

POUR OU CONTRE

Les tunnels ?

Faut-il investir pour maintenir et rénover les tunnels bruxellois, indispensables à la mobilité ? Ou bien ces ouvrages sont-ils le symbole d'une vision urbaine dépassée, et vaudrait-il mieux les reboucher ? Deux avis bien tranchés.

Adrien Dewez



Jacques Delière, président de l'asbl D.R.P. - Droit de Rouler et de Parquer

Je n'aime pas beaucoup cette expression de « reboucher les tunnels » qui me semble un slogan plutôt qu'une solution. Dans le débat de la mobilité, il importe d'être avant tout efficace. L'utilisation de la voiture par les Bruxellois est d'abord un besoin socio-économique : pour aller travailler, faire des courses familiales... Attention, nous ne sommes pas partisans du tout-à-la-voiture ; j'irais même plus loin : s'il faut une priorité à l'utilisation de l'argent public pour construire des tunnels, nous serions les premiers à les affecter au métro, avant la voiture.

L'un des problèmes majeurs de Bruxelles est l'étroitesse de ses voiries. Ce constat est à la base de la construction des tunnels, qui visait à fluidifier l'usage de la voiture pour les déplacements professionnels, sociaux et pour le développement économique de la capitale. Avec un million de trajets automobiles par jour à Bruxelles, qui dira « vous allez cesser de vous déplacer en voiture » ? Si on empêche les Bruxellois de se déplacer par le moyen qui leur est nécessaire, cela va à l'encontre de leur liberté – ce qui pose un problème démocratique – et à l'encontre de la vie socio-économique.

Il y a 510.000 voitures immatriculées à Bruxelles sur une population de 1,1 million d'habitants. En dehors des indigents, des moins de 18 ans et des personnes trop âgées pour rouler, 8 Bruxellois sur 10 veulent donc conduire leur voiture. Dans le monde, on compte 1,3 milliard de voitures en service ; ce sera 2 milliards vers 2020-2025. Dans ce contexte, vouloir enlever 100.000 voitures à Bruxelles semble dérisoire. Nous sommes donc forcés de garder nos tunnels et je suis d'ailleurs partisan d'en créer d'autres. Outre le tunnel sous Meiser, il faudrait par exemple creuser, au boulevard Général Jacques, un tunnel sous l'Étoile et le bois de la Cambre vers la chaussée de Waterloo et l'avenue Churchill, pour fluidifier le trafic automobile tout en facilitant le déplacement des trams, bus et vélos.



Isabelle Pauthier, directrice de l'Arau

Historiquement, les tunnels faisaient partie du dispositif autoroutier de pénétration voulu par l'État belge pour permettre aux Belges d'aller travailler à Bruxelles, sans forcément y habiter. Aucune réflexion de la vie en ville ne s'est développée et c'est précisément à ce moment que sont nés les comités d'habitants et l'Arau, qui se sont par exemple opposés au projet de périphérique sud. Les communes ont également joué un rôle d'opposition, car ces ouvrages créent des ruptures au sein de la ville. Ils sont aujourd'hui obsolètes, tant du point de vue physique – certains sont fermés –, qu'urbanistique.

Chaque année, 10.000 personnes quittent la capitale pour aller habiter en périphérie, à la recherche d'un meilleur cadre de vie. Bruxelles doit aujourd'hui s'émanciper du fédéral et cesser d'attendre des solutions de sa part. Elle dispose des compétences nécessaires pour mener des politiques de mobilité modernes sur son territoire. Il est évident que, si on continue à proposer au citoyen un parking et une voiture de société, il va les utiliser. Les études démontrent clairement que, pour obtenir un changement de mentalité, il faut envoyer un « signal prix » clair.

La proposition de l'Arau n'est pas de fermer tous les tunnels du jour au lendemain, mais plutôt de développer un plan d'action progressif. Certains experts avancent aujourd'hui un chiffre de 5 milliards pour la rénovation et la pérennisation d'un dispositif nuisible. Tandis qu'un péage urbain, étendu à tout le territoire régional, peut rapporter jusqu'à 325 millions d'euros annuellement, selon le bureau d'étude Stratec. Cet argent doit être affecté au renforcement des transports publics, de préférence de surface. De nombreuses villes européennes comme Londres ou Milan ont développé des péages urbains. Leur économie ne s'est pas effondrée et le trafic a été réduit, au bénéfice de ceux qui sont captifs de la voiture comme les PME et les artisans. Depuis 25 ans, l'objectif est la fluidité du trafic. Il doit devenir la réduction du trafic.