

Analyse du mardi 16 mai 2017

L'ARAU demande la fermeture immédiate du tunnel Léopold II

Son état de vétusté prolongé fait courir un trop grand risque aux usagers (et à la Région qui en est responsable)



Que se passe-t-il dans la tête des responsables régionaux (de gauche à droite : Jean-Paul Gailly, directeur général de Bruxelles Mobilité, Guy Vanhengel, Rudi Vervoort et Karel Lowette, chef de cabinet de Pascal Smet) lors de la réouverture du tunnel Montgomery le 8 décembre 2016 ? Soulagement ? Inquiétude ? Perplexité ? Les tunnels de l'État belge causent bien des ennuis à la Région et il est heureux qu'aucun accident majeur n'ait encore été à déplorer malgré les risques certains.

La commission de concertation, qui a eu lieu le 30 mars dernier, a rendu un avis favorable sous conditions¹ concernant la demande de permis pour la rénovation du tunnel Léopold II.

Cette commission de concertation, ainsi que les documents soumis à l'enquête publique, en (re)mettant en lumière les graves problèmes de sécurité du tunnel, obligent à **réclamer la fermeture urgente et définitive du tunnel Léopold II.**

Le rapport d'incidences de la demande de permis d'urbanisme est sans équivoque : « *Du fait de sa longueur, de l'intensité du trafic qui l'emprunte, de sa congestion régulière et de ses faibles performances en matière de sécurité, la possibilité d'un incident grave dans le tunnel est élevée.* »²

L'ARAU avait déjà réclamé la fermeture du tunnel Léopold II en janvier 2016³, pour des raisons de sécurité mais aussi de mobilité, cette infrastructure étant génératrice d'un intense trafic automobile (60.000 véhicules/jour). La présente analyse, après un compte rendu de la commission de concertation, présentera les éléments issus de différents rapports qui démontrent la dangerosité de l'infrastructure.

Compte rendu de la commission de concertation

La commission de concertation relative à l'enjeu métropolitain qu'est la rénovation du Tunnel Léopold II se déroulait le 30 mars dans la petite maison communale de Koekelberg, commune qui est aux premières loges pour regarder passer les petites voitures. Puisqu'il s'agit d'un permis unique qui couvre plusieurs communes et fait l'objet d'un rapport d'incidences, c'est un représentant de la Région qui présidait la séance et qui distribuait la parole à ses collègues des autres administrations, régionales et communales (Ganshoren, Koekelberg, Molenbeek et la Ville de Bruxelles ont envoyé qui un échevin qui un fonctionnaire généralement inquiets des effets collatéraux de ce chantier gigantesque) ainsi qu'au demandeur : la Région en la personne morale de Bruxelles Mobilité. C'est aussi la Région qui va délivrer le permis.

Bruxelles Mobilité a expliqué que la vétusté de l'ouvrage impliquait une remise à neuf de l'ensemble de l'infrastructure, des équipements électromécaniques, de la ventilation et de l'éclairage. Il faut en outre adapter ou percer 13 sorties de secours accessibles aux PMR (actuellement il y a une haute bordure qui empêche l'accès aux sorties de secours pour les personnes en chaise roulante).

On y apprend que la remise des offres des entreprises sélectionnées dans le cadre d'une procédure négociée avait été postposée au 1^{er} juin et que trois grands consortiums de bétonneurs étaient sur les rangs sous la houlette d'un comité de pilotage politique, le Gouvernement ayant décidé de maintenir cette pénétrante quel qu'en soit le prix (estimé à l'heure actuelle à 660 millions d'euros) : **60.000 véhicules/jour, cela ne se refuse pas !** Deux options ont été étudiées par Bruxelles Mobilité et consort afin de gérer les travaux : une

¹ Conditions essentiellement liées à l'organisation du chantier.

² Projet de rénovation et sécurisation du tunnel Léopold II, Communes de Koekelberg, Ville de Bruxelles, Molenbeek-Saint-Jean et Ganshoren, rapport d'incidences, novembre 2016.

³ L'ARAU demande la fermeture définitive du tunnel Léopold II, 15 janvier 2016.

