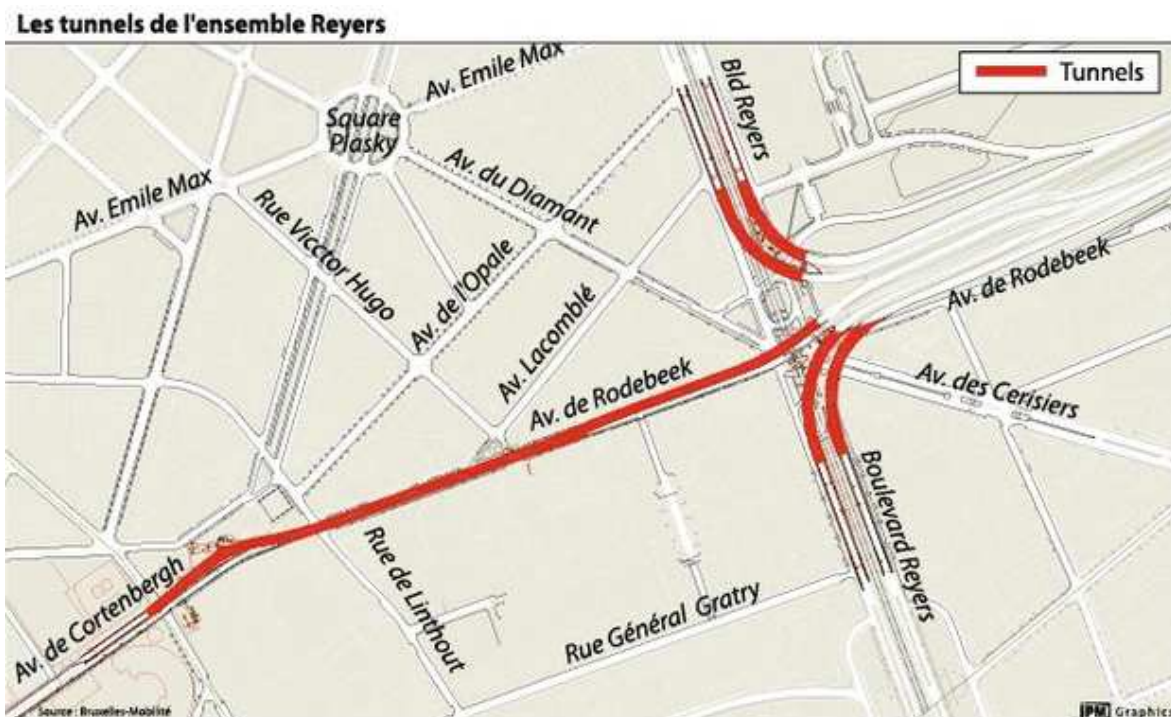


Analyse du vendredi 19 mai 2017

Tunnels Reyers : la Région ne peut renoncer à « une approche volontariste et nécessaire » pour « une demi-mesure sans vision d'avenir »¹

