

Fermeture des tunnels Cinquantenaire et Léopold II : pas à l'ordre du jour

L'Echo – Anaïs Sorée - 16 janvier 2016

Le gouvernement bruxellois pourrait revenir sur sa décision de rénover le tunnel Léopold II. Il se demande si une fermeture définitive ne serait pas une meilleure option. Il pourrait faire de même pour les tunnels Cinquantenaire et Loi. Une hypothèse balayée par le MR.

Les tunnels bruxellois sont en mauvais état. La fermeture du tunnel Stéphanie cette semaine n'en est qu'une illustration. Bruxelles-Mobilité est en train de réaliser un état des lieux général. Les premiers éléments indiquent que des travaux d'ampleur seront nécessaires. "*Ça va certainement coûter plus d'un milliard au total*", indique cette source. "*Il faut donc analyser toutes les options possibles*". En décembre, l'exécutif bruxellois avait décidé de rénover le tunnel Léopold II mais il pourrait revenir sur sa décision et changer de stratégie.

L'argent économisé sur les frais de rénovation serait investi dans les transports en commun.

Une des options étudiées est celle de la fermeture pure et simple. Les tunnels seraient remplacés par des boulevards urbains. Les tunnels de la petite ceinture seraient épargnés. La question se pose essentiellement pour le tunnel Léopold II et les tunnels Cinquantenaire et Loi. "*Lorsqu'on a annoncé la démolition du viaduc Reyers, les réactions des Bruxellois ont été très bonnes. Pourquoi en serait-il autrement pour les tunnels?*", dit cette source, confiante.

Pas sûr que les navetteurs partagent le même enthousiasme. Les trois tunnels dont il est question sont les principales portes d'entrée de Bruxelles. Le Léopold II est fortement utilisé par les travailleurs provenant de Flandre. Chaque jour, près de 40.000 véhicules le traversent. De l'autre côté de la ville, le tunnel Loi (qui prolonge le tunnel Cinquantenaire) est emprunté par les navetteurs provenant de la région de Louvain et de Wallonie. 28.000 voitures passent par là quotidiennement.

La Région bruxelloise veut-elle faire fuir les navetteurs? "*Il ne s'agirait pas de les dissuader de venir à Bruxelles. Mais de les dissuader de venir en voiture. L'argent économisé sur les frais de rénovation des tunnels serait directement investi dans les transports en commun pour faciliter l'accessibilité de Bruxelles*".

La proposition ne fait toutefois pas encore l'objet d'un accord de gouvernement. Le PS soutient l'idée. Le cdH, lui, est divisé sur la question. Quant à DÉFI (ex-FDF), il n'y est pas opposé mais préfère l'idée d'une rénovation accompagnée d'un système de péage. Dans les semaines à venir, le gouvernement bruxellois va étudier ces deux pistes. Sans doute y en aura-t-il encore d'autres. On n'est pas à l'abri d'une

surprise. "Il y a quelques mois, qui aurait pu dire que le viaduc Reyers allait disparaître?", fait remarquer cette source.

La rénovation n'est pas remise en cause à l'heure actuelle selon Pascal Smet

Le cabinet du ministre régional de la Mobilité et des Travaux public Pascal Smet a rappelé samedi la position actuelle du gouvernement bruxellois concernant la rénovation des tunnels de la capitale. Il a ainsi été décidé en décembre de rénover le tunnel Léopold II. Marc Debont, porte-parole du cabinet, ajoute qu'un masterplan est en cours pour procéder à l'évaluation de l'état de l'ensemble des tunnels à Bruxelles. pasCamille Thiry, porte-parole de Bruxelles-Mobilité, précise que cette évaluation a été initiée en novembre, à la suite de la chute d'un micro-bloc de béton sur un véhicule dans le tunnel Rogier. Les inspections en cours visent à se prémunir contre d'éventuels accidents similaires. Elles portent principalement sur l'état des plafonds, sur base d'analyses par décapages et sondages. A l'issue de ces évaluations, Bruxelles-Mobilité mettra à jour son plan pluriannuel d'investissement.

