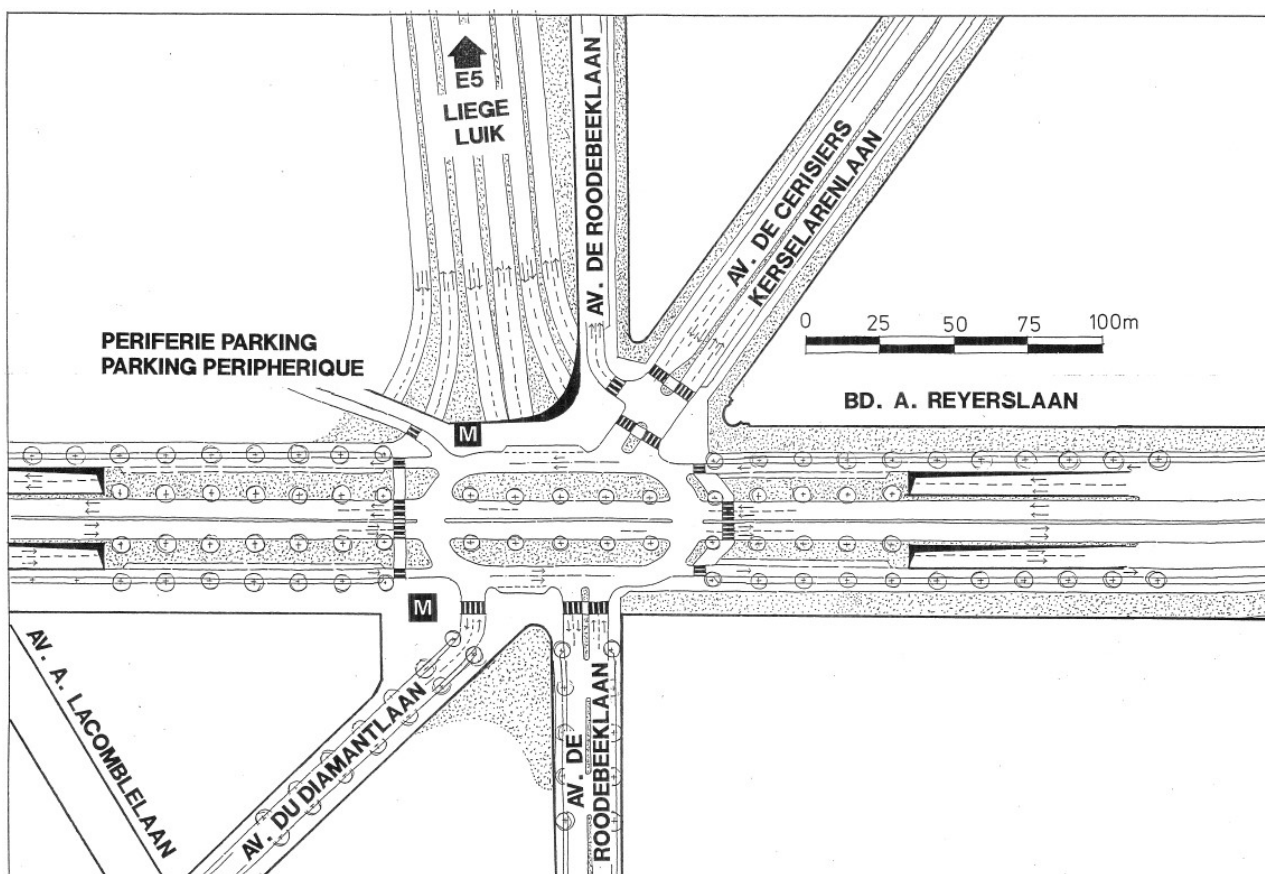
⁵ René Schoonbrodt, *Vouloir et dire la ville*, Bruxelles, AAM éditions, 2007, p. 296. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/7/vouloir-et-dire-la-ville>

⁶ « Et si on détruisait le viaduc Reyers ? » in *lavenir.net*, 16 mai 2014. http://www.lavenir.net/article/detail.aspx?articleid=dmf20140516_00476973

Les plans existent, l'ARAU a étudié, en 1995 à la demande des riverains, un projet de réaménagement du boulevard Reyers en boulevard urbain

Le 26 octobre 1995, l'ARAU organisait une conférence de presse intitulée « *Réhabilitons le boulevard Reyers, démolissons le viaduc* »⁷. Pas une ligne de ce texte n'a perdu de son actualité.

L'ARAU soutenait par cette entreprise les riverains du viaduc Reyers, qui se battaient depuis des années pour le démontage de cette anomalie monstrueuse qui fait passer des milliers de véhicules devant les fenêtres de leur habitation, dégradant leur cadre de vie et les valeurs immobilières.



Projet de réaménagement du boulevard Reyers en boulevard urbain réalisé par le bureau d'architecture Espace à la demande de l'ARAU en 1995.

Ce projet conserve les tunnels de l'échangeur Reyers et le tram en souterrain mais il propose le démontage du viaduc. La circulation est remise à niveau sur le boulevard Reyers qui est agrémenté, comme à son origine, par de nombreuses plantations et des bords de chaussée dotés de pelouses. Un ovale-point (analogue à celui que Bruxelles Mobilité a décidé de construire sur la même moyenne ceinture au Pont van Praet) règle les échanges entre les avenues de Roodebeek, des Cerisiers, du Diamant et Lacomblé. Des passages piétons en suffisance permettent la traversée de Reyers au droit des sorties du métro sans emprunter les sinistres passages souterrains. Le projet s'inspirait de celui du square Vergote et du square

⁷ <http://www.arau.org/au/d422618913ffb11753405a6568995df6402721f4.pdf>

Léopold. Le projet maintient deux fois deux bandes dans chaque sens et une contre-allée de chaque côté.

La philosophie du projet participe à la réduction globale, sur tout le territoire de la Région, du nombre de véhicules et de leur vitesse, conformément aux engagements du Plan Iris II.

Conclusion

L'ARAU prend à nouveau aujourd'hui position en faveur de la démolition du viaduc Reyers. Il faut supprimer ces pipelines à voitures afin de réaliser les objectifs régionaux de réduction de la pression automobile sur la ville. Le projet de PRDD prévoit l'amélioration globale du cadre de vie et la réduction des nuisances, préalables indispensables à l'enrayement de l'exode urbain qui vide Bruxelles de ses contribuables. Voici une occasion de passer à l'acte comme on l'a fait en 1984 en démontant le viaduc Léopold II.

La Région assurerait ainsi la cohérence de l'action publique en regard du schéma directeur Reyers qu'elle a adopté et qui prévoit, pour cette même zone, la réduction de la vitesse des véhicules et du nombre de bandes de circulation.

Les mesures de précaution prises actuellement pour réduire les risques liés à la dégradation du viaduc constituent un bon test pour évaluer la gestion des flux à niveau. Cette situation peut réduire les engorgements à Meiser parce qu'elle réduit le débit.

L'ARAU enverra prochainement aux acteurs de ce dossier les plans de réaménagement conçus en 1995. Ils peuvent servir de base de réflexion pour un boulevard Reyers rendu à la ville et à ses habitants.

Pour toute information complémentaire, veuillez 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