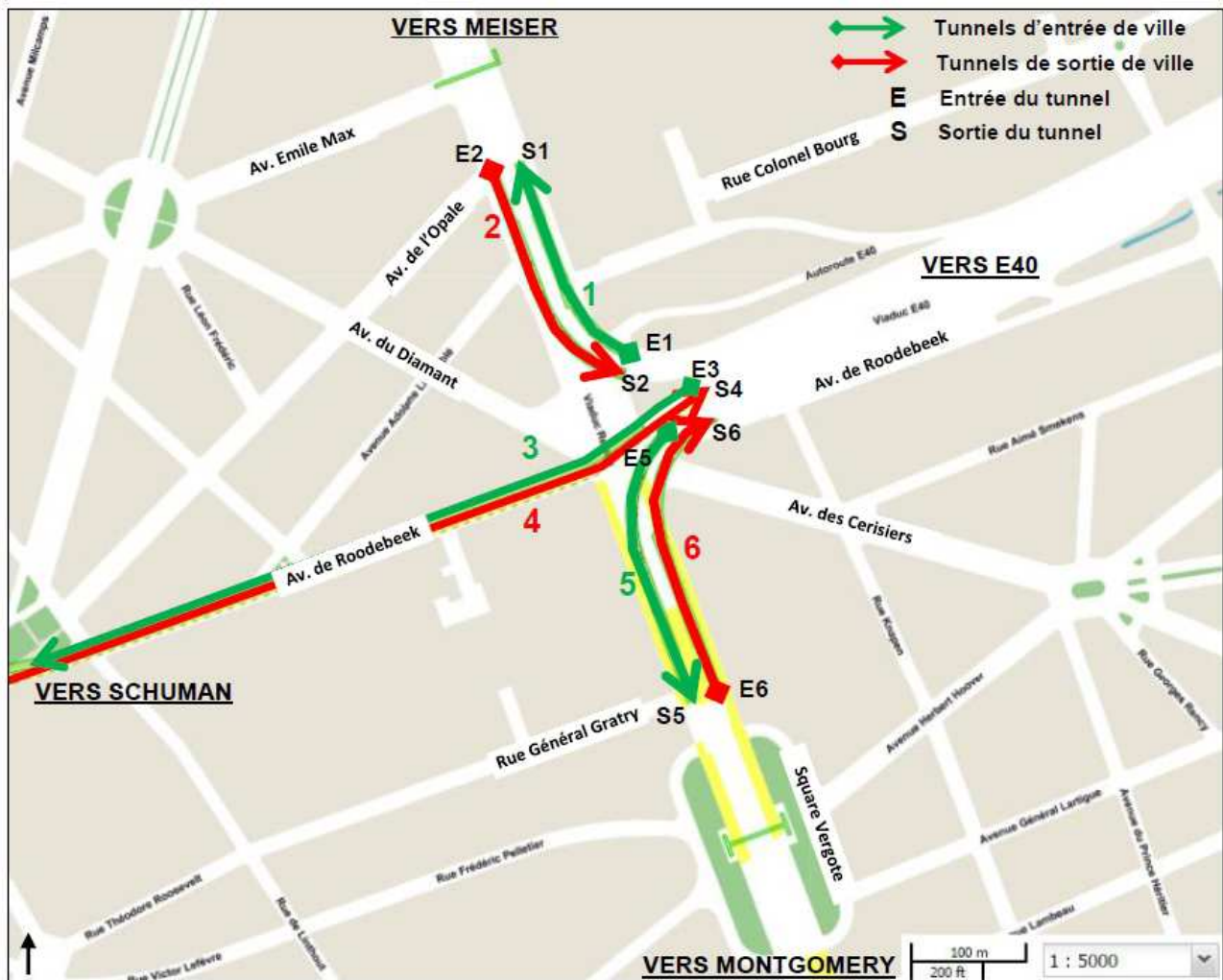
Le maintien de deux bandes dans la trémie du tunnel E40 – Montgomery empêche un réaménagement qualitatif en surface



Le complexe de tunnels Reyers est un échangeur autoroutier situé à l'endroit où la E40 vient « buter » sur le boulevard Reyers. Il est composé de 3 branches reliant la E40 à Schumann, Meiser et Montgomery. Seules ces deux dernières sont concernées par le projet actuel. (source : lalibre.be)

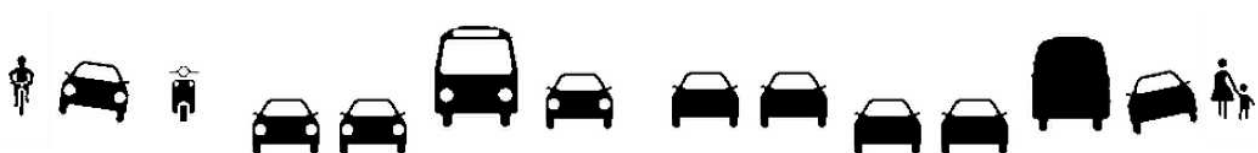
¹ Termes de l'étude de mobilité réalisé par les bureaux Espaces Mobilités et Transitec *Réfection des trémies du Boulevard Reyers E40, Évaluation de faisabilité de réduction des trémies à une voie de circulation au lieu de deux*, septembre 2016

Ce jeudi 1^{er} juin, la commission de concertation se réunira pour examiner la demande de permis portant sur la rénovation des toitures du complexe de tunnels Reyser et de la station Diamant ainsi que sur le réaménagement des trémies (voies d'accès) des tunnels Meiser <-> E40 (1 et 2 sur le plan ci-dessous) et des tunnels Vergote / Montgomery <-> E40 (5 et 6).



