

Michel Hubert

L'Expo 58 et le "tout à l'automobile"

Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ?

Résumé

Alors qu'il fallut plus de quarante ans pour réaliser la jonction ferroviaire Nord-Midi, à peine trois années furent nécessaires pour métamorphoser profondément la ville de Bruxelles et en faire l'une des capitales européennes les plus motorisées. L'Expo 58 a joué un rôle accélérateur essentiel dans ce mouvement. Après avoir explicité les circonstances qui ont conduit au « tout-à-l'automobile » à Bruxelles, l'auteur s'interroge sur les difficultés de la reconversion de Bruxelles à un modèle de développement urbain moins dépendant de l'automobile. Le scénario tendanciel pour 2015 que nous prédit la Région de Bruxelles-Capitale annonce une écrasante domination de la voiture sur l'ensemble de la zone dite RER. La perspective de la situation de crise qui en découlera constitue une chance à saisir pour inverser la tendance. Au moment où un nouveau tournant technologique est en marche, seuls un plan d'investissement massif dans le transport collectif urbain bruxellois et l'insertion de celui-ci dans un système de gestion et d'information situé à une échelle fonctionnelle appropriée (zone RER) pourraient constituer le pendant des plans de développement du réseau routier qui ont marqué trois décennies au départ de l'Expo 58. Une telle politique ne pourra faire l'économie d'une réflexion sur les conditions de circulation et de stationnement du trafic routier, sur le coût externe du transport automobile et sur la contribution de celui-ci au financement des transports publics. Elle ne pourra davantage se faire sans la mise en place de dispositifs de participation citoyenne. La perte d'attractivité des espaces urbains dégradés par les grandes infrastructures routières du passé peut être combattue, comme le montrent les exemples de régénération urbaine mis en œuvre à Boston et à Madrid.

*Docteur en sociologie, **Michel Hubert** est professeur aux Facultés universitaires Saint-Louis où il préside l'Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB) et dirige le Centre d'études sociologiques. Ses recherches sont axées sur les problématiques bruxelloises, au premier rang desquelles, la mobilité. Il a notamment publié, avec B. Montulet et P. Huyen, *Etre mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2007, 208 p. (dont une synthèse partielle est parue dans *Brussels Studies*, n° 15)*

Contact :

Michel Hubert (réd. en chef.), 02/211 78 53 –
0485/41 67 64 – hubert@fusl.ac.be



Introduction¹

Le 19 octobre 1958, l'Expo 58 fermait ses portes. Pour autant, son impact sur Bruxelles ne s'est pas arrêté à cette date. Cet article s'attache d'abord à montrer l'influence décisive et durable la plus marquante que l'Expo 58 a eue sur la ville, à savoir son rôle de catalyseur du « tout-à-l'automobile ». Il s'interroge ensuite sur l'avenir des grandes infrastructures routières urbaines créées à partir de cette époque à un moment où un autre modèle de ville, moins dépendant de l'automobile, tend à s'imposer internationalement et où le développement d'une mobilité durable devient une priorité.

L'Expo 58, catalyseur du « tout-à-l'automobile » à Bruxelles

Les années 1950 constituent une période charnière en Belgique pour l'équipement automobile des ménages, après le creux dû à la guerre. Elles sont considérées comme celles du « take off » [Scholliers, 1992] avec le taux de croissance du parc de voitures particulières le plus élevé jamais enregistré (+ 175,3 %²) [voir Figure 1]. Le rythme d'accroissement annuel du nombre de véhicules, de 10% en moyenne pour l'ensemble du pays, est très sensiblement supérieur pour l'agglomération bruxelloise [Ministère des travaux publics et de la reconstruction, 1956]. Avec 1 véhicule pour 16 habitants en 1956, la Belgique est, avec l'Angleterre et la France, dans le peloton de tête européen, toutefois assez loin derrière les Etats-Unis qui, ayant entamé la production de masse plus tôt (avec la Ford T notamment) et ayant moins souffert de la guerre, atteignent déjà 1 véhicule pour 3 habitants. Alors qu'auparavant, l'automobile était réservée à une élite qui s'en servait d'abord comme nouveau signe de prestige social, l'après-guerre et les années 1950 en particulier sont marqués, dans les pays européens les plus industrialisés, par l'entrée

¹ Une version longue de ce texte paraîtra prochainement (2008) sous le titre « L'Expo 58 et la mobilité quotidienne à Bruxelles : une influence décisive et durable ? » dans Deligne Chloé et Jaumain Serge (ss dir.), *L'expo 58, un tournant dans l'histoire de Bruxelles*, Bruxelles, Le Cri.

² Le taux de croissance du parc au cours de la décennie suivante sera encore extrêmement soutenu (173,5 %) pour descendre à 53,4 % dans la décennie '70 et se stabiliser autour des 20 % les décennies suivantes. Au 1^{er} août 2006, 4.976.286 véhicules particuliers étaient recensés en Belgique.

de l'automobile dans l'ère de la consommation de masse (pour laquelle elle fait figure de fer de lance) et par l'avènement de la « société automobile » [Yonnet, 1984]³. Ce n'est toutefois qu'entre 1965 et 1980 que s'accomplira le resserrement de l'écart social dans les taux d'équipement automobile.

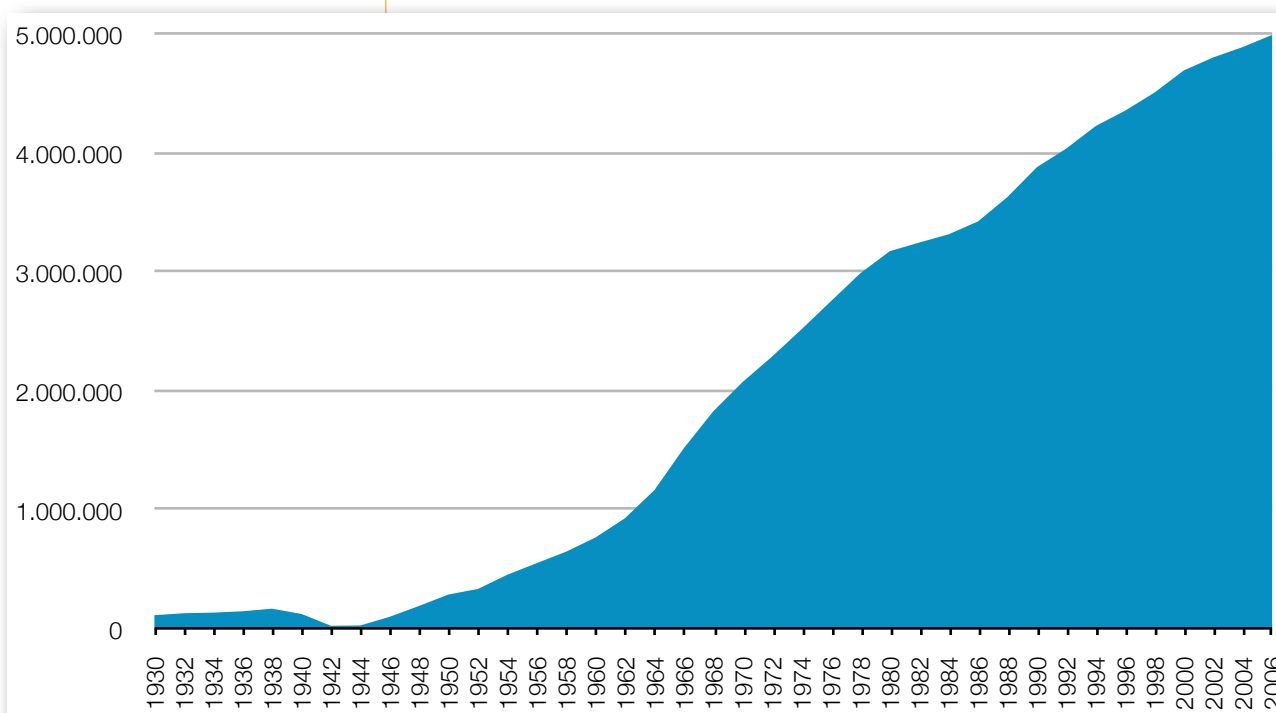


Figure 1 : évolution du nombre de voitures particulières en Belgique de 1930 à aujourd'hui

Source : Direction générale Statistique et Information économique et SPF Mobilité et transports

Bruxelles, Carrefour de l'Occident ?