<http://www.arau.org/fr/urban/detail/328/l-arau-demande-la-fermeture-definitive-du-tunnel-leopold-ii>

fermeture complète d'au moins 3 ans ou une **fermeture partielle d'au moins 5 ans si les travaux étaient effectués de nuit. C'est cette deuxième option qui a été privilégiée** afin de maintenir le trafic le jour et parce qu'une intervention simultanée sur tous les tronçons n'était pas faisable, mais les délais ont rétréci car les travaux seraient effectués de nuit et pendant les congés scolaires.

Les communes ont signalé que les services de police n'avaient pas été informés des fermetures de voiries, déviations et autres lieux de stockage du matériel. C'est normal, répond Bruxelles Mobilité, car l'entreprise qui sera sélectionnée indiquera un planning et un phasage plus précis des opérations. **Les communes pourront mettre des conditions dans les autorisations de chantier qui seront demandés ultérieurement. Pourvu qu'elles n'oublient pas, comme c'est le cas place Rogier ou Porte de Ninove, qu'il y a aussi des piétons et des cyclistes dans l'espace public.**

Quelques apports baroques de la concertation : « on a pas retrouvé de permis pour les parkings » situés dans le parc derrière la basilique, déclare un fonctionnaire, ce qui en langage courant signifie : **ces parkings sont illégaux. L'ARAU croit se souvenir que c'est aussi le cas des deux trémies, d'entrée et de sortie, dites respectivement Sainte-Anne et Simonis**, qui sont situées à 4,80 mètres des façades et qui permettent d'alimenter les quartiers de la commune de Molenbeek.

Les plans de base du projet sont obsolètes (ils datent de 2012), certains mauvais esprits font remarquer que des arbres inscrits aux plans ont été abattus entre temps. On demande ce que signifie un pointillé vert indiqué aux plans : rien, c'est une scorie... Un avis conforme (obligatoire) actualisé de la Commission Royale des Monuments et des Sites a été demandé mais, par ailleurs, déclare le bureau d'études Agora qui a accompagné Bruxelles Mobilité, CRMS et Bruxelles Environnement ont été consultés et admettent les travaux envisagés dans le parc Elisabeth (classé).

Une riveraine qui a pris la peine de lire le rapport d'incidences soulève **les problèmes de cheminements posés aux piétons et aux cyclistes** actuellement, pendant le chantier et dans le futur : tout cela n'intéresse personne. « On s'est focalisé sur le tunnel ». Non, on n'a pas remis en question les aménagements discutables, non, on n'a pas étudié d'alternatives (comme la fermeture de certaines trémies). **Les effets cumulés avec les autres chantiers (porte de Ninove, piétonnier, Tour et Taxis, avenue du Port) n'ont pas été étudiés, non plus** que ceux des chantiers ou projets du tram 9, de la place Reine Astrid ou du ring, comme le souligne la note de mobilité de Stratec⁴.

Alors, tout va bien ? Non. Face à cette coalition embarrassée, s'appuyant sur l'analyse publiée le 16 janvier 2016, l'ARAU a demandé la fermeture pure et simple de cette infrastructure anachronique et nuisible, tout comme il avait plaidé la démolition du viaduc Reyers dès les années 80. Comme le montrent les études de l'urbaniste Paul Lecroart⁵, la réduction des

⁴ Travaux de rénovation du tunnel Léopold II | Étude de gestion de la mobilité, note de synthèse des résultats de l'étude de mobilité pour reprise dans le RIE, 19/02/2016

⁵ http://www.iau-idf.fr/fileadmin/user_upload/Enjeux/gd_projets_urbains/Colloque_22-23_nov_2007/contributions/CV/CVFinal_PaulLecroart.pdf

infrastructures permet de réduire le débit de véhicules motorisés et les nuisances inhérentes. **Songeons aux kilomètres de voies de tram, de bus, de pistes cyclables que la Région pourra réaliser avec les montants économisés !**

Dans l'immédiat, le demandeur en convenait, il serait opportun de faire un test pendant l'été 2017. Bruxelles peut-elle vivre sans tunnel ? En tout cas du côté de la Porte de Hal, la catastrophe annoncée n'a pas eu lieu malgré les 48.000 véhicules/jour qui l'empruntent. Tenons compte du retour d'expérience, a plaidé judicieusement le bourgmestre de Koelkelberg qui entend par ailleurs braver l'effectivité de la limitation à 50 km/h... Croyance d'un autre âge qu'en augmentant la vitesse et donc la consommation de carburant, la pollution de l'air, le bruit, le risque d'accident, on va résoudre les problèmes !