Source : rapport d'incidences (décembre 2016)

Si la rénovation des toitures ne fait pas débat, **le choix opéré pour les trémies pose question puisqu'il empêcherait un réaménagement qualitatif de l'espace public**, annoncé depuis la démolition du viaduc Reyers, alors que **la situation existante est particulièrement dommageable pour les piétons et les cyclistes**, comme l'illustre l'étude de mobilité² réalisé par les bureaux Espaces Mobilités et Transitec :



Le profil actuel de la voirie ne laisse guère de place aux modes actifs.

² Réfection des trémies du Boulevard Reyers E40, Évaluation de faisabilité de réduction des trémies à une voie de circulation au lieu de deux, septembre 2016.



Les conditions de circulation piétonne à hauteur des trémies...

1. Description du projet

La nécessité d'une rénovation profonde (démolition-reconstruction) des toitures des ouvrages souterrains a été établie en 2015-2016 lors d'une campagne d'inspection (menée notamment suite à la chute de morceaux de béton dans la station Diamant en janvier 2014) tandis que les travaux de démolition du viaduc Reyers ont offert l'opportunité d'étudier la pertinence d'une réduction des trémies de deux à une bande. En effet, **la circulation s'opère actuellement sur une seule bande dans la majorité des embranchements du complexe souterrain :**

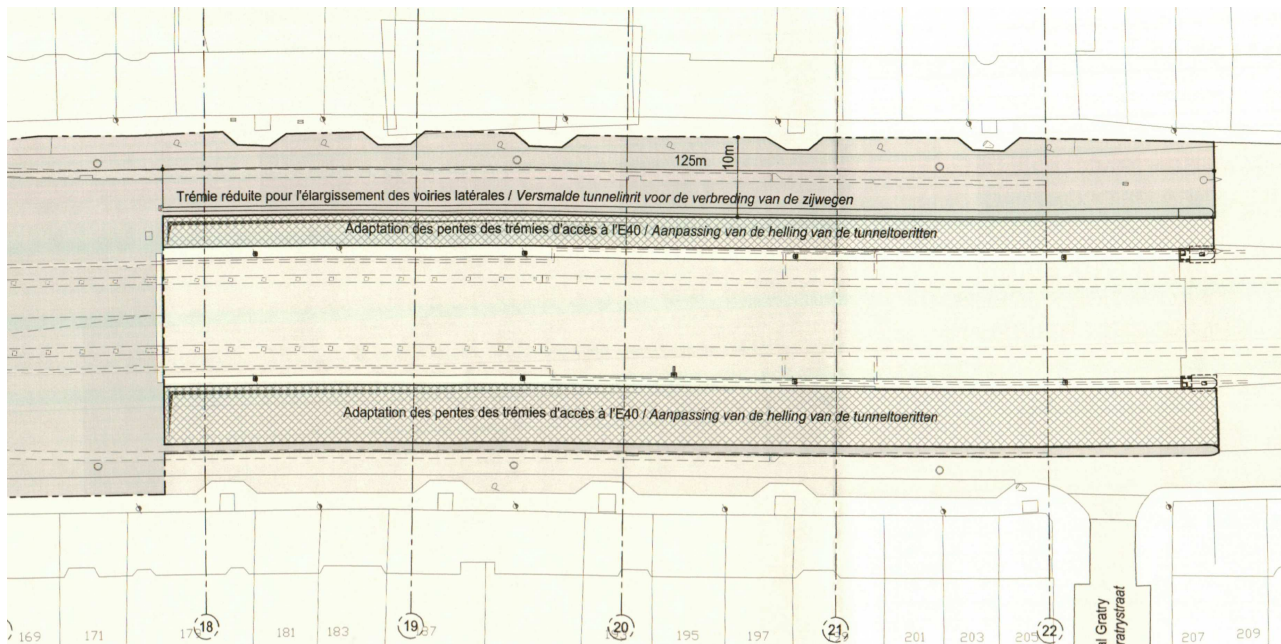
| Tunnel | Direction | Profil | Utilisation de fait |
|----------|-------------------------------|----------|-----------------------------|
| Tunnel 1 | E40 vers Meiser | 2 bandes | Circulation sur une bande |
| Tunnel 2 | Meiser vers E40 | 2 bandes | Circulation sur une bande |
| Tunnel 3 | E40 vers Schuman | 2 bandes | Circulation sur une bande |
| Tunnel 4 | Schuman (Belliard) vers E40 | 2 bandes | Circulation sur deux bandes |
| Tunnel 5 | E40 vers Vergote (Montgomery) | 2 bandes | Circulation sur une bande |
| Tunnel 6 | Vergote (Montgomery) vers E40 | 2 bandes | Circulation sur une bande |