Face à cette croissance rapide du parc automobile (auquel il faut ajouter les autobus, autocars et véhicules utilitaires, sans oublier les motocyclettes), le besoin se fait sentir d'adapter l'infrastructure routière.

Telle est l'ambition du vaste programme de modernisation du réseau routier belge et bruxellois, esquissé dès 1949, au sein du Ministère des travaux publics et de la reconstruction, par l'Administration des routes dirigée par Henri Hondermarcq. Il vise en effet à faire de la Belgique et de Bruxelles « l'un des carrefours routiers les plus importants de l'Occident » [Ministère des travaux publics et de la reconstruction, 1957 : 8]. Cette fonction, pour la Belgique, de plaque tournante du réseau européen est d'ailleurs reconnue par le Comité des transports internationaux du Conseil économique pour l'Europe, lors de sa réunion qui se tint à Genève en 1950 pour définir

³ La première Volkswagen Coccinelle est créée en 1938, la Renault 4 CV en 1946 et la Citroën 2 CV en 1949 pour ne citer que quelques exemples emblématiques.

le réseau « E » des grandes routes du trafic international et dans laquelle H. Hondermarcq joua un rôle de premier plan [Demey, 1992].

Dans ce contexte où un grand nombre d'itinéraires sont appelés à transiter par Bruxelles, le problème de l'encombrement de la capitale et de l'inadaptation de son infrastructure routière apparaît central. Un vaste programme de travaux est dès lors décidé qui aura pour double objectif de renforcer la capacité des artères radiales et de mieux répartir le trafic entre ces artères radiales par de meilleures voies concentriques (petite ceinture, grande ceinture, ring).

Pour H. Hondermarcq, « ce réseau n'a naturellement pas été établi en fonction des besoins particuliers de l'exposition ; il répond à des besoins permanents et ce qui importe, c'est de réaliser certains travaux dans un délai rapproché pour permettre de satisfaire les besoins du trafic exceptionnel pendant la période de l'Exposition » [Hondermarcq, s.d., cité par Demey, 1992 : 20]. Mais, les responsables reconnaîtront quand même que « sans justifier à elle seule l'exécution des travaux dans l'agglomération bruxelloise, l'Exposition a contribué à rendre ceux-ci *plus urgents* et, en conséquence, à déterminer pour cette exécution *un timing particulièrement rigoureux* » [Ministère des travaux publics et de la reconstruction, 1957 : 77]. Avec le recul, on peut aller plus loin et écrire que l'Expo 58 a constitué un catalyseur déterminant de la politique du « tout-à-l'automobile » développée à Bruxelles. En effet, elle a tout d'abord stimulé la confection d'un plan d'ensemble et l'obtention rapide d'un consensus à son sujet, malgré les diverses oppositions. Elle a permis ensuite d'en poser, en un temps record, des jalons essentiels et de franchir ainsi un point de non retour nécessitant la poursuite ultérieure des travaux, voire leur extension. Alors qu'il fallut plus de quarante ans de tergiversations pour réaliser la jonction ferroviaire Nord-Midi⁴, à peine trois années furent nécessaires pour métamorphoser les boulevards de petite ceinture (construction de plusieurs tunnels et réaménagement des voiries en surface), aménager ou réaménager une partie des boulevards extérieurs, construire la première partie du ring (entre les autoroutes d'Ostende et d'Anvers), reprofiler de nombreuses voies radiales (à commencer par le Boulevard Leopold II et son viaduc) et aménager des voies d'accès à l'Expo⁵. Au lendemain de celle-ci, le rythme des travaux se fera d'ailleurs déjà plus lent : après une pause jusqu'en 1962⁶, les investissements reprendront avec le réaménagement complet de l'avenue Louise sur le modèle de la petite ceinture ; ensuite, le plan de l'administration des routes de 1964 renforcera, sur le modèle « radial-concentrique », celui d'Hondermarcq et prévoiera la réalisation du ring, de nouvelles autoroutes de pénétration et voies express que l'Intercommunale B1, créée en 1971, se chargera de mettre en oeuvre, de manière incomplète suite à l'opposition croissante des habitants et des

⁴ En réalité, la saga de la Jonction a duré bien plus longtemps : on en parle dès 1837, la Ville prend favorablement position en 1865, on commence les travaux en 1911 (tandis que le Parlement continuait d'en débattre !) et on l'inaugure en 1952 [Brunfaut, 1959 ; Deligne, 1998].

⁵ Au total, ce sont 128 kilomètres de chaussées nouvelles ou modernisées, 119 carrefours aménagés, 36 ponts, 6 tunnels et 1 viaduc construits [Demey, 1992:29].

⁶ Pendant cette période, seul le tunnel Madou, dont la réalisation avait été postposée suite à un compromis avec la Ville de Bruxelles, fut creusé et la première partie du Boulevard de la Woluwe tracée.

communes⁷. Mis en service le 31 août 1986, le tunnel Leopold II, appelé, avec ses 2534 m de long, à remplacer le viaduc du même nom, clôturera trois décennies de grands travaux (auto)routiers à Bruxelles.

Les aménagements auraient-ils été d'une telle ampleur si l'Expo 58 ne leur avait donné un coup d'envoi aussi rapide et important ? On peut se permettre d'en douter. Certes, les « Trente Glorieuses » (1945-1975) ou la « phase A fordiste du quatrième Kondratieff (1948-1974) » [Vandermotten et Marissal, 2004 : 172] furent caractérisées, dans tous les pays industrialisés, par le développement rapide de l'industrie automobile et « le passage d'une économie de l'offre à une économie de la demande, fondée sur un recours massif au crédit privé et public », propice un peu partout à la réalisation, sur le même modèle, de gigantesques travaux d'infrastructure et à l'équipement automobile des ménages [Flonneau, 2008 ; McShane, 1997]. Il n'y a pas de raison de penser que la Belgique, à la pointe des idées modernistes et en pleine croissance économique, eût échappé à ce mouvement [Montulet, 1996]. L'hypothèse que nous formulons ici est que l'Expo 58, en constituant une date-butoir, a donné un formidable coup d'accélérateur à l'accueil massif de l'automobile à Bruxelles, au moment décisif de son « take off », traduisant ainsi dans l'espace le désir automobile de manière quasi instantanée. Sans cette échéance, les difficultés de la décision politique en Belgique (bien visibles lors de la construction de la Jonction Nord-Midi mais aussi lors de la réalisation d'autres grands travaux, tels que la construction de la Cité administrative de l'Etat [Delmotte et Hubert, 2008], par exemple) auraient très certainement conduit à un étalement des travaux d'infrastructures routières, qui serait entré en collision avec l'opposition citoyenne apparue quelques années plus tard face à d'autres grands projets (Quartier Nord, Marolles, périphérique sud,...) et avec la crise des grands récits de la modernité (Cf. infra).