Une situation très périlleuse pour les usagers

Comme le rappelle une note du dossier⁶, la Région a choisi de rénover le tunnel Léopold II pour des raisons de sécurité : « *Le 29 mars 2012, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a marqué son accord sur la nécessité et le besoin urgent de rénover le tunnel Léopold II, compte tenu de l'insuffisance de ses équipements, de sa vétusté et du trop fort niveau de risque d'accidents qui en découle.* »

L'ARAU voudrait rappeler que, dès 2011, une note au Gouvernement⁷ mettait en évidence l'extrême dangerosité que l'état du tunnel Léopold II fait courir aux usagers :

- une partie des structures principales du tunnel présente une tenue au feu insuffisante ;
- la chaussée est fortement dégradée ;
- l'ouvrage présente plusieurs points de dangerosité intrinsèque (configurations accidentogènes) ;
- les aménagements et systèmes de sécurité présentent des performances insuffisantes par rapport aux standards actuels : les risques pour la sécurité des personnes et la sauvegarde des biens (en cas d'incendie notamment) sont importants ;
- de nombreux équipements d'exploitation et de sécurité sont en fin de vie, voire vétustes (plus de suivi constructeur) ;
- les équipements de ventilation sanitaire sont également en fin de vie. À moyen terme, le maintien d'un niveau correct de la qualité de l'air n'est plus assuré ;
- le système de contrôle/commande présente des capacités opérationnelles très insuffisantes ;
- les issues de secours, mal protégées du feu, trop espacées et inaccessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- le système d'évacuation des fumées en cas d'incendie : en cas de congestion à l'aval de l'incendie, les usagers sont plongés dans les fumées chaudes et toxiques. Ce système est d'une capacité totalement insuffisante en cas d'incendie de poids lourd. Ceux-ci sont en

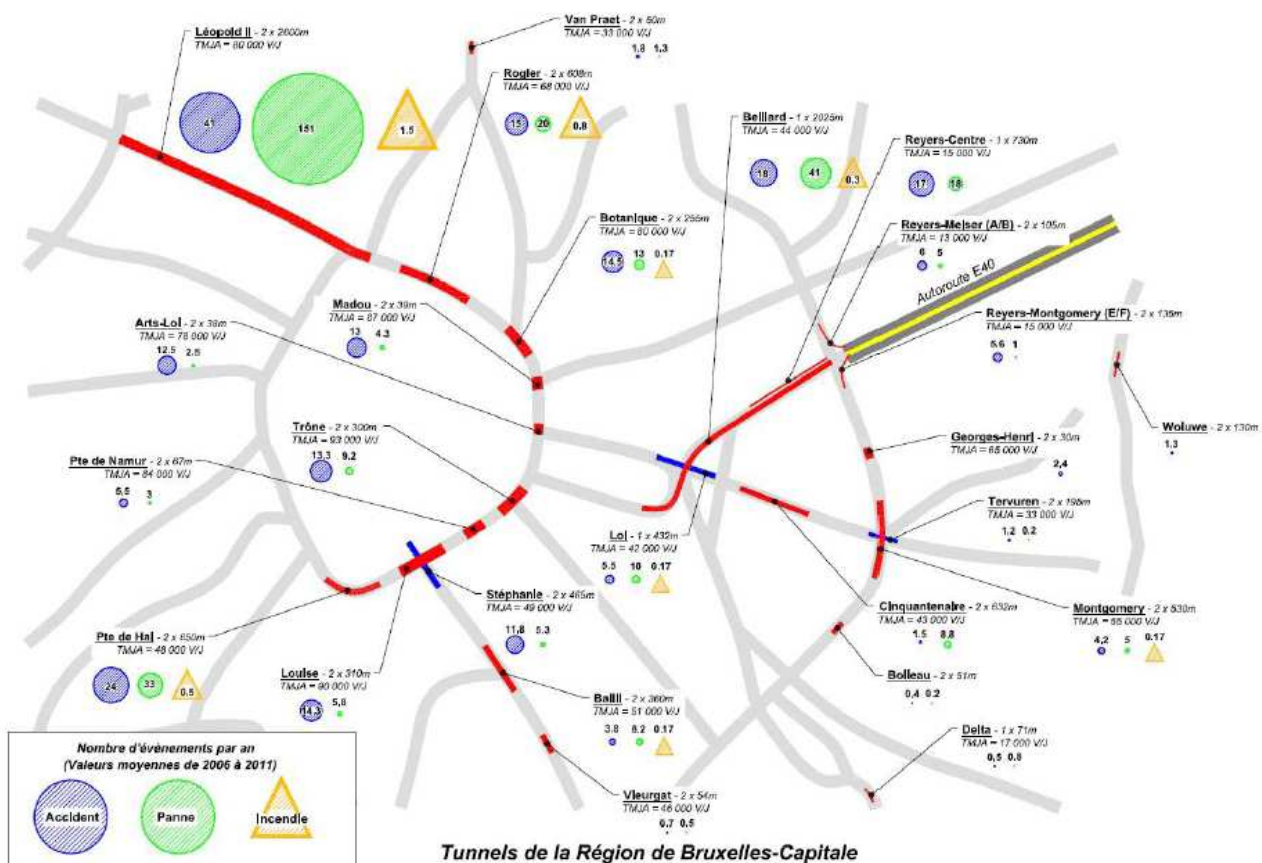
⁶ Travaux de rénovation du tunnel Léopold II | Étude de gestion de la mobilité, note de synthèse des résultats de l'étude de mobilité pour reprise dans le RIE, 19/02/2016.

