

Une lueur d'espoir au bout du tunnel à Bruxelles ?

The Brussels Times – Derek Blyth – 23 février 2026

Traduction libre avec DeepL.com

Version complète réservée aux abonnés

<https://www.brusselstimes.com/brussels/1983399/a-light-at-the-end-of-the-brussels-tunnel>

Bruxelles vit tranquillement avec une double personnalité. En surface, la ville ralentit la circulation, ajoute des pistes cyclables et récupère de l'espace pour les piétons. Sous terre, un réseau délabré de 12 kilomètres de tunnels routiers datant des années 1950 continue de faire passer un quart de million de voitures par jour à travers la capitale. Alors que les coûts montent en flèche et que la politique stagne, vaut-il la peine de réparer les tunnels, ou certains devraient-ils disparaître complètement ?

Le cauchemar quotidien de la conduite à Bruxelles est brièvement compensé par un court moment de vitesse dans le tunnel de la Porte de Hal, récemment rénové et habilement éclairé. Mais cette bonne humeur disparaît rapidement lorsque vous arrivez dans le chaos des travaux routiers du Midi.

Ils représentaient autrefois l'avenir. Aujourd'hui, les 30 tunnels routiers de Bruxelles sont en ruine. La ville peine à entretenir le réseau complexe et confus de 12 km d'autoroutes souterraines qui ont été construites – ainsi que des viaducs, des ponts et des parkings – pendant l'âge d'or de l'automobile.

La plupart datent de la fin des années 1950, lorsque la ville a été brutalement reconstruite pour répondre aux besoins des voitures particulières. Les tunnels ont été initialement conçus pour permettre aux visiteurs de se rendre en voiture au site de l'Expo 58 sans se retrouver pris dans le dédale médiéval des rues du centre-ville. Il a donc fallu creuser sous l'avenue Louise et autour du boulevard périphérique construit le long du tracé des remparts démolis, les voitures remontant occasionnellement à la surface à des points de sortie pratiques.

L'inspiration venait principalement de Manhattan, où l'urbaniste Robert Moses avait passé plusieurs décennies depuis les années 1920 à découper New York avec un réseau d'autoroutes, de ponts et de tunnels rapides. Les autorités bruxelloises ont suivi de manière obsessionnelle le modèle de Manhattan dans le but de transformer la capitale

belge en une ville à l'américaine, avec un quartier d'affaires florissant relié par des tunnels et des viaducs à la banlieue verdoyante.

Mais le projet de Moses de découper Manhattan se heurtait déjà à une opposition farouche au début des années 1960. La militante urbaine Jane Jacobs a décrit les destructions causées par les autoroutes urbaines dans son livre publié en 1961, *The Death and Life of Great American Cities* (La mort et la vie des grandes villes américaines). Elle a inspiré un mouvement de protestation qui a mis fin au projet de Moses de faire passer la Lower Manhattan Expressway au cœur de Greenwich Village.

Aucun mouvement de ce type n'est apparu à Bruxelles pendant de nombreuses années. La ville a poursuivi ses plans ambitieux visant à créer un réseau de voies rapides à travers la ville. Aucune autre capitale européenne ne dispose d'une infrastructure de tunnels aussi étendue. Elle permet aux automobilistes de traverser la ville d'un bout à l'autre sans être ralentis que par de rares feux de signalisation ou passages piétons. Mais l'obsession pour les voitures (et la négligence des transports publics) a eu un coût énorme pour la vie urbaine.

Canaux, boulevards... tunnels ?

Le plus dommageable des projets de tunnels a consisté à créer une série de passages souterrains et de bretelles de sortie le long de l'avenue Louise. Cette magnifique avenue bordée de marronniers a été créée au milieu du XIXe siècle sous le règne de Léopold II. Autrefois artère impressionnante, à l'instar de la Cinquième Avenue, des Champs-Élysées ou de l'avenue Unter den Linden, elle a perdu beaucoup de son charme lorsqu'elle a été transformée en autoroute urbaine.

Des villes comme Venise et Amsterdam sont façonnées par leurs canaux. Paris est modelée par ses boulevards. Mais ce sont les tunnels qui caractérisent le quotidien des Bruxellois. Avec leur signalisation minimale, ils sont une source de terreur pour les conducteurs innocents qui s'y aventurent sans savoir où ils vont déboucher.