L'Expo 58 fut donc, selon nous, une chance unique pour les ingénieurs de la route. Non seulement elle rendait des travaux d'infrastructure routière nécessaires (même s'il faut se rappeler que le parc automobile de l'époque était près de dix fois inférieur

⁷ On peut considérer que l'arrêté royal du 14 janvier 1969 « relatif à des primes de productivité en faveur des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics », adopté à l'initiative de Jos De Saeger, Ministre des Travaux publics et qui visait à attirer dans la fonction publique des ingénieurs davantage tentés par le secteur privé, a constitué un incitant puissant à cette boulimie de travaux. Ces primes se décomposaient en trois parties : prime pour « mission spéciale », prime « de promotion » et prime « de responsabilité ». Cette dernière, qualifiée de « prime béton » dans le sésail, était réservée au secrétaire général, aux ingénieurs civils des Services techniques généraux et aux ingénieurs civils attachés au cabinet du Ministre. Elle était fixée à 0,2 pour 1000 du montant des travaux à exécuter pour l'auteur de projet et à 0,3 pour l'ingénieur dirigeant chargé de l'exécution et de la surveillance des travaux. Comment, dans ces conditions ne pas réaliser des travaux publics d'envergure qu'ils soient routiers ou de métro (Cf. le surdimensionnement de certaines stations de métro à Bruxelles). Cette prime a été convertie en forfait, réservé aux « 1ers Ponts et Chaussées », lors de la création de la Région de Bruxelles-Capitale, quel que soit le volume de béton coulé. La « Circulaire De Saeger », édictée le 17 juin 1970 par le même Ministre des Travaux publics et fixant un nombre minimal d'emplacements de stationnement dans les nouveaux immeubles en fonction de leur affectation (pour les bureaux, 1 emplacement par 50 m²), a également eu un impact important à Bruxelles sur la « production de béton » au profit de l'automobile. Cette circulaire n'a été annulée par la Région de Bruxelles-Capitale que le 12 décembre 2002 (« Circulaire Draps »).

à ce qu'il est aujourd'hui et que l'on s'attendait à ce qu'à peine dix pour cent des visiteurs de l'Expo [Demey, 1992 : 21] s'y rendent en voiture), mais elle offrait aux ingénieurs un argument décisif. Les travaux d'infrastructure routière permettaient en effet de transposer dans la ville l'image de modernité que l'Expo voulait diffuser de la Belgique et de Bruxelles. Cette modernité renvoyait d'abord à une notion de progrès, associée à une individualisation croissante. « Le transport individuel doit être favorisé car il s'inscrit comme un facteur de progrès économique et social incoercible dont l'ignorance ou le mépris dans une conception dirigiste ne pourrait entraîner



Figure 2 : Omer Vanaudenhove et le plan « Bruxelles, Carrefour de l'Occident »

que désordre urbain et déclin de la vitalité des centres » [Hondermarq, 1964, cité par Demey, 1992 : 55]. Elle était ensuite une esthétique. « (...) les villes sont des êtres vivants, elles grandissent, végètent ou meurent selon qu'elles s'adaptent ou non aux nécessités de la vie moderne. Or, Bruxelles doit vivre et grandir, et c'est à cette grandeur que doivent tendre tous nos efforts. L'achèvement des travaux offrira l'éclatante démonstration de ce que, loin de détruire l'esthétique de la cité, sa modernisation lui aura conféré une allure plus grandiose, répondant en tous points à sa dignité de capitale européenne » [Ministère des travaux publics et de la reconstruction, 1956 : 77]. Et c'est bien là l'argument ultime : faire de Bruxelles la capitale de

l'Europe de demain. Au centre du réseau autoroutier européen, « notre Capitale, carrefour des grandes voies traditionnelles de l'Occident, pourra, en toute légitimité, revendiquer une place de choix dans l'Europe Unie de demain », écrira Omer Vanaudenhove en conclusion de la publication du Ministère des travaux publics et de la reconstruction, « Bruxelles, Carrefour de l'Occident » [1956 : 95]. Surnommé « l'ange de la route », il fera à nouveau allusion à ce dessein lors de l'inauguration partielle des nouveaux boulevards de petite ceinture, le 28 septembre 1957, alors que la Belgique est depuis peu officiellement candidate au siège de la Commission et du Conseil des Ministres européen⁸. « Désormais, en tout cas, l'argument sera abondamment utilisé pour justifier des travaux d'envergure, notamment pour poursuivre l'équipement de la petite ceinture » [Demey, 1992 : 29].

L'archétype d'une problématisation « nomologique » de l'ordre routier

Il est intéressant de revenir un instant sur la vision de la circulation routière qui transparait de manière quasi paradigmatique des propos et de l'action d'Henri Hondemarcq⁹ et de ses successeurs. Elle est en effet typique du régime de problématisation¹⁰ que Pierre Lannoy [1999] appelle « nomologique ». Dans ce régime, l'état naturel¹¹ de l'ordre routier est clairement décrit comme un état conflictuel, entre les différents occupants de la rue, entre les différents flux de circulation, voire entre les différentes classes sociales. Il faut donc « pacifier la route en organisant la vitesse¹² » à travers l'instauration d'un code de la route et la réalisation d'aménagements routiers destinés principalement à séparer les flux de circulation (ce qui entrave le plus la circulation automobile, ce sont en effet tous les obstacles qui en réduisent la vitesse : piétons, cyclistes, transports en commun, voitures en stationnement,...). C'est ainsi que va naître aux Etats-Unis une nouvelle « science », l'ingénierie du trafic routier (« traffic engineering ») dont H. Hondemarcq se revendique, lui qui voudrait en être un des fers de lance en Europe pour réduire le retard accumulé

⁸ Bruxelles reçut en effet ce siège à titre « provisoire » dès 1959.

⁹ Il faut reconnaître à H. Hondemarcq un rôle de visionnaire, lui qui proposa dès 1951 la création d'un ring autour de Bruxelles (dont le tracé effectif correspondra, à l'exception du tronçon sud, à ses prévisions) et qui avait prévu que le nombre de voitures particulières dépasserait en Belgique, dès les années 1980, les trois millions d'unités.

¹⁰ Un régime de problématisation est un mode de définition et de traitement, par les acteurs concernés, d'une question jugée problématique.

¹¹ Par état naturel, Lannoy [1999:38] entend « le caractère du phénomène inhérent à sa nature, tel qu'il définit cette nature en dehors de toute intervention réfléchie et responsable ».

¹² L'histoire des transports peut d'ailleurs être lue comme une histoire de la vitesse [Studený, 2005].

en la matière par le vieux continent¹³. Grâce à cette science, « il est actuellement possible de déterminer, de manière certaine, le moment à partir duquel il faut absolument prévoir des aménagements à niveaux différents. Ce sont de telles études, très poussées, qui ont permis aux techniciens de notre pays de désigner avec précision ceux des croisements de la petite ceinture qui devaient, dans l'immédiat, être transformés de manière à permettre au trafic de se dérouler à des niveaux différents »¹⁴ [Ministère des travaux publics et de la reconstruction, 1956 : 64]. Un autre type de friction que nos ingénieurs étudièrent de près est l'opération qui « s'appelle, en termes de 'traffic engineering', l'entrecroisement »¹⁵, c'est-à-dire le moment où, par exemple, le trafic empruntant les tunnels souhaite quitter cette allée principale, et inversement. « La technique routière fournit la solution de cette question, en ce sens qu'elle permet de déterminer les longueurs d'entrecroisement minima nécessaires » [Ministère des travaux publics et de la reconstruction, 1956 : 66]. C'est ainsi que « dans le cas des boulevards de petite ceinture, aucune section d'entrecroisement entre les futurs carrefours successifs n'aura moins de 100 m », ce qui permet l'entrecroisement dans de bonnes conditions de 1200 véhicules par heure. A l'époque, le trafic attendu à l'heure de pointe ne devait pas dépasser 700 véhicules par heure. La petite ceinture voit défiler aujourd'hui environ 60.000 véhicules par jour¹⁶...