Source : rapport d'incidences, décembre 2016

Bruxelles Mobilité a donc commandé une étude de mobilité aux bureaux bureaux Espaces Mobilités et Transitec, afin d'analyser la possibilité de réduire les trémies dans l'optique de la requalification du boulevard Reyers débarrassé du viaduc. **Malgré les recommandations de cette étude, la Région a choisi le scénario qualifié de « demi-mesure sans vision d'avenir »** par les auteurs, à savoir :

- la réduction de deux à une bande pour les trémies E40 vers Meiser, Meiser vers E40, Vergote (Montgomery) vers E40 ;
- le maintien à deux bandes pour la trémie E40 vers Vergote (Montgomery).

Sur le plan ci-dessous, la différence de traitement entre les différentes trémies apparaît clairement. En haut, la largeur de la trémie Montgomery → E40 (n°6 sur le plan p. 2) serait réduite à une seule bande de circulation (partie hachurée) au profit de l'espace public en surface. Le gabarit de la trémie E40 → Montgomery (n°5 sur le plan p. 2) resterait en revanche inchangé...

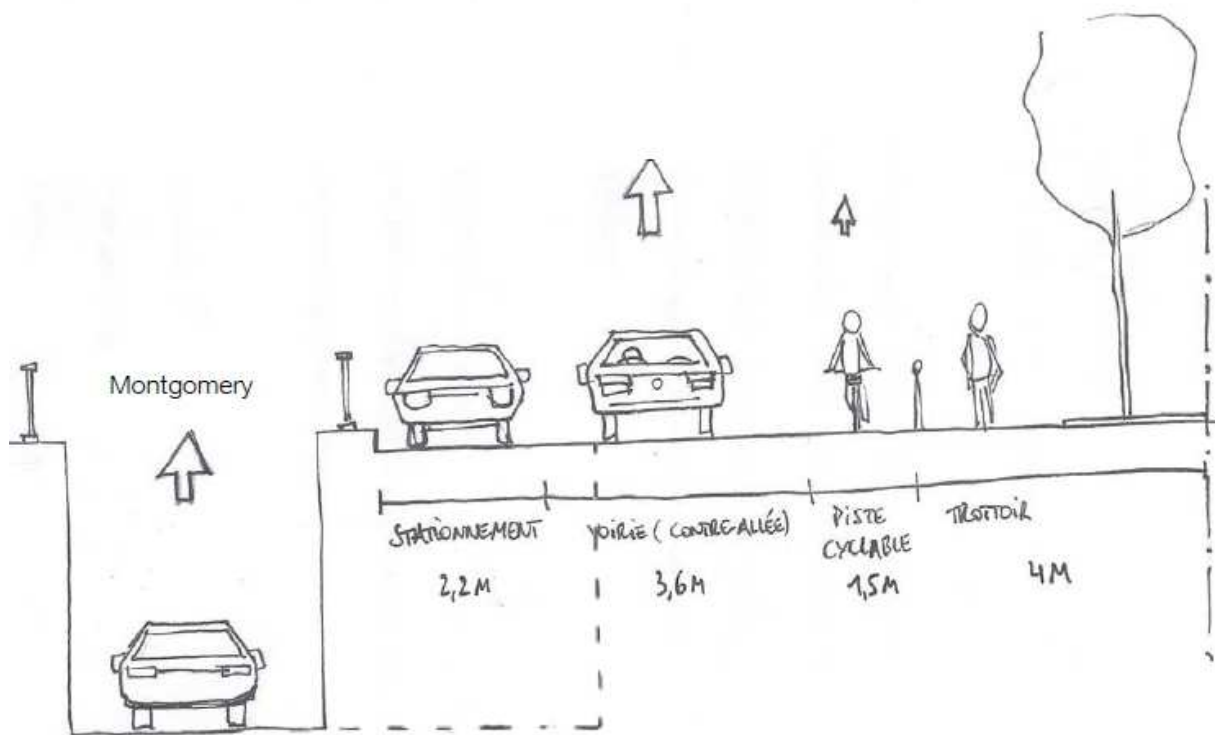
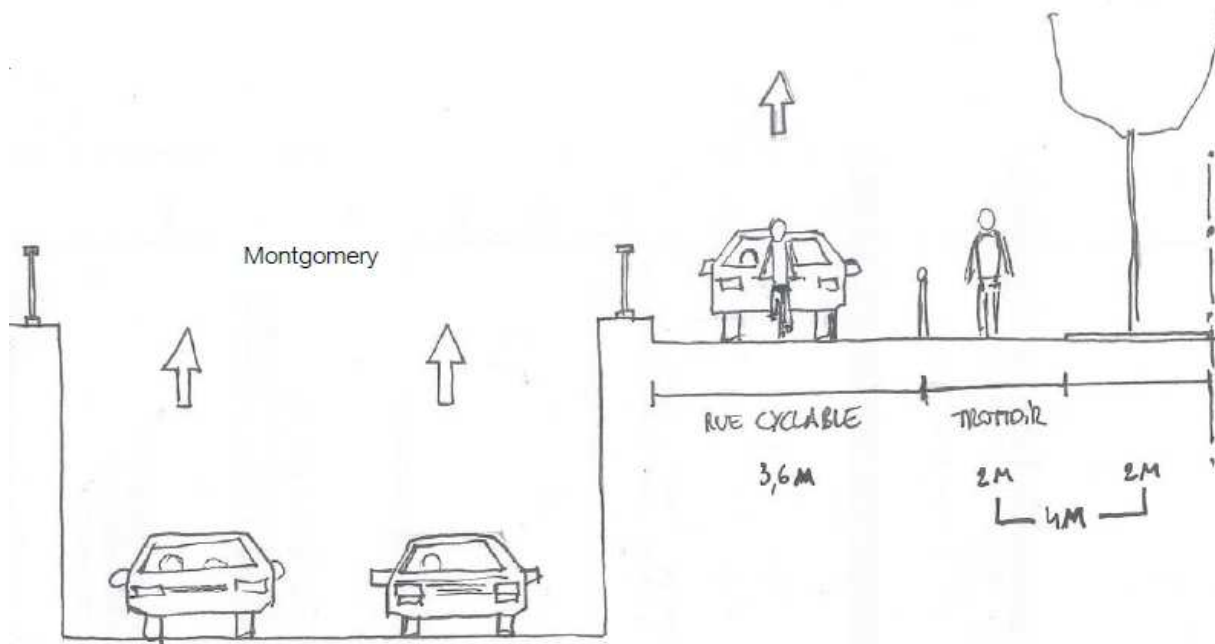


Source : plan de la demande de permis

Conséquence de ce mauvais choix : un mauvais réaménagement en surface

Ce choix ne peut être entériné suite à l'enquête publique car il signifierait **l'impossibilité de réaliser un réaménagement qualitatif du boulevard Reyers au détriment, notamment, des piétons et des cyclistes qui devraient continuer à devoir circuler dans des conditions inconfortables voire dangereuses.**

Les esquisses ci-dessous, extraites de l'étude de mobilité, se passent de commentaire. Le projet retenu par la Région (image du haut) est bien moins qualitatif que la version préconisée par les bureaux d'étude (image du bas).