⁷ Cabinet de la ministre Brigitte Grouwels, note aux membres du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, *Partenariat public-privé pour la rénovation et l'entretien du tunnel Léopold II. Accord préalable du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la réalisation d'un partenariat public-privé et décision de lancement du marché relatif au choix du partenaire privé par le biais d'une procédure de dialogue compétitif.*

principe interdits dans l'ouvrage, mais il n'y a pas de dispositif de contrôle d'accès (gabarit ou contrôle-sanction dissuasif) et les infractions sont fréquentes ;

- l'absence de protection des réseaux vis-à-vis de l'incendie : le maintien des fonctionnalités nécessaires à l'évacuation des usagers et à l'intervention des secours (alimentation électrique de l'éclairage et de la ventilation de désenfumage, radiocommunications) n'est pas assuré ;
- la tenue au feu des structures : la résistance des toitures de certains secteurs est insuffisante vis-à-vis de feux de type HCM (courbe hydrocarbure majorée) ;
- le réseau de défense incendie : la canalisation d'alimentation en eau des hydrants n'est pas protégée contre le feu et contre le gel ;
- l'obsolescence du système de contrôle / commande.

Suite à cette liste, qui a de quoi faire froid dans le dos, la note conclut qu'« en cas d'incident majeur, ces carences risquent d'entraîner la responsabilité de la Région. »



La dangerosité du tunnel Léopold II apparaît clairement sur cette carte. Source : Masterplan pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels routiers gérés par la Région de Bruxelles-Capitale, phase 1 : définition de mesures d'urgence, 2012.

Le « Masterplan pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels routiers gérés par la Région de Bruxelles-Capitale » de 2012 souligne que le risque d'incendie est d'autant plus important dans les tunnels les plus longs et les plus chargés (ce qui est le cas du tunnel Léopold II) : « Ces deux paramètres jouent en effet directement sur la probabilité d'occurrence d'un sinistre, sur le nombre d'usagers bloqués et sur le confinement des fumées. »

L'avis des pompiers mentionne d'ailleurs que certaines sorties de secours actuelles sont bloquées et demande un test global.

Si le projet de rénovation entend « remettre à niveau » les installations techniques, les facteurs de risque que sont la congestion et l'intensité du trafic ne seront en revanche pas traités... Les usagers des tunnels sont donc, depuis plusieurs années, en danger.