La difficile reconversion de Bruxelles à un modèle de ville moins dépendant de l'automobile

Ralentir tout en restant (hyper)mobile

L'exemple des sections d'entrecroisement à la sortie des tunnels bruxellois est intéressant. Alors que ces sections étaient considérées par les ingénieurs de l'époque comme un modèle de rationalité et de progrès, en tant qu'elles permettaient d'assurer la fluidité du trafic, aujourd'hui non seulement elles fonctionnent généralement mal, en raison de la saturation du réseau routier, mais elles sont devenues un problème urbanistique majeur. En de très nombreux endroits, en effet, elles symbolisent

¹³ « La circulation est devenue une technique et la technique est l'affaire des techniciens », dira-t-il [cité par Demey, 1992:55]. Au retour d'un voyage d'étude aux Etats-Unis, il estimait que ce pays avait 25 ans d'avance sur l'Europe. Le « traffic engineering » est né en effet dans les années 1920 aux Etats-Unis, sous l'impulsion notamment de Miller McClintock, comme l'analyse en détail P. Lannoy [2003]. Le rôle en pointe que veut jouer la Belgique en la matière n'est pas entièrement neuf quand on sait que l'Association internationale des congrès de la route tint son deuxième congrès à Bruxelles en 1910, après le Congrès de Paris en 1908 [Lannoy, 1999].

¹⁴ Pour faire face à ce que M. Halsey [1941, cité par Lannoy, 1999] appelle la friction d'*intersection* (entre voies de circulation perpendiculaires).

¹⁵ Ou « friction interne » (entre véhicules circulant dans la même direction). Outre la friction d'*intersection* et la friction *interne*, M. Halsey [1941, cité par Lannoy, 1999] considère encore la friction *marginale* (accrochages avec des obstacles situés le long de la voie de circulation, comme des voitures en stationnement, des piétons, des cyclistes, etc.) et la friction *frontale* (entre véhicules circulant en sens inverse).

¹⁶ Entre 6 et 22 h, dans les deux sens. Source : SPF Mobilité et transports, Recensement général de la circulation 2005, n°32, novembre 2006.

la mainmise de l'automobile sur l'espace public, par le fait qu'elles rendent de très larges voiries infranchissables par d'autres usagers (piétons, cyclistes,...). A titre emblématique, citons les exemples du square Vergote et de l'avenue de la Toison d'or coupés en leur centre par une autoroute urbaine.

C'est qu'entre-temps, une autre vision de la circulation urbaine est apparue, un autre régime de problématisation¹⁷ que P. Lannoy [1999] va qualifier d'« éthologique ». Plusieurs scientifiques vont ainsi montrer qu'« une extension de la voirie ne rend pas la circulation plus fluide, mais au contraire augmente le nombre de véhicules en circulation, ce qui a pour conséquence de maintenir, voire d'augmenter, le taux de congestion » [Lannoy, 1999 : 44] et que, dès lors, la pression automobile, tout comme d'ailleurs le risque d'accident, est inhérente au phénomène de la circulation. « Ni l'un, ni l'autre ne peuvent être éliminés, mais ils peuvent être réduits » au sein de ce qu'on va dorénavant considérer comme un système. Dans celui-ci, tous les acteurs ont un rôle à jouer (de l'automobiliste aux autres usagers, en passant par les responsables des différents niveaux de pouvoir, les sociétés de transport, etc.), contrairement au régime « nomologique » où la responsabilité est aux mains des seuls représentants du collectif (élus, institutions et administrations publiques). Il est, de ce point de vue, assez significatif de souligner qu'après que les compétences « travaux publics » et « communications » aient été largement régionalisées, elles se trouvent dorénavant réunies sur la tête des responsables, qu'ils soient ministre ou échevin, sous le vocable plus englobant de « mobilité » [Misonne et Hubert, 2003].

On peut dire qu'à Bruxelles, la mise en place d'un régime de problématisation « éthologique » visant à réduire la pression automobile par un meilleur partage de l'espace public entre tous les usagers (automobilistes, transports publics, piétons, cyclistes, etc.) est au centre des débats depuis la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989. Dès le premier gouvernement Picqué, cela s'est traduit notamment, à l'instigation du Ministre des travaux publics Jean-Louis Thijs, par l'aménagement de sites propres pour trams dans les voiries qui le permettaient (rue de Stalle, avenue Brugmann, rue Royale...). Cette politique de protection des modes de déplacement alternatifs à la voiture a suscité de nombreux débats (Cf. la controverse autour du caractère franchissable ou non des sites propres de l'avenue de la Régence et du goulet Louise sous le gouvernement Picqué II ou celle à propos du réaménagement de la rue de la Loi pour y créer une double piste cyclable).

Alors que ces discussions sont loin d'être tranchées au moment où les « points noirs » du réseau de transports en commun de surface nécessitent, pour être levés, des aménagements clairement défavorables au mode automobile [Courtois et Dobruszkes, 2008], une autre manière de penser le partage de l'espace public a vu le jour récemment à l'occasion du réaménagement de la place Flagey à Ixelles. Après moults rebondissements, le projet retenu¹⁸, suite à un concours international (2006), fait le pari d'un aménagement d'un seul tenant, donnant la part belle aux modes « doux » mais sans marquer physiquement des frontières trop nettes entre les diffé-

¹⁷ L'apparition d'un nouveau régime de problématisation ne fait pas disparaître pour autant le précédent. Ils peuvent coexister ou s'hybrider, par exemple.

¹⁸ Du bureau d'architectes paysagistes allemand Latz & Partner associé au bureau bruxellois D+A International. Sur le cas Flagey, voir Cahiers de La Cambre Architecture [2005].

rents usagers. Le réaménagement prévu pour la place Rogier¹⁹ et pour la place de la Monnaie²⁰ relève de la même philosophie. Ces exemples feront-ils école et confirmeront-ils l'ascendant que semblent prendre sur les ingénieurs les architectes, urbanistes et paysagistes ?

Effacer l'empreinte laissée par les grands travaux réalisés pour l'Expo 58 semble en tous cas bien difficile. Ainsi, dans le cadre d'une étude portant sur la revitalisation du Haut de la ville, commanditée en 2003 par le Secrétaire d'Etat W. Draps, en charge de l'Aménagement du territoire dans le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le bureau d'études urbanistiques Clerbaux-Pinon a proposé d'enfouir la longue « section d'entrecroisement » de l'avenue de la Toison d'or de manière à recréer une promenade urbaine et à aménager une place publique reliant l'avenue de la Toison d'or au boulevard de Waterloo qui lui fait face. Il a dû constater les nombreuses difficultés tant techniques (modification des parkings et de leurs accès) que pratiques (ampleur et durée des travaux) et financières (limites du budget régional) de tels aménagements.