Les partisans des tunnels affirment qu'ils permettent une circulation fluide, créent des intersections sans conflit et libèrent l'espace public en surface. Et pourtant, Bruxelles reste obstinément l'une des villes les plus encombrées au monde. Les tunnels sont souvent bloqués en raison d'accidents ou d'inondations. Et les terrains en surface sont principalement utilisés pour le stationnement des voitures.

Ces inconvénients ont été mis en évidence l'année dernière lorsque tous les longs tunnels de la ville ont été fermés en raison d'un problème technique qui a mis hors service les équipements de détection d'incendie et les caméras de sécurité. La fermeture a touché les heures de pointe du matin, provoquant d'énormes embouteillages.

Au fil des ans, certaines des infrastructures routières les plus désastreuses de Bruxelles ont été supprimées, comme le viaduc métallique bringuebalant qui passait au-dessus du boulevard Léopold II et l'énorme parking 58. Mais les 30 tunnels continuent de servir la vision des années 1950 d'une ville desservie par un flux incessant de voitures.

Beaucoup de tunnels en béton sont aujourd'hui en ruine et dangereux. Certains sont étayés, comme le tunnel du Bailli, où la circulation a été réduite à une seule voie. D'autres, comme le tunnel Louise, sont fermés la nuit pour permettre des travaux de réparation urgents.

On pourrait décrire cela comme l'histoire de deux villes. En surface, la ville s'inspire de Copenhague et de Paris en créant des pistes cyclables, en supprimant des places de stationnement et en limitant la vitesse à 30 km/h. Sous terre, en revanche, on trouve une ville différente, inspirée du Manhattan des années 1950, où les voitures roulent à une vitesse constante de 50 km/h. La plupart des villes font un choix. Mais Bruxelles tente de s'en sortir avec un compromis qui ne satisfait personne.

Il est presque impossible, sur le plan politique, de se débarrasser des tunnels, car la voiture est encore profondément ancrée dans la vie des Belges. Les tunnels bruxellois transportent chaque jour environ un quart de million de voitures de banlieusards vers la ville. La circulation automobile occupe environ 80 % de l'espace urbain et contribue massivement aux niveaux élevés de pollution de la ville.

Tunnelgate

Il y a dix ans, la ville a failli abandonner sa mentalité « tunnel ». En 2016, l'ensemble du réseau de tunnels a été plongé dans le chaos après la fermeture du tunnel Stéphanie, qui relie l'avenue Louise au périphérique intérieur, à la suite de la chute de morceaux de béton. Les automobilistes étaient furieux, coincés dans de longs embouteillages. Interrogé au Parlement, le ministre-président bruxellois de l'époque, Charles Picqué, a admis que la région avait choisi de consacrer ses maigres ressources aux transports publics plutôt qu'à l'entretien des tunnels vieillissants.

La région a mis en place un comité des tunnels et ordonné une inspection urgente de tous les tunnels. Le rapport a répertorié dix tunnels nécessitant des travaux de réparation pour un coût total estimé à 500 millions d'euros. À titre de mesure de sécurité temporaire, plusieurs tunnels ont été équipés de filets suspendus pour retenir les chutes de maçonnerie.

La crise a été baptisée « Tunnelgate ». Le coût des réparations a mis la région en difficulté pour trouver les fonds nécessaires. Elle a également dû convenir d'un plan pour éviter les embouteillages massifs pendant la fermeture des tunnels pour les travaux d'entretien indispensables.

Les experts en circulation routière ont vu là l'occasion idéale de repenser les tunnels et de redessiner la ville autour d'autres formes de mobilité. Selon eux, plutôt que d'investir des centaines de millions dans des travaux de réparation, la ville devrait supprimer progressivement les tunnels et se tourner vers d'autres formes de mobilité. En réduisant la capacité routière, les automobilistes finiraient par adopter d'autres moyens de transport.

Mais la Région a décidé que les tunnels devaient rester en place. Conformément aux nouvelles réglementations européennes en matière de sécurité des tunnels, elle a élaboré un règlement prévoyant des inspections des tunnels tous les six ans.

Ironiquement, les règles européennes ont été rédigées dans le bâtiment Berlaymont, situé presque au-dessus du tunnel Belliard, long de 2 km, qui accueille chaque jour quelque 44 000 véhicules.

