

Fermeture des tunnels bruxellois: l'idée divise

Le Soir - ANN-CHARLOTTE BERSIPONT - 17/01/2016

L'hypothèse aurait été lancée au sein du gouvernement régional. Les ministres Pascal Smet et Didier Gosuin réfutent et l'opposition s'empare du sujet.

Faut-il rénover ou supprimer les tunnels bruxellois ? Samedi, *L'Echo* annonçait que l'hypothèse d'une fermeture de plusieurs tronçons souterrains (Léopold II, Loi, Cinquantenaire) était arrivée sur la table du gouvernement bruxellois. Une discussion informelle sur les tunnels a bien eu lieu, confirment plusieurs sources. Ceci dit, aucune décision n'a été prise à ce stade. Pascal Smet, ministre de la Mobilité SP.A, a rappelé qu'un état des lieux général des tunnels était encore en cours. Didier Gosuin, ministre de l'Emploi (Défi, ex-FDF), a embrayé dimanche, en déclarant qu'aucune fermeture n'était à l'ordre du jour. « *Personne n'est sérieux dans ce débat tant qu'on attend encore des éléments de contexte, des résultats d'études !* »

Des voix se lèvent dans la majorité régionale

Pourtant, visiblement, l'idée vit dans certains partis. En décembre, Pascal Smet expliquait au parlement qu'il avait lui-même interrogé les membres du gouvernement sur le maintien (ou pas) du tunnel Léopold II. Décision avait alors été prise de le rénover, mais « *sans grande envie* », selon ses mots.

Et pour cause: comme l'a rappelé l'Arau, l'Atelier de recherche et d'action urbaines, les tunnels représentent un (très) lourd investissement financier. Selon une source, il faudrait plus d'un milliard d'euros pour rénover ces installations, où les incidents ne sont pas rares (chutes de blocs de béton). Rien que pour le Léopold II, le coût total est estimé à 660 millions via un partenariat public-privé (dont les modalités sont encore très floues). Selon *Brusselsnieuws*, le cabinet Smet n'exclut pas que l'idée d'une fermeture revienne sur la table.

Dans la majorité régionale, certaines voix se lèvent. Le député Ridouane Chahid (PS), président de la commission développement territorial, se prononce officiellement en faveur d'une fermeture du Léopold II et d'une réflexion plus globale sur les tunnels, notamment à l'entrée et à la sortie de Bruxelles. « *Le Léopold II, en heure de pointe, c'est bouché aussi bien au-dessus qu'au-dessous. Il y a un échec... L'idée n'est pas de faire la guerre aux voitures mais bien de s'interroger sur la meilleure utilisation des différents modes de transport.* » Pour lui, l'argent qu'on économiserait pourrait être réinvesti dans les transports en commun. Le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, Yvan Mayeur, lui aussi socialiste, n'a pas exactement la même lecture de la situation...

L'opposition prépare des propositions

Du côté du CDH, le député Hervé Doyen, bourgmestre de Jette, s'est positionné pour l'étude et le développement d'alternatives pour le Léopold II. Une autre source dans le même parti estime que la destruction n'est pas forcément l'option la plus crédible, d'autant plus que l'état des lieux n'est pas terminé.

En attendant, l'opposition bouillonne : tant les libéraux que les verts annoncent qu'ils déposeront des propositions sur les tunnels. Côté MR, le député Boris Dilliès s'est positionné fermement contre une fermeture, une idée qu'il qualifie de « grotesque » : « 65.000 personnes empruntent les tunnels chaque jour. On devrait faire transiter tout cela vers la surface ? On risque d'asphyxier encore plus Bruxelles, mais aussi de la pénaliser économiquement. Les gens ne viendront plus et il y a un risque de délocalisation des entreprises vers l'extérieur de la capitale. » Le libéral ne se dit pas opposé à une réflexion plus générale, mais dans l'état actuel des choses, une fermeture est simplement impensable.

Chez Ecolo, le son de cloche est tout autre : Céline Delforge estime qu'on arrive au bout d'une logique du tout à la voiture datant dans années 50-60, qui est dépassée, et qu'il faut profiter de l'opportunité pour remettre les choses à plat et lancer de véritables alternatives. Elle rappelle l'exemple de Lyon, qui a récemment fermé des tunnels après avoir longuement travaillé sur un plan de mobilité. Arnaud Pinxteren, secrétaire politique, avait récemment lancé l'idée d'un « mobility shift », plaidant pour la mobilité de surface, moins chère et moins polluante.

Derrière le débat, d'aucuns, comme Ridouane Chahid, s'interrogent sur les responsabilités du fédéral : « La SNCB pourrait enfin réfléchir à une offre plus adaptée aux navetteurs. »