Dans le même esprit, le schéma directeur « Botanique »²¹, adopté en 2006 par le Gouvernement bruxellois, prévoit la mise en tunnel de la voirie routière de transit existant avenue Victoria Regina, le long du jardin botanique, de manière à rendre plus convivial le boulevard du même nom et à le relier à nouveau au jardin. Mais ce

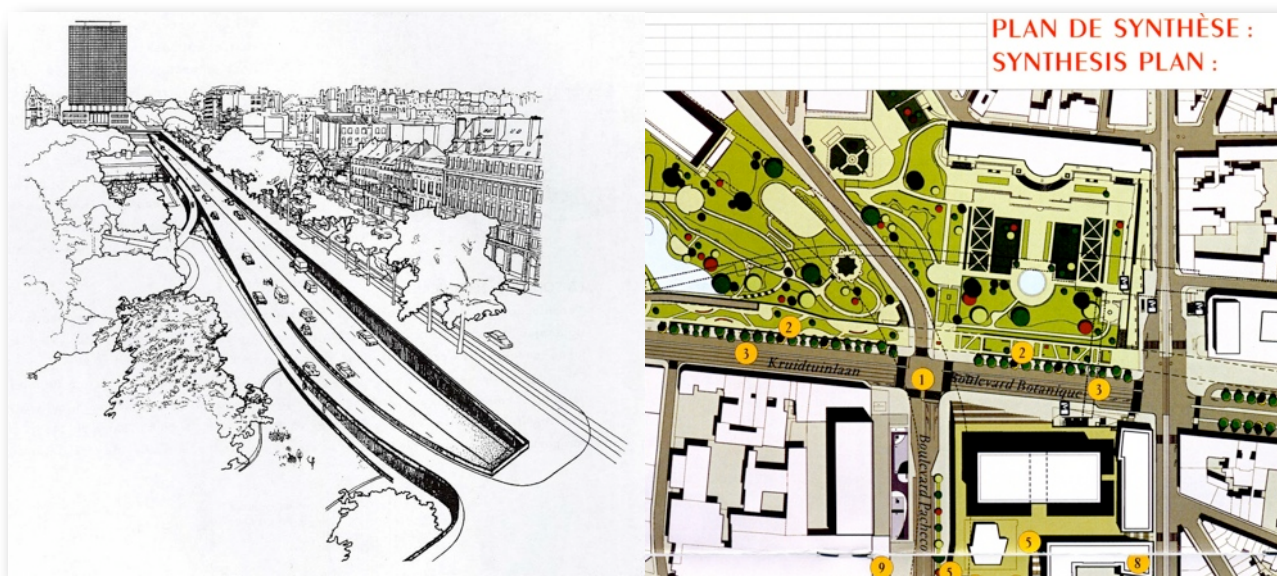


Figure 3 : l'enfouissement de l'avenue Victoria Regina (à gauche) telle que prévue par le schéma directeur « Botanique » (à droite)

¹⁹ Le projet retenu, suite également à un concours international (2006), est celui du bureau d'architectes bruxellois Xaveer de Geyter.

²⁰ Le concours (2006) a donné ici gagnant l'architecte-urbaniste Benoît Moritz (MSA).

²¹ Oeuvre de l'architecte-urbaniste Benoît Moritz (MSA), associé à l'architecte français Yves Lyon.

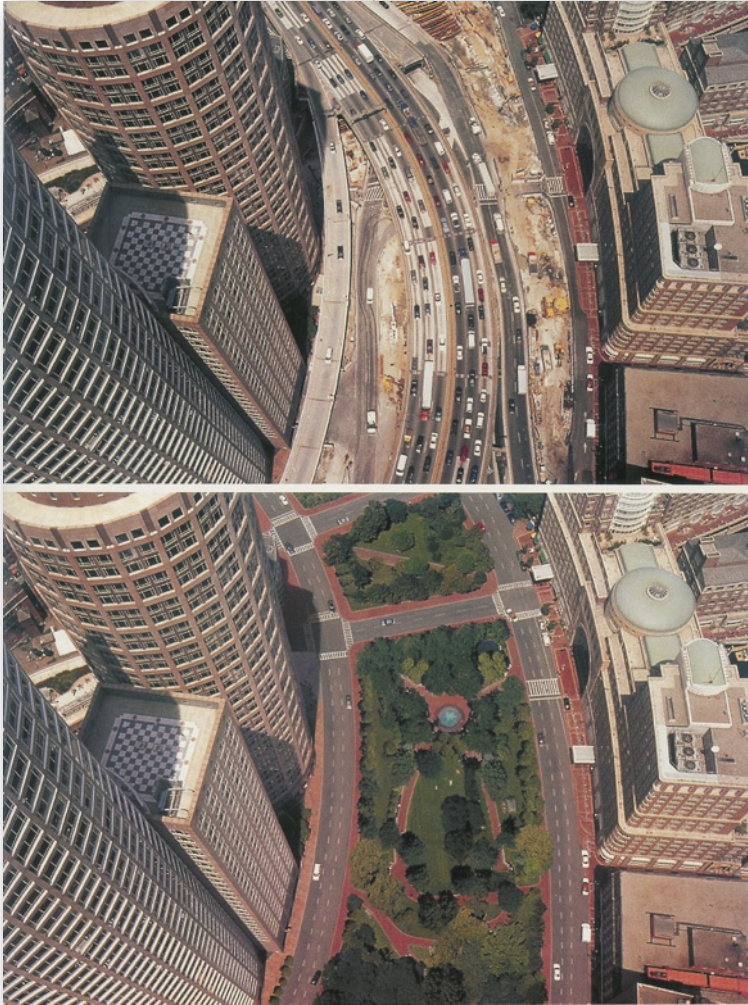


Figure 4 : la « Central Artery » de Boston après son enfouissement

Photos: Andy Ryan, in McNichol, Dan, *The Big Dig*, New York: Silver Lining, 2000, p. 15

projet, pas plus que le précédent, ne fait encore l'objet d'un budget et d'un calendrier.

Beaucoup de travaux publics aujourd'hui à Bruxelles cherchent, non sans difficultés²², à rétablir des espaces de convivialité là où les décennies précédentes avaient voulu « adapter [à la modernité] le réseau urbain existant, forcément établi sur des données du passé » [Ministère des travaux publics et de la reconstruction, 1956 : 10]. Cette entreprise, s'engage sans nécessairement remettre en cause la capacité des infrastructures existantes (dans les exemples cités plus haut, on parle d'enfouissement des voiries existantes et non de leur suppression ou de leur réduction) mais en envisageant même, le cas échéant, l'amélioration de leurs performances²³.

Ce paradoxe n'est qu'apparent dans la mesure où ce type d'aménagement, qui fait la part belle aux modes doux, doit s'accommoder d'une mobilité accrue. On ne s'est en effet jamais autant déplacé qu'aujourd'hui. A titre d'exemple, le nombre de véhicules-kilomètres²⁴, qui est un bon indicateur du volume des déplacements automobiles, est toujours en augmentation en Belgique, même si c'est à un rythme tendanciellement en baisse²⁵ ; le nombre de déplacements réalisés par les usagers de la STIB [Région de Bruxelles-Capitale, 2006] a, quant à lui, augmenté de 60% entre 2000 et 2006. Loin d'être statique, notre société est devenue hypermobile, en tous cas dans certaines de ses composantes. Ce que l'on souhaite, c'est donc pouvoir continuer à se déplacer de

²² L'enquête publique en juin-juillet 2007 autour du réaménagement de la place Rogier a bien montré, par exemple, la difficulté de combiner l'exigence de rendre cette place principalement aux piétons et aux cyclistes avec le passage de près de 1500 bus De Lijn par jour et le maintien sur la place d'une trémie d'accès au parking souterrain.