L'autorité des transports Bruxelles Mobilité a élaboré un plan de rénovation décennal couvrant tous les tunnels bruxellois. Mais ce plan s'avère être un casse-tête logistique et financier pour Bruxelles. La rénovation des tunnels Arts-Loi et Belliard, reliés entre eux, devait commencer en 2021, mais ces travaux majeurs ont été reportés à plusieurs reprises et n'ont toujours pas commencé.

Personne ne sait quand les travaux commenceront sur les deux tunnels, car le projet devrait coûter 161 millions d'euros, et un budget de cette ampleur doit être approuvé par la Région bruxelloise, qui est paralysée depuis juin 2024. Alors que les négociations pour former un gouvernement s'éternisent, les systèmes électriques des deux tunnels doivent être remplacés de toute urgence pour que la circulation puisse continuer à circuler. Il semble que la paralysie politique conduise inévitablement à une paralysie de la mobilité.

Comment fonctionne le calcul des tunnels

Pour comprendre ce qui se passe lorsqu'un tunnel est fermé à Bruxelles, les experts ont utilisé un modèle de trafic qui relie le niveau d'activité d'une route à la durée des trajets. Plus le trafic se rapproche de la capacité d'une route, plus les temps de trajet augmentent, non pas progressivement, mais de manière exponentielle.

Le modèle part du principe que les conducteurs choisissent toujours l'itinéraire le plus court disponible. Ainsi, lorsqu'un tunnel est fermé, le trafic ne disparaît pas : il se déverse sur les routes environnantes, ralentissant tout le reste du trafic. Il est important de noter que le modèle ne suppose pas que les gens se tournent vers les transports publics, le vélo ou la marche, ce qui en fait un scénario délibérément pessimiste, même en tenant compte de l'objectif de Bruxelles de réduire l'utilisation de la voiture de 25 % par rapport à 2018.

Le temps de trajet n'est qu'une partie du problème. Lorsque le trafic est dévié vers la surface, les quartiers peuvent en pâtir : plus de bruit, plus de pollution et une qualité de vie moindre, comme peuvent en témoigner tous ceux qui vivent à proximité du tunnel du Cinquantenaire. Ces impacts ont été évalués de manière qualitative.

L'aspect financier est également important. Les tunnels sont des ouvrages coûteux : les frais de rénovation et d'entretien constituent un élément clé de l'équation.

Quant à la récupération de l'espace public, les avantages ont été évalués de manière qualitative, en identifiant les endroits où la circulation pourrait être fluidifiée ou où les piétons et les cyclistes pourraient se sentir plus en sécurité. Pour déterminer les gains exacts, il faudrait des plans de réaménagement détaillés et des études d'impact, comme le plan directeur Louise, qui avait précédemment soutenu la fermeture des tunnels Bailli et Vleurgat.

En savoir plus

En mars 2024, l'autorité des transports Brussels Mobility a publié une étude réalisée par les cabinets de conseil Stratec, Espaces-Mobilité et Egis. L'équipe a examiné les 30 tunnels sous la ville et a étudié les conséquences de leur fermeture dans chaque cas. Le rapport a conclu que cinq tunnels plus courts pourraient être fermés avant 2030 avec un impact minime sur la circulation. Ce plan, baptisé Horizon 2030, permettrait à la ville d'économiser 100 millions d'euros sur une période de 50 ans, tout en créant davantage d'espaces publics en surface pour les cyclistes et les loisirs.

Parmi les cinq tunnels courts figurent deux tunnels sur l'avenue Louise qui permettent aux voitures de passer sous la chaussée de Vleurgat et la rue du Bailli. La fermeture de ces deux tunnels non essentiels pourrait permettre à la ville d'économiser 47 millions d'euros. Les terrains libérés en surface pourraient être utilisés pour créer un boulevard urbain offrant plus d'espace pour les pistes cyclables et les piétons.

L'étude a ensuite proposé de fermer quatre autres tunnels après 2030. Les tunnels de Madou, Arts-Loi, Porte de Namur et Montgomery ont été répertoriés comme des candidats appropriés à la fermeture sans effet significatif sur la circulation.

L'étude recommande également la fermeture des tunnels de Boileau, Georges Henri et Woluwe, qui n'ajouteraient que quelques minutes au temps de trajet en voiture tout en créant de grands espaces publics.

