

Petite histoire du Ring de Bruxelles

Author : vo

Date : 23 février 2009

Le Ring de Bruxelles n'a jamais pu être bouclé, il n'a pas pu passer à Uccle. À la place, de superbes espaces naturels, zones humides et boisées, parcs ou jardins aménagés : Kinsendael, Keyembempts, Kauwberg, Verrewinkel, etc. Dans cette « coulée verte », qui va de Forest à Drogenbos, en passant par la Forêt de Soignes, des friches et réserves foncières étaient initialement vouées à de « grands projets autoroutiers liés à la vision de la modernité d'après guerre et à l'avènement de l'« homo automobilis ». N'est-ce pas au début des années soixante que fut créé le slogan « Ma voiture, ma liberté », expression qui viendrait d'un Ucclois directeur chez Fiat Waterloo » ? (www.kauwberg.be) Elles se sont muées, parfois après d'âpres luttes, menées par les riches riverains, regroupés au sein de l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU), en zones vertes (plus ou moins) protégées. Dans les années 1960, des budgets colossaux furent attribués au réseau autoroutier, sous la houlette de ministres des Travaux publics du calibre de Jos De Saeger (CVP), spécialiste des « autoroutes de pénétration » ou autoroutes urbaines.

Le Ring de Bruxelles, dont les différents tronçons sont mis en service entre 1969 et 1978, constitue le point d'orgue de ce plan radial, conçu par le directeur-général des Ponts et Chaussées, H. Hondermarcq, grand architecte de la politique de mobilité dans les années 40 et 50. Il devait répondre aux demandes insistantes des bourgmestres bruxellois, qui ne voulaient plus voir les boulevards encombrés par le trafic des camions (<http://wegen-routes.be/>). L'adaptation des principales artères du réseau routier bruxellois au développement spectaculaire du parc automobile n'avait servi qu'à repousser les limites de l'engorgement endémique de la capitale. Bruxelles suit en cela la tendance des métropoles à se développer en un espace de circulation continu et sans contrainte, en un réseau de trafic intense et complexe. Le tracé de cette circulatoire illimitée suit un plan scientifiquement étudié : un réseau dense d'artères de pénétration et de contournement de la capitale. C'est ainsi que l'autoroute de Liège devait être prolongée, à partir du boulevard Léopold III, à travers Schaerbeek et Saint-Josse, enjamber la gare du Nord au moyen d'un viaduc, dédoubler ensuite le viaduc du boulevard Léopold II à partir des boulevards existants pour être raccordée à l'autoroute de Knokke qui devait tôt ou tard renforcer l'autoroute de la mer, proche de la saturation. Le centre historique devait même être équipé d'un petit « ring intérieur » autour de la Grand-Place. L'avenue Louise, transformée en autoroute urbaine, devait pour sa part être prolongée en viaduc au-dessus du quartier des Marolles à partir de la place Poelaert. « Le drame du réseau routier bruxellois est d'avoir vu son aménagement confié dès le départ à des ingénieurs sans qu'une réflexion urbanistique n'accompagne leurs études de génie civil. Pour remédier à l'engorgement chronique des principales artères, ils préconisent des solutions techniques sans en évaluer l'impact sur le tissu urbain qu'ils considèrent simplement comme une contrainte. A aucun moment, il n'est question des intérêts la ville elle-même, de ceux qui y habitent et y vivent. » (Thierry Demey, « Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier », 1992) La création du Conseil de l'Agglomération Bruxelloise, en 1971, modéra les ardeurs autoroutières du Ministère

des Travaux publics. À quoi il faut ajouter les restrictions budgétaires des années du choc pétrolier, la décentralisation de l'État et la naissance d'une conscience écologique. Quelques dégâts collatéraux témoignent de cet âge d'or de la bagnolisation. Le quartier du Château d'Or, à Uccle, a été exproprié en 1968 et entièrement rasé en 1973 pour l'extension de l'échangeur de Drogenbos. La Plaine du Bourdon est maintenant un vaste terrain vague, occupé en saison par un cirque. Outre la destruction de plusieurs édifices anciens pittoresques, du Château d'Or et de son moulin, le délire des bétonneurs causa des dommages irréparables aux yeux des bièrophiles : la disparition de la brasserie « Gulden Kasteel » ! Les amateurs se consoleront en découvrant que des vignes ont été plantées dans les zones vertes avoisinantes (www.vignes.be/vignoblucclgel.htm).

Dans les années 80, les reliques autoroutières des investissements mégalomanes inachevés ont fait les délices de la série des GTI (Grands Travaux inutiles) du journaliste Jean-Claude Defossé. La construction du « Périphérique » Sud est enterrée définitivement en 1979. Définitivement ? Régulièrement, le monstre refait surface. Quant au Ring Nord, saturé depuis belle lurette, le plan « Start » de la Région flamande prévoit rien moins que de le doubler. Il est vrai que dans l'imaginaire politique flamand, le Ring a une fonction symbolique capitale : couper Bruxelles de son hinterland naturel, pour endiguer la « tache d'huile » francophone dans le si pittoresque paysage brabançon, ethno-linguistiquement épuré de ses scories « allogènes ». Peu leur chaut que toutes les études montrent que l'augmentation des infrastructures routières ne fait qu'accroître la pression automobile, et non la résorber. Il y a des modèles qui ont la vie dure. Dix-sept bandes de circulation, un milliard d'investissement public, qui dit mieux ?