²³ L'enfouissement de l'avenue Victoria Regina ou du tunnel Toison d'or n'exclut pas d'améliorer l'accessibilité des parkings publics existants. Le réaménagement de la place Flagey s'accompagne de la création d'un parking souterrain. En 1986, le remplacement du viaduc du Boulevard Leopold II par le tunnel du même nom a permis de faire passer les voies rapides de trois à quatre, sans compter l'espace libéré en surface.

²⁴ Nombre de véhicules x distance moyenne parcourue.

²⁵ Entre 1970 et 2003, le trafic routier a été multiplié par plus de trois, pour s'établir à l'indice 317 (base 1970=100) [Defeyt, 2005].

plus en plus vite et de plus en plus loin²⁶, tout en bénéficiant, lorsqu'on s'arrête ou lorsqu'on ralentit, d'espaces de détente et de flânerie plus « lents »²⁷.

Bruxelles n'est pas la seule ville au monde à chercher à reconquérir l'espace public dégradé par les grandes infrastructures routières urbaines créées au milieu du XXe siècle. Boston et Madrid sont sans doute parmi les exemples les plus marquants. La première a réalisé l'enfouissement d'une autoroute urbaine surélevée (du type du viaduc Leopold II mais en plus large) de près de 3,5 kms (la « Central Artery »), construite en 1959, dans le but de libérer la surface, d'y créer un espace vert et de

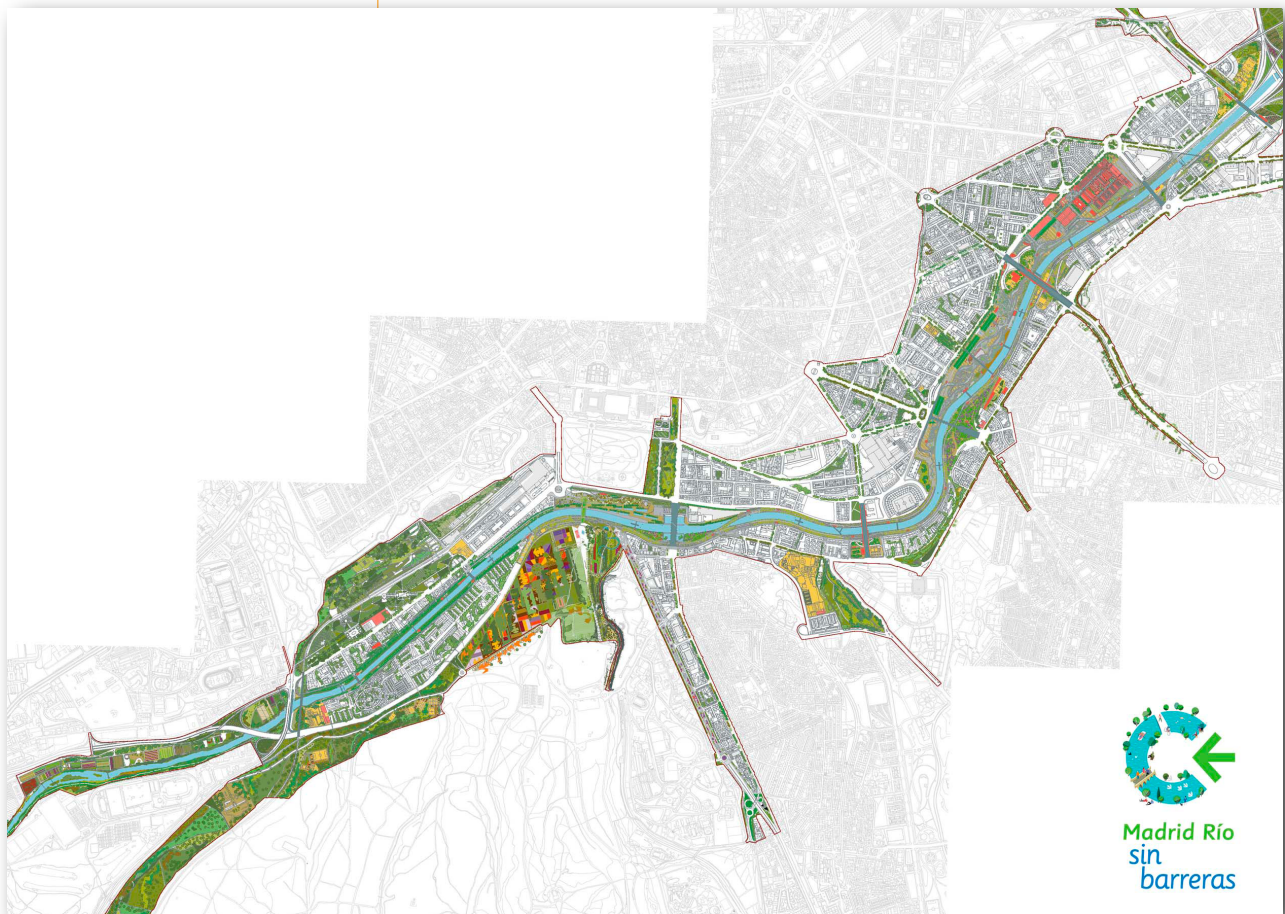


Figure 5 : le projet de revitalisation urbaine « Madrid Río »

Source : <http://www.munimadrid.es> (onglet « Urbanismo e infraestructuras »)

²⁶ Il faut bien sûr évoquer aussi l'augmentation du nombre de déplacements en avion. En 2005, le nombre total de passagers transportés par avion dans les 25 pays de l'UE a augmenté de 8,5% par rapport à 2004, pour atteindre plus de 700 millions de passagers. Cette progression avait été de 8,8% en 2004 (source : Eurostat).

²⁷ Les « zones 30 », dont le nombre augmente à Bruxelles [Région de Bruxelles-Capitale, 2006] comme ailleurs, et les « zones de rencontre » (20 km) relèvent aussi de cette logique.

supprimer la barrière que cette autoroute urbaine constituait par rapport au front de mer. Entièrement finalisé en 2006, après plus de vingt ans d'études et de travaux, ce nouvel aménagement, s'il constitue un soulagement pour la qualité de la vie urbaine, continue néanmoins à être interrogé pour son caractère « auto centré » (la voirie souterraine est de même capacité que l'ancienne autoroute surélevée) et pour sa capacité à réellement retisser le tissu urbain [Finstein, 2005].

De son côté, la ville de Madrid a inauguré cette année la mise en tunnel de la partie ouest de l'ancien périphérique M30 (l'équivalent de la « petite ceinture » bruxelloise) pour retrouver la rivière de Madrid (Rio Manzanares), la régénérer et en améliorer l'environnement (« Proyecto Madrid Rio »). A terme, ce sont pas moins de 1.170.000 m² d'espaces verts qui seront aménagés à la place de l'ancienne autoroute, une plage urbaine, 42 km de pistes cyclables, une douzaine de ponts pour cyclistes et piétons, des aires de jeux et de détente, etc.

Une intermodalité en panne technologique ?