Résistance populaire

Il est toutefois évident que l'engouement de la ville pour les tunnels est loin d'être terminé. Certains tunnels sont de véritables merveilles d'ingénierie, comme le tunnel Annie Cordy (anciennement tunnel Léopold II), long de 2,5 km. La ville a récemment dépensé 500 millions d'euros pour rénover ce tunnel emblématique, le plus long de

Belgique, qui accueille chaque jour quelque 40 000 voitures de banlieusards à Bruxelles.

La ville a également dépensé 32 millions d'euros pour la rénovation du tunnel sous la Porte de Hal, qui a duré deux ans. Les travaux ont permis d'apporter toute une série d'améliorations, notamment une meilleure ventilation, davantage de sorties de secours et un mur séparant les deux sens de circulation. Lors de son ouverture en 2019, il a été salué comme un tunnel intelligent pouvant être contrôlé à distance.

La Région a consacré une partie du budget à une série impressionnante de peintures murales sur les parois du tunnel – représentant des chevaliers médiévaux, en référence à son passage sous le musée de la Porte de Hal – qui sont éclairées par des projecteurs LED colorés.

Certains pourraient dire que cet art est gâché pour les conducteurs qui roulent à toute vitesse. Mais les responsables ont insisté sur le fait qu'il s'agissait d'une intervention utile, apportant beauté et caractère à l'infrastructure moderne des transports.

Et l'amour des tunnels ne s'arrête pas là. Pour marquer l'ouverture, Pascal Smet, alors ministre bruxellois de la Mobilité, a fait appel au club techno Fuse, situé à proximité dans le quartier des Marolles, pour organiser une fête dans le tunnel. Le club a fait venir une foule de DJ pour divertir les 2 000 personnes qui ont assisté à cette rave unique. M. Smet a ensuite annoncé son intention d'ajouter des œuvres d'art dans d'autres tunnels qui doivent être rénovés, promettant que le tunnel Annie Cordy serait décoré d'images d'animaux préhistoriques et que le tunnel Belliard serait basé sur un thème européen. Smet a également entrepris des travaux plus importants sur les tunnels, lancé des études sur leur avenir, arguant que certains devraient être fermés, et prouvé que des décisions importantes en matière d'infrastructure pouvaient être prises, lorsqu'il a supervisé la démolition du viaduc Reyers, qui a duré quatre jours.

Pour l'instant, il semble que la plupart des tunnels, qu'ils soient artistiques ou délabrés, soient là pour rester à Bruxelles. Et pourtant, les experts affirment que la voiture offre peu d'avantages en milieu urbain. La vitesse moyenne sur les routes bruxelloises est à peine de 18 km/h, soit à peine plus rapide qu'un vélo de ville, selon un rapport récent de l'opérateur de systèmes de navigation TomTom. Le rapport a ensuite calculé qu'un conducteur moyen à Bruxelles passe 104 heures dans les embouteillages, ce qui représente quatre jours et huit heures (...).

La ministre bruxelloise de la Mobilité, Elke Van den Brandt, affirme vouloir s'éloigner de l'ancien modèle basé sur la voiture. Elle s'appuie en partie sur le livre *The Right of the Fastest* (Le droit du plus rapide) de la journaliste néerlandaise Thalia Verkade et de l'urbaniste Marco te Brömmelstroet. Ils soulignent que les boulevards de Paris ont été rationalisés au XIXe siècle afin de créer un système circulaire semblable à celui du

sang humain. Mais cette idée a entraîné une importance accrue accordée à la vitesse et une augmentation de la violence routière.

Les auteurs apportent des preuves démontrant que la construction de nouvelles routes ne résout pas les problèmes de congestion, car le trafic s'adapte à l'espace supplémentaire, ce qui entraîne une augmentation du nombre de véhicules. Selon eux, la solution consiste à encourager l'utilisation du vélo et à construire des autoroutes cyclables. Bruxelles s'engage déjà dans cette voie, un rapport récent révélant qu'un travailleur sur cinq à Bruxelles se rend au travail à vélo.

Une chose est sûre : au cours des prochaines années, il y aura davantage de travaux, davantage de constructions et davantage de chaos pour tous ceux qui tenteront de se déplacer à Bruxelles.