

DEPUIS 150 ANS, LA VOITURE FAIT LA GUERILLA AU TRAMWAY

Un regard décalé et documenté sur l'histoire de tram à Bruxelles

Vincent Carton

Ingénieur, urbaniste

Professeur à l'EFP-Bruxelles



1. *Une confrontation permanente*

Convaincu de l'importance du rôle du tram à Bruxelles, j'ai voulu, à l'occasion des 150 ans de sa mise en circulation chez nous, découvrir comment celui-ci a été accueilli et cela, depuis le premier mai 1869 jusqu'à aujourd'hui. Et en termes d'accueil, on est servi : ce qui ressort de cette recherche, c'est une fascinante continuité : depuis 150 ans sans discontinuer, le tram est la cible des propriétaires de véhicules individuels, qu'il s'agisse des bourgeois du 19^{ème} siècle, des élégants conducteurs de l'entre-deux guerre ou des automobilistes invétérés de ces dernières décennies. Selon eux, les tramways sont coupables : ils sont les véritables responsables des ralentissements, des embouteillages, de la congestion routière, du chaos de la ville. Et les mots pour les éradiquer, les faire disparaître de la surface de la terre ne sont pas tendres. Puisque selon leurs propres termes, ils vont « asphyxier le trafic auto », qu'ils sont « vieillots, lents, peu maniables » et qu'on ferme des rues « pour laisser passer des trams vides », en un mot, ils doivent disparaître. Plus récemment, ils sont instrumentalisés avec leurs sites propres pour « décourager les automobilistes ». Ils n'ont « pas d'avenir à longue échéance ».

Oui aux transports publics, déclare-t-on la main sur le cœur depuis les années 1960, mais alors, leur place est en sous-sol pour « libérer des surfaces de voirie au profit des automobilistes ». Pour certains, mais ils ne le disent pas tout haut, les transports publics sont une façon élégante d'envoyer les autres conducteurs hors de leur chemin, car non, eux ne peuvent se passer de leur voiture « tant qu'il n'y a pas d'alternative crédible », et tous ces conducteurs du dimanche feraient bien de renoncer à leur voiture. Voilà en résumé ce qui ressort de cette expédition dans la jungle des déclarations relatives à cet intrus dans la ville qu'est le tramway, une recherche ni exhaustive ni objective sur

150 ans d'agression frontale au travers de nombreuses citations¹. Il ne s'agit pas d'une histoire du tramway à Bruxelles ; d'autres l'ont écrite brillamment et avec force détails.

La conséquence de ces attaques répétées rend très difficiles aujourd'hui le développement de nouvelles lignes de tram et aboutit « soit au statu quo ou à des compromis insatisfaisants, soit au retour du référentiel fonctionnaliste² avec la solution de l'enfouissement ». Or avec la bicyclette, le tramway constitue le mode mécanisé le plus ancien encore en circulation dans nos villes. Ils constituent des solutions pour l'avenir des villes, même s'ils connaissent tous deux des détracteurs acharnés. Espérons que cette mise en perspective ouvrira les yeux de certains et atténuera les difficultés actuelles du redéploiement du tramway.

1. Introduction

Si aujourd'hui nombre de projets de réaménagement de l'espace public suscitent des débats acharnés, c'est moins pour des questions esthétiques que dans le cadre de la concurrence pour l'occupation d'un espace rare entre les différents usagers de la rue. Espace de circulation, lieu de rencontre, d'exhibition, de commerce si pas d'artisanat, de mendicité, la rue, l'avenue, le boulevard, la place constituent le bien commun par excellence. Et le plus souvent, c'est le rapport de force plus que la courtoisie qui de tout temps en a réglé l'usage. Songeons aux piétons effrayés actuellement par les trottinettes électriques qui les frôlent sur le trottoir, mais également aux piétons éclaboussés par la boue projetée par les roues des véhicules à attelage, seul mode de transport jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle.

Le premier mai 1869, le tramway parcourt ses premiers mètres parmi les pavés bruxellois et en quelques années une petite dizaine de compagnies sollicitent des concessions pour exploiter des lignes nouvelles, couvrant rapidement l'essentiel de la partie urbanisée de Bruxelles. Le réseau ferré bruxellois a mesuré 248 kilomètres d'axe à son apogée en 1952 ; non comprises les lignes vicinales traversant la ville³. Il a ensuite été divisé par deux pour retomber à 128 kilomètres en 2005, à son étiage. Ce démantèlement a été réalisé par le remplacement des lignes de tram par des autobus dès l'après-guerre et par ailleurs, après une phase de pré-métro, par une exploitation des ouvrages souterrains par des véhicules de métro.

Dès la création de la Région en 1989, l'intérêt pour le tram réapparaît avec une première « retramification » en 1991 de la rue de Stalle orpheline de son 58 depuis plusieurs années. Et grande nouveauté, pour la première fois, la Région lance une commande de tram à plancher bas et à larges portes qui, malgré certaines imperfections, a ouvert la voie à une nouvelle génération de tram moderne. L'année 1990 est aussi la première année où le tram regagne des voyageurs après avoir perdu 85% de ses utilisateurs en 40 ans.