Aujourd'hui, les grands récits de la modernité sont entrés en crise. La modernité se fait réflexive. La voiture n'est plus seulement vue comme flexibilité mais aussi comme contrainte [Urry, 2005 : 71]. Ceci étant l'individualisation est toujours en marche et conduit à une autonomie croissante vis-à-vis des contraintes spatiales et temporelles [Ascher, 2004]. Dès lors, l'auto-mobilité tend à ne plus se confondre avec l'automobilisme [Remy, 2007] : l'automobile ayant montré ses limites (de plus en plus chère, engluée dans les embouteillages, à la recherche d'emplacements de parking de plus en plus rares), l'exigence d'autonomie et de maîtrise individuelle des déplacements de chacun tend aujourd'hui à se réaliser à travers différents moyens (voiture, transports collectifs, deux-roues...), choisis en fonction du type de déplacement à effectuer, du moment où il se produit et de la destination visée.

Le troisième régime de problématisation identifié par Lannoy [1999] et qu'il qualifie de « technologique » pourrait être bien adapté à la mobilité intermodale. Ce qui le caractérise, c'est la rupture de l'isolement dans lequel l'usager était confiné jusque là : isolement de l'automobiliste qui n'est pas informé des bouchons ou des travaux qu'il risque de rencontrer, isolement du feu de signalisation non coordonné avec celui du carrefour adjacent, isolement du voyageur en transports publics urbains qui ignore quel sera son temps d'attente à un arrêt, etc. « La rupture de cet isolement passera par une gestion dynamique, tant de l'usage des infrastructures que de la tâche de conduite ou encore de la politique de sécurité elle-même, dont la télématique est à la fois le modèle et l'outil » [Lannoy, 1999 : 47]. L'information et le réseau sont des éléments clés de ce régime de problématisation. Il s'agit en quelque sorte de construire, en temps réel, « une situation d'information tendant à être parfaite dans laquelle s'exercera la rationalité individuelle » [Lannoy, 1999 : 51] et de passer « d'une culture extensive de la voirie à une culture intensive du réseau, ou d'une politique de l'offre à une gestion de la demande ».

De ce point de vue, Bruxelles semble à nouveau en mauvaise posture. D'une part, une gestion efficace de l'information nécessite de privilégier la cohérence du réseau fonctionnel plutôt que celle du territoire administratif. Or, l'on connaît la situation institutionnelle de la Région de Bruxelles-Capitale qui n'est pas en mesure de nouer

des accords de coopération avec les régions wallonne et flamande voisines pour gérer une « communauté urbaine de transport » telle qu'il en existe dans de nombreux pays. D'autre part, la STIB n'est pas parvenue à ce jour, pour des raisons qui tiennent tantôt à sa politique propre, tantôt à la complexité institutionnelle bruxelloise, à imposer un système d'information efficace pour ses véhicules (la télécommande des feux aux carrefours, par exemple, est loin d'être généralisée²⁸) et pour ses usagers qui sont rarement informés « en temps réel » (les panneaux de temps d'attente aux arrêts sont lacunaires ou avariés ; les informations par téléphone ou par sms sont hors de prix quand elles ne sont pas inexistantes ; l'internet mobile est inabordable pour la majorité des usagers des transports publics,...). Or, l'on connaît l'importance pour les usagers, existants mais aussi potentiels, de bénéficier d'un service qui leur facilite la vie plutôt qu'il ne la complique [Montulet et al., 2007]. Pendant ce temps, le GPS rencontre un succès phénoménal auprès des automobilistes et l'assistance en direct de leurs déplacements (radioguidage, mobiligne, etc.) leur est assurée.

Conclusion

Estimant que c'était la ville qui devait s'adapter à l'automobile et non l'inverse, Henri Hondermarcq s'inscrivait dans la conception de la modernité qui animait la Belgique et l'Expo 58. Avec les responsables politiques de l'époque, il n'a jamais envisagé une autre perspective pour Bruxelles que celle ouverte par un certain modèle américain, associant fluidité du trafic automobile et esthétique urbaine. C'était d'ailleurs, aux yeux de ces visionnaires, le moyen le mieux indiqué pour assurer la grandeur de la ville et faire de Bruxelles la capitale de la future Europe unie (pour ne pas dire des Etats-Unis d'Europe). D'une certaine manière, c'était l'époque où l'Etat central élaborait, avant l'heure, un « Plan de développement international » (PDI) pour Bruxelles et faisait du « marketing urbain » au bénéfice de sa capitale.

L'Expo 58 a donc donné, à Bruxelles, une impulsion décisive et durable à une politique du « tout-à-l'auto », à un moment-clé, celui du « take-off » automobile. Le moment initial crucial de l'Expo 58, en constituant une date-butoir, a réglé le tempo et a largement contribué à faire de Bruxelles, avec moins de deux habitants par véhicule, l'une des capitales européennes les plus motorisées²⁹.

Le scénario tendanciel pour 2015 [Région de Bruxelles-Capitale, 2006] annonce une écrasante domination de la voiture sur l'ensemble de la zone dite RER, c'est-à-dire le territoire concerné par l'extension du futur Réseau Express Régional³⁰. Un

²⁸ L'article 36 du contrat de gestion 2007-2011 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB prévoit « d'équiper, pour avril 2008, 150 carrefours sur les axes prioritaires ainsi que le matériel roulant desservant ces axes » à l'aide d'un système unique de télécommande (p. 43). De manière symptomatique, la signature du contrat n'était pas encore sèche qu'un retard de deux ans était annoncé pour la mise en place de cet équipement.

²⁹ Il en va de même si on compare Bruxelles aux villes de taille similaire.

³⁰ Soit 135 communes pour près de trois millions d'habitants comprenant la Région de Bruxelles-Capitale (19 communes, 1 million d'habitants), la première périphérie (33 communes, environ 600.000 habitants) et la deuxième périphérie (83 communes, près d'1,4 million d'habitants)

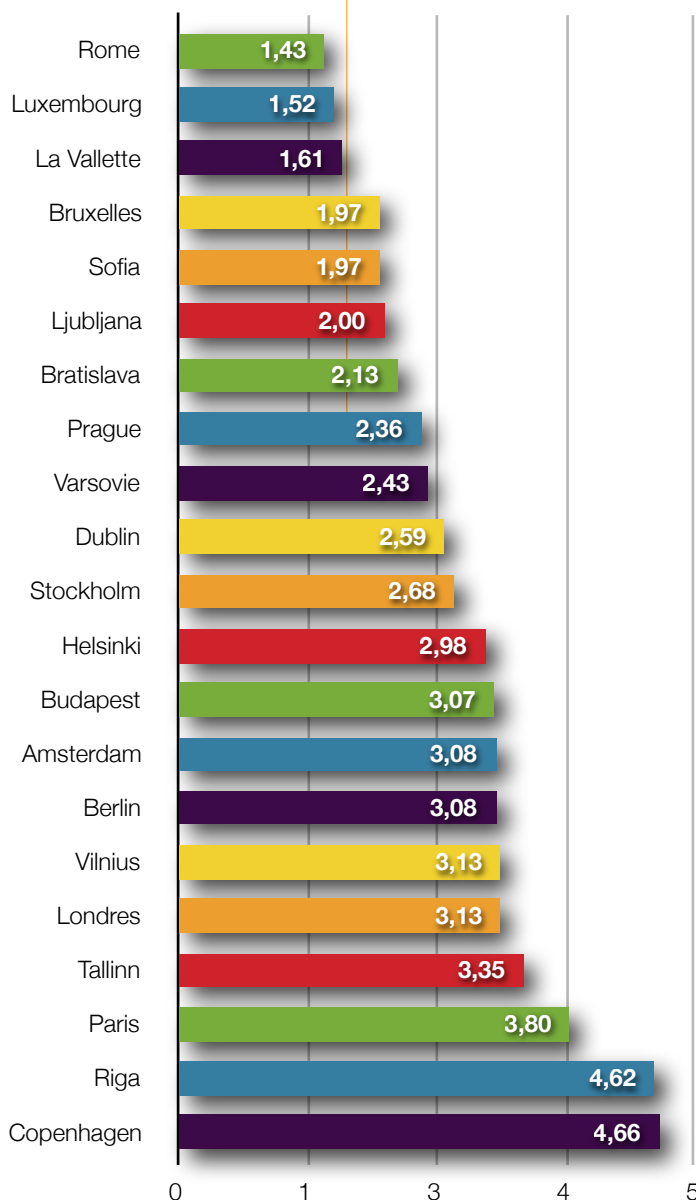


Figure 6 : nombre d'habitants par véhicule automobile (2001)
Source : Urban Audit (<http://www.urbanaudit.org>)

véritable anneau de congestion entourera la Région qui sera elle-même fortement encombrée. D'après ce scénario, l'évolution sera telle qu'à la pointe du matin, la différence de temps de parcours entre la voiture et les transports publics se rééquilibrera.