Pourquoi la Région n'a-t-elle dès lors pas opté pour « une approche volontariste et nécessaire », recommandée par l'étude de mobilité ?

2. Le choix, sans réelle justification, d'une « demi-mesure sans vision d'avenir »

L'étude de mobilité, qui a analysé 4 scénarios, a conclu que la meilleure option est de réduire les 4 trémies à une seule bande de circulation (scénario 4) :

En synthèse, les bureaux d'études Transitec et Espaces Mobilités, s'appuyant sur les recommandations de l'étude Buur-Stratec de 2010, recommandent le scénario 4, canalisant les flux des quatre tunnels sur une voie chacun, couplé avec le projet Parkway.

L'étude de mobilité recommande des mesures d'accompagnement afin d'éviter d'éventuels reports de trafic dans les quartiers avoisinants, et une saturation dans la trémie E40 → Vergote/Montgomery, telles que le développement d'axes cyclo-pédestres sur la Moyenne ceinture, la promotion des projets de transport public (comme un bus Conforto sur la E40), etc.

Ce scénario, qualifié de « volontariste et nécessaire » **s'inscrit pleinement dans les objectifs du plan Iris II et du projet de requalification de l'entrée en ville de l'E40 en boulevard urbain** (projet Parkway³).

Le schéma directeur Reyers de 2009 recommandait déjà la réduction à une bande des trémies vers Meiser et Montgomery : « *« Dans le sens vers ville, les flux sur la E40 sont déterminés par la capacité des carrefours en aval : Meiser, Schuman et Montgomery. [...] Comme il n'est pas souhaitable d'augmenter la capacité des carrefours précités parce que la congestion serait simplement déplacée plus loin, on peut considérer qu'avec deux bandes de circulation, les tunnels vers Meiser et vers Montgomery sont surdimensionnés par rapport à ce que permettent les carrefours en aval et qu'une seule bande par direction suffit. »*⁴

Le masterplan « Parkway-E40 », élaboré en 2015-2016⁵, recommandait également le passage de deux à une bande dans les trémies.

Considérant la capacité des carrefours en aval (Meiser et Montgomery) et les gabarits projetés en amont (réduction du nombre de bandes de la E40 requalifiée en boulevard urbain), la logique la plus élémentaire voudrait que les sections de voirie dédiées au trafic automobile situées entre ces deux endroits soient également réduites. Les modélisations du trafic en heure de pointe montrent que le complexe Reyers est surdimensionné par rapport à la demande. Autrement dit, la situation actuelle offre un espace disproportionné au bénéfice des véhicules motorisés.

Pourtant, et **malgré l'unanimité et le caractère sans équivoque des conclusions et recommandations de ces différentes études, la Région a décidé de ne pas les suivre, bien que le rapport d'incidences reconnaisse que « le scénario 4 est celui qui offre le meilleur parti environnemental en vue du réaménagement de la surface en boulevard urbain. »**

³ Voir l'analyse de l'ARAU *La E40 n'a pas sa place en ville*, 20 décembre 2016

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/353/la-e40-n-a-pas-sa-place-en-ville>

⁴ Étude pour le développement du quartier Reyers à Bruxelles : élaboration du schéma directeur de la zone levier N° 12 RTBF-VRT, 2 avril 2009.

⁵ Ce masterplan a été approuvé par le gouvernement le 20 janvier 2017. Étant donné qu'il n'a pas été rendu public, on ignore si la recommandation concernant les trémies a été maintenue dans la version finale.