Convaincre les Flamands

Reste à voir s'il sera aussi facile de convaincre les partenaires néerlandophones de la majorité. Récemment, Els Ampe, échevine de la Mobilité à la ville de Bruxelles (Open Vld) pressait le gouvernement bruxellois d'établir un plan de rénovation des tunnels. Elle rejette l'option de la démolition. "*Ce serait aller un pont trop loin*", dit-elle. "*La démolition des tunnels sera la démolition de la vie économique bruxelloise, le rêve de tous ceux qui haïssent Bruxelles*", réagit-elle. Reste aussi à voir comment les Régions voisines et le Fédéral accueilleront ces propositions.

'Gewest overweegt sluiting Leopold II-tunnel'

door © brusselnieuws.be - 16/01/2016

Het Brussels Gewest zou er opnieuw over nadenken om de Leopold II-tunnel te sluiten. Dat gerucht deed eerder al de ronde en duikt opnieuw op, na een inspectieronde langs alle Brusselse tunnels. De kost om alle Brusselse tunnels te renoveren, zou meer dan 1 miljard euro bedragen. Het kabinet van minister van Mobiliteit Pascal Smet (SP.A) ontkent de informatie, maar sluit niet uit dat een sluiting opnieuw op tafel komt.

Dat schrijven *De Tijd* en *L'Echo*.

Het Gewest is bezig met een controle van alle tunnels in Brussel, na incidenten met vallende brokstukken in de Rogiertunnel. Daarbij kwamen al scheurtjes in het plafond van de Stefaniatunnel aan het licht. Die is sinds dinsdag gesloten.

1 miljard euro

Ook de andere tunnels zijn er slecht aan toe, zo zou uit de eerste resultaten van de inspectie zijn gebleken. Bronnen dicht bij het dossier ramen de kosten voor de renovatie van alle tunnels op meer dan 1 miljard euro.

Daarom zou Brussel overwegen om de Leopold II-tunnel, die in de slechtste staat

van alle tunnels verkeert, te sluiten in plaats van te renoveren. Daar is in de voorbije maanden al vaker voor gepleit. Ook de tunnels aan het Jubelpark en aan de Wetstraat zouden mogelijk sluiten.

Nochtans heeft de regering in december wel beslist om de tunnel te renoveren. De werkzaamheden zouden in 2018 starten en er zou enkel 's nachts en tijdens schoolvakanties gewerkt worden, om de impact op het verkeer te beperken.

De Brusselse regering zou zich voor de beslissing om de tunnel te sluiten laten inspireren door de afbraak van het Reyersviaduct, want die beslissing is goed onthaald in Brussel.

'Wachten rapport inspectie af'

Het kabinet-Smet ontkent de informatie uit de kranten. "De inspectie van de tunnels is nog bezig, we wachten het rapport daarvan af vooraleer we conclusies trekken", laat het kabinet weten aan onze redactie. Ook over de kostprijs van de renovatie van alle tunnels bestaat nog helemaal geen duidelijkheid.

"De minister heeft een eventuele sluiting in december voorgelegd aan de regering. Daar was toen geen meerderheid voor en dus is er gekozen voor een renovatie. Die beslissing is helemaal niet teruggedraaid", klinkt het.

Toch is het nog niet zeker dat de tunnel openblijft: "We werken eerst samen met Brussel Mobiliteit aan een masterplan voor renovatie van de tunnels. We kunnen niet uitsluiten dat de vraag over het sluiten van tunnels terug op tafel zal komen als masterplan besproken wordt in de regering."

Dagelijks rijden er 65.000 auto's door de Leopold II-tunnel, die een cruciale schakel is in het woon-werkverkeer van en naar Brussel.

Vrijdag al riep Arau al op om de Leopold II-tunnel definitief te sluiten. "De 680 miljoen euro die de renovatie van de Leopold II-tunnel zou kosten, kan beter besteed worden aan alternatieve mobiliteitsoplossing", klinkt het in een persbericht.

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 Dillies 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 des 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.* »

Yvan Mayeur n'est pas favorable à la fermeture des tunnels bruxellois

Soir - [ANN-CHARLOTTE BERSIPONT](#) - 17/01/2016

Le bourgmestre de la Ville de Bruxelles estime que les voitures doivent éviter au maximum de circuler en surface.

