

De : [Pierre Laconte \(FFUE\)](#)
A : ["afink@gov.brussels"](mailto:afink@gov.brussels); ["klowette@gov.brussels"](mailto:klowette@gov.brussels)
Cc : ["info.smet@gov.brussels"](mailto:info.smet@gov.brussels)
Cci : ["Bruno Clerboux"](#)
Objet : Conc. : problématique des tunnels
Date : mardi 26 avril 2016 09:24:00
Importance : Haute

Monsieur le Ministre, Beste Pascal,

Conc. : problématique des tunnels

Je reviens sur notre conversation à Habitat III Prague le mois dernier sur la problématique des tunnels et votre demande de suggestions. J'ai entretemps formulé ces suggestions lors de la Table Ronde de La Libre où j'espérais vous voir et lu l'article de L'Echo de samedi dernier.

Il me semble qu'il faut remettre toute la problématique des tunnels et viaducs en perspective, afin d'avoir une politique à court, moyen et long terme à ce sujet et donc de ne plus devoir réagir ponctuellement à chaud à l'avenir lors d'un autre incident, des plus probable. C'est l'opportunité de transformer un problème en un futur meilleur pour la fonctionnalité et la convivialité urbaines.

La Région devrait donc, me semble-t-il, lancer une étude pluridisciplinaire abordant cette question transversalement et itérativement selon 4 volets en interaction mutuelle :

- **un survey technique approfondi et fiable sur leur état et le coût d'entretien et de réparations**, ce qui implique entre-autre de le confier au minimum à 2 équipes différentes et réellement indépendantes pour recouper l'information ; en effet vu les montants en jeu, la pression de l'urgence pour le politique et l'apparente sous-capacité technique de l'administration , en tout cas provisoire, il y a danger potentiel que les problèmes et/ou leurs degrés d'urgence ne soient instrumentalisés (en fait : exagérés)
- **un examen transversal sur le rôle des tunnels en matière de mobilité dans le cadre du nouveau PRM** (plan régional de mobilité) ; 3 approches me paraissent importantes avec étude approfondie et scénarios:
 - déterminer ceux dont l'utilité apparaît toujours pertinente, ceux dont on pourrait se passer (et dont le maintien est à évaluer versus la qualité de l'espace public-cf infra), ceux qui sont plus nuisibles qu'utiles et qu'il faut fermer, ceux, éventuellement, qu'il faut créer
 - examiner cette utilité en concomitance avec un agenda à court, moyen et long terme par rapport aux autres mesures de mobilité, càd avec des phases à la fois volontaristes et réalistes de mise en œuvre des décisions (sinon voir ce qui se passe avec le piétonnier du Centre)
 - garder à l'esprit un développement territorial équilibré versus les besoins des différents acteurs pour maintenir une Région viable économiquement
- **une approche budgétaire sérieuse** et donc chère à établir car nécessitant d'aller techniquement suffisamment loin par rapport aux scénarios de maintien (réparation, entretien), destruction, création dont question supra - à l'instar de l'étude sur la Jonction Nord Midi par Infrabel entre 2009 et 2013 et dont les différents scénarios ont été étudiés techniquement de façon approfondie pour connaître leur coût de façon réellement crédible,
- **la prise en compte d'un 4è volet, tout aussi fondamental et presque toujours oublié**

ou sous-estimé – heureusement pas par vous : la qualité de l'espace public ; il est évident, par exemple, que votre décision de démolir le viaduc Reyers induira une amélioration considérable en matière urbanistique ; de plus vous l'avez prise après une étude de mobilité faite en urgence, procédé excellent, vu l'urgence et le caractère ponctuel de ce viaduc, mais insuffisante pour analyser le problème général des routes rapides dans Bruxelles

Une telle étude est donc nécessaire mais ambitieuse et lourde et, vu sa transversalité, nécessitant une approche de type étude d'incidences sur l'environnement.

Il me semble donc que la première chose à faire est un cahier de charges de qualité et très complet.

Ce cahier de charges, tenant compte des aspects d'aménagement du territoire, d'infrastructures pourrait être établi rapidement dans le cadre d'une mission ne dépassant pas les 85.000 €, donc sans appel d'offres, par un auteur d'études d'incidences (notamment pour des infrastructures), spécialiste de la mobilité et urbaniste. Je pense notamment à B. Clerbaux, qui a participé je crois au concours Rogier.

Avec mes meilleurs sentiments.
Hartelijke groeten,

Pierre

Pierre Laconte

President, Foundation for the Urban Environment - FFUE

Honorary Secretary General, International Association of Public Transport - UITP

President Belgian Delegation, Past-President, International Society of City and Regional Planners - ISOCARP

Member, Akademie der Kuenste, Berlin (Sektion Baukunst)

Abdijdreef, 19 - B-3070 Kortenberg (Belgium)

<http://www.ffue.org> - [LinkedIn](#) - [Facebook](#) - [@LacontePierre](#) [Twitter]

Tel. +32 (0)2 759 61 88