Cette situation de crise, déjà largement perceptible aujourd'hui, constitue peut-être une chance à saisir pour inverser la tendance. Au moment où un nouveau tournant technologique est en marche, seuls un plan d'investissement massif dans le transport collectif urbain bruxellois et l'insertion de celui-ci dans un système de gestion et d'information situé à une échelle fonctionnelle appropriée (zone RER) pourraient constituer le pendant des plans de développement du réseau routier qui ont marqué trois décennies au départ de l'Expo 58. Une telle politique ne pourra faire l'économie d'une réflexion sur les conditions de circulation et de parage du trafic routier, notamment dans le cadre des « mesures d'accompagnement » à mettre en place avec le RER, ainsi que sur le coût externe du transport automobile et sur la contribution de celui-ci au financement des transports publics³¹. Elle ne pourra se faire non plus sans la mise en place de dispositifs de participation citoyenne s'appuyant sur les expériences réussies où l'amélioration du cadre de vie est au rendez-vous, ni sans l'apport d'une réflexion urbanistique et architecturale en vue du réaménagement des espaces urbains dégradés par les grandes infrastructures routières du passé.

Remerciements

L'auteur remercie chaleureusement Chloé Deligne, Frédéric Dobruszkes, Thierry Duquenne, Arnaud Hubert, Pierre Lannoy, Bertrand Montulet et Claire Scohier pour leurs remarques judicieuses sur une première version de ce texte.

³¹ Différentes mesures peuvent être envisagées telles que la taxe au kilomètre ou le péage urbain appliqué à une partie du territoire de la Région (par exemple, le quartier Arts-Loi), comme cela se pratique avec succès dans d'autres villes (Londres, Stockholm...).

Références

- ANSAY P., 1997, *Le désir automobile*, Bruxelles, CFC-Editions, 191 p.
- ASCHER F., 2004, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Paris, Éditions de l'Aube, Poche essai, 100 p.
- BRUNFAUT F., 1959, *La Jonction*, Bruxelles, Ed. A. Goemaere, 256 p.
- CAHIERS DE LA CAMBRE ARCHITECTURE, *De la participation urbaine. Le cas Flagey*, Bruxelles, 2005, n°3
- COURTOIS X., DOBRUSZKES F., 2008, "L'(in)efficacité des trams et bus à Bruxelles : une analyse géographique désagrégée", *Brussels Studies*, n°20, 27 juin 2008, <http://www.brusselsstudies.be>.
- DEFEYT P., 2005, "Comptes de la folie (auto)routière", *Indicateurs pour un développement durable*, 05-2.
- DELIGNE C., 1998, "Discours politiques et urbanisme. Réflexions à partir du cas de la Jonction Nord-Midi. Bruxelles 1900-1960", *Revue belge de géographie*, 63, pp. 29-54.
- DELMOTTE F., HUBERT M., à paraître en 2008, *La Cité administrative de l'Etat. Schémas directeurs et action publique à Bruxelles*, Bruxelles, La lettre volée, Les Cahiers de La Cambre Architecture, n°8.
- DEMEY T., 1992, *Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier. 2. De l'Expo 58 au siège de la C.E.E*, Bruxelles, Paul Legrain, 329 p.
- FINSTEIN A.D., 2005, "Before the Big Dig: Boston's Central Artery as a Construct of Mid-Century Modernity", *ARRIS: Journal of the Southeast Chapter of the Society of Architectural Historians*, 16, pp. 69-81.
- FLONNEAU M., 2008, *Les cultures du volant. XXe-XXIe siècle. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Editions Autrement, 224 p.
- HALSEY M.N., 1941, *Traffic accidents and congestion*, New York, London, Wiley & Sons., 408 p.
- HONDERMARQ H., s.d, *Le problème de l'agglomération bruxelloise en fonction de l'exposition universelle de 1958*, Bruxelles.
- HONDERMARQ H., 1964, "Les autoroutes et le développement urbain. Le réseau prévu pour l'agglomération bruxelloise", *Annales des travaux publics de Belgique*, 2.
- LANNOY P., 1999, "Un siècle de préoccupations routières. Regard sociohistorique sur le traitement des problèmes engendrés par la circulation automobile", *Recherche transports sécurité*, 65, pp. 35-57.
- LANNOY P., 2003, "L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940", *Revue française de sociologie*, 44,3, pp. 497-529.
- McSHANE C., 1997, *The automobile : a chronology of its antecedents, development, and impact*, Westport, Conn, Greenwood Press, 222 p.

- MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION, 1956, *Bruxelles Carrefour de l'Occident*, Bruxelles, 96 p.
- MISONNE D., HUBERT M., 2003, "Les communes bruxelloises et le problème de la mobilité : entre autonomie et convergence", in WITTE E., ALLEN A., DUMONT H., VANDERNOOT P., DE GROOF R. (eds), *Les communes bruxelloises et le modèle bruxellois*, Bruxelles, Larcier, pp. 231-253.
- MONTULET B., 1996, "Les mouvements longs des modes de transport", in HIRSCHHORN M., BERTHELOT J.-M. (eds), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, Villes et entreprises, pp. 17-35.
- MONTULET B., HUBERT M., HUYNEN P., 2007, *Etre Mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 208 p.
- PRICEWATERHOUSECOOPERS, 2007, *Plan de développement international de Bruxelles. Schéma de base. Rapport final 31 août 2007*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 100 p.
- REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2006, MOBIL 2015. *Etat des lieux de la mobilité à Bruxelles*, Bruxelles, 32 p. [disponible sur <http://www.mobil2015.irisnet.be/>]
- REMY J., 2007, "De l'automobilisme à l'automobilité", in LANNOY P., RAMADIER T. (eds), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, pp. 21-40.
- SCHOLLIERS P., 1992, "Consommation de classe, consommation de masse : l'auto en Belgique depuis 1900", *Les cahiers de la Fonderie*, 13, pp. 2-10.
- STUDENY C., 2005, "Une histoire de la vitesse : le temps du voyage", in MONTULET B., HUBERT M., JEMELIN C., SCHMITZ S. (eds), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, Travaux et recherches 51, pp. 113-128.
- URRY J., 2005, *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, 253 p.
- VANDERMOTTEN C., MARISSAL P., 2004 (2e édition), *La production des espaces économiques*, Bruxelles, Tome I, Editions de l'Université de Bruxelles, 468 p.
- YONNET P., 1984, "La société automobile", *Le Débat*, 31, pp. 128-148.