La justification « officielle » du choix du scénario 1, exposée dans le rapport d'incidences, **est bien faible** : « *Le scénario 1 a été retenu car [...] il permet d'écouler la demande de trafic sur les 4 trémies, et, en particulier sur la trémie E40 -> Vergote/Montgomery, et de stocker des véhicules sur deux files. [...] le stockage sur deux files sur cette trémie permettant de limiter la longueur de la congestion, sans toutefois modifier fondamentalement les temps de parcours en situation de congestion.* » Le raisonnement s'attarde sur la gestion des flux automobiles sans beaucoup d'égards pour les riverains ni pour les piétons et cyclistes.

Le rapport d'incidences tente toutefois de **minimiser l'impact négatif qu'aurait ce scénario 1 en le présentant comme temporaire** : « *Le choix du scénario 1 ne porte, en effet, pas préjudice à un développement ultérieur vers le scénario n°4, en fonction des évolutions futures de la mobilité motorisée.* » ; « *l'adaptation de la trémie n°5 vers Vergote/Montgomery peut être réalisée plus tard, dans le cadre du réaménagement définitif des chaussées en surface.* » Autrement dit, la situation ne serait que provisoire. Quand on connaît la propension qu'ont à Bruxelles les aménagements provisoires à se muer en aménagements définitifs « de fait », **il est légitime d'être perplexe**.

La décision de la Région n'est manifestement pas fondée sur des arguments rationnels, la raison de son mauvais choix est sans doute imputable au déferlement de protestations subi il y a quelques mois au sujet du projet de Parkway-E40. Suite à une annonce de la RTBF, le 20 novembre 2016, à propos de la réduction du nombre de bandes de circulation de la E40, le gouvernement régional a dû faire face à une série de critiques, y compris de formations politiques le composant et, moins étonnamment, des lobbys automobiles⁶. C'est dans ce contexte « émotionnel » qu'a été constituée la présente demande de permis, la polémique de novembre 2016 intervenant entre la réalisation de l'étude de mobilité (septembre 2016) et le rapport d'incidences (daté de décembre 2016).

Il faut donc dès aujourd'hui opter pour le meilleur scénario ; pourquoi remettre à plus tard (jamais ?) ce qu'on peut faire immédiatement ?

⁶ Voir l'analyse de l'ARAU *La E40 n'a pas sa place en ville*, 20 décembre 2016.

Conclusion : l'ARAU demande que la Région se conforme à ses plans et à ses engagements

Tant à travers ses plans généraux (Iris II) que particuliers (schéma directeur Reyers, masterplan Parkway), **la Région s'est engagée à diminuer la pression automobile sur la ville et à réaménager ses espaces publics au profit de ses habitants.** Ces engagements se sont parfois matérialisés dans des projets concrets, comme la démolition du viaduc Reyers, ou dans l'abandon de mauvaises idées, comme celle de percer un tunnel routier sous la place Meiser ; deux exemples récents situés dans la même zone géographique que le projet actuellement soumis à l'avis de la commission de concertation. **Ces engagements et ces décisions positives, salués par l'ARAU, rendent d'autant plus déplorable le choix de maintenir deux bandes de circulation dans la trémie E40 -> Montgomery** et d'ainsi empêcher un aménagement qualitatif et sécurisant de l'espace public qui doit pourtant être la principale plus-value de la destruction du viaduc.

Cette décision, contraire à toutes les recommandations des études réalisées, ne s'appuie sur aucun fondement rationnel ; elle traduit un manque de courage (qu'on a pourtant pu voir à d'autres occasions) qui accouche, comme le formule parfaitement l'étude de mobilité d'« **une demi-mesure sans vision d'avenir** ». Le gouvernement régional ne doit pas céder à la peur de vexer les lobbys pro-voiture, les bourgmestres flamands ou le ministre fédéral de la mobilité⁷ mais, au contraire, se conformer à ses engagements. Les riverains du boulevard Reyers et, plus généralement, les Bruxellois l'en remercieront.

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
www.arau.org

⁷ Les critiques les plus vives sur le projet de réduction du nombre de bandes de la E40 émanent de Touring, de 30 bourgmestres flamands et du ministre fédéral de la mobilité François Bellot, le cdH demandant quant à lui le report du projet.