Dans les dossiers liés à la mobilité urbaine, la voix d'Yvan Mayeur, bourgmestre socialiste de la Ville de Bruxelles, se fait souvent entendre. Les avis continuent de diverger sur son piétonnier au centre-ville, mais il faut reconnaître qu'il a fallu du courage politique pour décréter un changement impactant autant les habitudes des gens, qu'ils soient navetteurs ou habitants. Sur la fermeture des tunnels bruxellois, son avis est très clair : il n'y est pas favorable.

« Dans ma vision, il faut éviter d'avoir des véhicules à la surface, et laisser cette dernière aux habitants. L'idéal est que les autos circulent le plus possible dans le sous-sol, explique-t-il. Créer ou ajouter des boulevards urbains, c'est une très mauvaise idée. »

Yvan Mayeur applique son paradigme du « tout au sous-sol » aux non motorisés également : il juge le métro plus performant que le tram ou le bus.

La fermeture des tunnels, pour lui, ce n'est même pas une idée qui correspondrait à une vision globale en matière de mobilité. « *Il s'agit d'une réponse technique à des problèmes budgétaires* », dit-il. À ceux qui estiment que des alternatives peuvent être trouvées aux tunnels, il répond qu'il n'y croit pas : il n'y a pas, à ce stade, d'aménagements suffisants au niveau des transports en commun.

Quant au tunnel Stéphanie, il se dit « *furieux* » par rapport à ce qui se passe : « *On nous met devant le fait accompli, on nous dit d'un coup qu'on repart pour une semaine, sans trop de communication. On repart pour une semaine de grosses difficultés.* »

Michel Hubert: «On ne peut pas fermer les tunnels d'un coup»

Le Soir - [BERNARD DEMONTY](#) - 17/01/2016

Michel Hubert est professeur de sociologie à l'Université Saint-Louis.

La suppression éventuelle des tunnels, c'est une rupture dans la politique de transport à Bruxelles ?

Bruxelles a longtemps été dans la logique contraire, où l'on enfouit les voies. La ville a d'ailleurs joué un rôle de précurseur en matière de voies recouvertes, avec la démolition du viaduc Léopold en 1986 et son remplacement par le tunnel du même nom, d'une capacité de trafic supérieure au viaduc. L'idée était aussi d'augmenter la qualité de l'espace public en rendant les voies souterraines. Par la suite, plusieurs projets d'enfouissement de voiries ont été étudiés (Toison d'Or et autour du Jardin botanique), mais cela ne s'est jamais concrétisé.

Puis il y a eu la destruction récente du viaduc Reyers.

Oui, et là, c'est une rupture, parce qu'on démolit, mais on ne compense pas avec une infrastructure souterraine.

C'est une tendance répandue à l'international de se passer des tunnels ?

Il y a des exemples dans les deux sens. A Boston, dans les années 2000, on a enterré le viaduc. Ce fut le cas à Madrid aussi et on a réaménagé la surface. Mais ce que fait Bruxelles pourrait ressembler à ce qu'on a vu à Séoul : on a démolit un viaduc et réhabilité la rivière, qui avait été couverte. Mais la tendance la plus répandue, c'est quand même la revalorisation de l'espace public. Le paradigme fonctionnel de l'après-guerre, qui voulait que l'espace public était dévolu à la circulation, est remis en cause : on veut considérer l'espace public comme un espace de séjour et d'autres activités.

Mais de là à fermer les tunnels, cela peut avoir des conséquences majeures, non ?

Il y a deux aspects à prendre en compte, qui sont en tension l'un avec l'autre. Le premier aspect, si l'on supprime ces voies, c'est le risque de réduction de l'attractivité de Bruxelles, dans une période déjà difficile, marquée par le lockdown et la création du piétonnier. Les gens qui ne doivent pas absolument venir à Bruxelles ne vont-ils pas renoncer à le faire, surtout si les alternatives comme le RER ou le train ne sont pas suffisantes ?

L'autre aspect ?

C'est l'idée qu'en fermant des tunnels, on peut réaménager l'espace public de manière ambitieuse, avec une place laissée au séjour ou aux terrasses, comme on l'a fait pour les boulevards centraux. Cela fait aussi partie de l'attractivité d'une ville car il se passe quelque chose. Ce sont les deux points de tension, à mettre en équilibre.

Les personnes vivant dans et hors Bruxelles n'ont-elles pas des intérêts opposés, dans ce genre de réflexion ?