L'ARAU demande donc à la Région de faire procéder à la fermeture immédiate du tunnel Léopold II et invite les bourgmestres des communes concernées (Koekelberg, Ville de Bruxelles, Molenbeek-Saint-Jean et Ganshoren) à appuyer cette demande au nom de la garantie de la sécurité sur leurs territoires.

La fermeture indispensable et urgente du tunnel Léopold II devra bien sûr s'accompagner de mesures afin d'éviter des reports de trafic trop conséquents dans les quartiers habités. La période estivale paraît idéale pour faire un « test grandeur nature » qui permettra d'améliorer les scénarios de mobilité étudiés par le bureau d'études Stratec dans le cadre de la demande de permis. Il est important de préciser que ces scénarios ont pris comme base un flux automobile inchangé :

L'exercice théorique auquel nous nous sommes prêtés possède quelques limites, qu'il convient de rappeler :

- Aucun report modal (vers les transports en commun ou le covoiturage par exemple) n'a été considéré. Cela signifie que la demande routière est identique quel que soit le scénario. Il est plus que probable que le comportement des usagers du réseau routier change avec une augmentation de la congestion liée au chantier de la rénovation du tunnel.
- Par ailleurs, la demande horaire a également été maintenue constante. Une autre stratégie face à l'augmentation de la congestion peut être la modification des horaires de déplacements.
- Enfin, le télétravail n'a pas été modélisé.

Traduction : la mission confiée par l'autorité au bureau d'étude a été d'étudier le maintien du trafic automobile, sans considération des objectifs régionaux de diminution de la pression routière.

Ce test sera également précieux dans l'élaboration d'un projet de transformation de l'autoroute urbaine en boulevard urbain.

Conclusion

Le tunnel Léopold II est un projet de l'État belge dont le but était d'alimenter son bassin d'emploi en individualisant les coûts de transport, peu importe les externalités négatives sur le plan environnemental et social.

Il est inadmissible que la Région adopte la même attitude vis-à-vis des infrastructures de transport car son attractivité dépend de la qualité du cadre de vie, y compris pour les entreprises. Il est inadmissible que, l'État fédéral n'étant pas responsable de cet héritage, les Bruxellois doivent assumer les coûts de rénovation des infrastructures qui visent à pérenniser un « écosystème » obsolète et nuisible. Michel Hubert, professeur à l'Université Saint-Louis,

exprimait la nécessité d'un changement de paradigme dans une carte blanche publiée dans le journal *Le Soir* le 10 février 2016⁸ : « Cette « crise des tunnels » est une opportunité unique pour repenser le système de transport bruxellois et changer de paradigme. Le momentum est idéal si l'on reconnaît que la solution n'est plus à la construction de grandes infrastructures mais à des réalisations plus soutenables tant sur le plan économique qu'environnemental. Cette crise est donc l'occasion pour Bruxelles d'opérer son « mobility shift » et de rejoindre résolument les villes qui sont entrées dans l'ère post-carbone. »

Qui assumera la responsabilité en cas d'accident grave dans les tunnels ? La Région. Elle doit donc immédiatement fermer le tunnel Léopold II et, faute de moyens à investir dans les idées du passé, faire preuve de créativité pour forcer au report modal et au développement des solutions d'avenir : la mobilité partagée, la mobilité électrique, la mobilité connectée et autonome, la mobilité active dont le vélo.

Tant qu'il y aura impunité et même encouragement à circuler en ville en voiture et le plus vite possible, cela freinera les changements de comportement. Une phase test de fermeture totale qui prendrait effet le dimanche 2 juillet et durerait jusqu'au 31 août permettrait d'envoyer un signal fort aux usagers, de tester les itinéraires de délestage dès le ring pour les forcenés du volant et d'encourager tous ceux qui disposent d'alternatives à s'y convertir.

Il y a bien des bourgmestres suffisamment courageux pour fermer les prisons du fédéral pour cause de suroccupation, de même il faut fermer les tunnels suroccupés du fédéral.

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

⁸ « Tunnels bruxellois : le retour à la « normale » ? » in *Le Soir*, mercredi 10 février 2016.