

A Bruxelles, le modèle de mobilité est d'une grande fragilité

Edito Le Soir- MICHEL DE MUELENAERE - 23/01/2016

Il y a manifestement eu défaut de prévoyance des autorités, et pas seulement bruxelloises.

L'annonce de la fermeture du tunnel Stéphanie « *pendant au minimum un an* » en raison de risques de stabilité dans l'ouvrage est assurément un nouveau coup dur pour Bruxelles. Alors que la capitale cherche à effacer le douloureux souvenir du « lockdown » qu'elle a enduré fin novembre, l'étranglement d'une des voies d'entrée et de sortie du Pentagone ne pouvait pas plus mal tomber.

Cruelle ironie, les autorités de la Ville de Bruxelles, voulant à la fois faire oublier le lockdown et l'impact du piétonnier sur l'accessibilité du centre, ne cessent de répéter que celui-ci est « *atteignable en voiture* ». Alors que le Pentagone est le quartier de la capitale le mieux desservi par les transports en commun – trains, métros, trams et bus – et facile à parcourir à pied et à vélo...

D'autres tunnels à rénover

Les problèmes du tunnel Stéphanie pourraient résulter d'un manque d'entretien. Il ne serait pas le seul : d'autres tunnels importants de la capitale doivent être rénovés d'urgence et à grand prix. Il y a manifestement eu défaut de prévoyance des autorités ; et pas seulement bruxelloises. On doit aujourd'hui réagir dans l'urgence dans un domaine, la mobilité, où les problèmes ont des impacts immédiats et où les effets des solutions n'apparaissent que lentement.

Tunnels défectueux: les communes pressent le ministre d'agir

Il reste de nombreuses questions sans réponses pour l'instant. Pourquoi cette annonce d'une fermeture qui, de deux jours, passe à une semaine puis à un an « au moins » ? Quelle est l'origine exacte des problèmes constatés ? Pourquoi faudra-t-il un an pour y remédier ? Que va-t-il se passer maintenant ? Et après ?

Un modèle des années 50

Ce qui se produit sous la petite ceinture bruxelloise illustre cruellement les conséquences d'un modèle de mobilité imaginé dans les années 50. À l'époque, la voiture se popularise et se répand comme une traînée de poudre. Près de 350 % de croissance sur les décennies 50-60. C'était au temps où Bruxelles s'américanisait. Le boom automobile fait craquer les coutures de la vieille ville. Le mythe s'impose : il faut rouler. Rouler vite et jusqu'au plus proche possible de sa destination. Il faut aussi préserver l'auto d'éventuels conflits avec les autres occupants de la rue. La solution : une combinaison d'autoroutes urbaines et d'un maximum de parkings à

destination. Cette idéologie urbaine et sociale qui n'a pas entièrement disparu. Progressivement, les « canalisations » ont été débordées. Mais on n'a pas pris la mesure de cette évolution. À défaut d'avoir franchement développé les solutions de remplacement, internes et externes, et d'avoir tenté de rééquilibrer la mobilité à et vers Bruxelles, on constate à quel point ce modèle est devenu fragile. À l'instar d'autres chaînes logistiques ou énergétiques.

La capacité d'une société à résister à des chocs imprévus dépend de sa diversité. En matière de mobilité à Bruxelles, c'est une règle d'or qu'on a négligée.