¹ Les citations sont reprises en italique et sont suivies de la référence (voir bibliographie).

² Parmi les thèmes de la théorie du fonctionnalisme consignés dans la Charte d'Athènes de 1933, la séparation des circulations (en parallèle à la séparation des fonctions) vise à exclure tout croisement entre flux de circulations et davantage encore entre les différents modes en vue d'en améliorer l'efficacité. Cela a inspiré les tenants de la mise en souterrain d'une partie des moyens de communication. Cette volonté de séparer les circulations constitue un tournant fondamental par rapport à l'usage traditionnel de l'espace public qui était un espace partagé.

³ Sur l'ensemble du pays le chemin de fer vicinal exploitait un réseau de 4.769 kilomètres de long en 1945.

Aujourd'hui, cette politique montre sa pertinence puisque, complémentairement à l'offre de bus et de métro, le tram a retrouvé 40% de ses adeptes de 1950. **C'est même le tram qui connaît la hausse du nombre de voyageurs la plus spectaculaire depuis 2000 : 217%, malgré la perte de 25 kilomètres de ligne durant cette période.** Les voyageurs du tram 9 à Jette et du 8 à Woluwé confortent cette embellie. Bien entendu, le projet de remplacer le tram 55 à Schaerbeek et Evere par du métro va dans la direction opposée. Pour une analyse plus détaillée de l'offre et de la fréquentation depuis 1950 : <https://journals.openedition.org/brussels/1760>



2. Le tram 9 Simonis – Arbre Ballon inauguré le 1^{er} septembre 2018

Vu ses qualités, on pourrait se demander pourquoi la moitié du réseau bruxellois a été démantelée. En d'autres termes, qui en veut au tram depuis 150 ans ? Au fil des lectures, il apparaît clairement que le plus gros opposant au tram est l'automobiliste, et cela depuis l'origine. Il m'a paru intéressant de recenser quelques-unes de ces attaques afin de mettre en évidence la continuité et la puissance de ce lobby qui commence au temps des attelages et est encore actif au temps des SUV les plus polluants.

2. Avant l'arrivée du premier tramway, la méfiance est là!

Les prémisses du tram à Bruxelles se retrouvent en 1854, douze ans après l'apparition des premiers tramways à New York, mais déjà la méfiance est présente : « *L'histoire des omnibus sur rail ou chemins de fer américains ou encore tramways débute à Bruxelles en 1854 par la pose, au niveau du pavé, d'un tronçon de voie ferrée rue de Laeken. On voulait s'assurer, avant d'accorder une concession, **qu'une semblable voie ne gênerait pas la circulation.** La démonstration étant faite, la concession d'une ligne qui devait relier les halles centrales⁴ à Laeken fut accordée. Cette ligne ne fut cependant pas construite immédiatement.* » (STIB, 2004 : 2)

« *Après l'essai rue de Laeken, les autorités reviennent finalement sur leur décision et les quelques centaines de mètres de rails posés resteront inutilisés. Bruxelles a raté son premier rendez-vous avec le tram !* » (Tram 2000, 1994 : 40). L'opposition ferme de Léopold 1^{er} au placement de rails en rue aurait été décisive. On pense que sa motivation était d'ordre esthétique et de sécurité publique. Quinze ans plus tard, « *Le premier tramway à traction chevaline ayant circulé à Bruxelles reliait la Porte de Namur au Bois de la Cambre. **Son inauguration eu lieu le 1^{er} mai 1869.*** » (STIB, 2004 : 2).

Très vite, les véhicules à attelages craignent d'être les victimes des tramways, et ensuite, c'est même la circulation qui en pâtirait.

⁴ A l'emplacement de feu le Parking 58

Quelques années à peine après le mise en service de cette première ligne reliant le haut de la ville au Bois de la Cambre avec une exploitation à traction chevaline, on cherche à faire des économies sur le coût élevé de ce mode de traction en testant la traction à vapeur. « *En 1877, les Tramways Bruxellois expérimentèrent sur la ligne de Schaerbeek au Bois de la Cambre une locomotive à vapeur construite à Tubize (...). La machine, fort bruyante, effrayait les attelages. Les essais de la Tubise prirent fin au début de 1878.* » (STIB, 2004:4)

De nombreuses compagnies se créent et sollicitent des concessions pour exploiter des lignes et demandent dès lors de pouvoir placer des voies dans les rues bruxelloises. Néanmoins, « *il ne fallut pas moins de 8 ans pour faire aboutir la construction de la ligne gare du Luxembourg - place Royale* ». La concession de cette ligne fut combattue par les habitants et les commerçants de la rue du Luxembourg parce que « *cette communication destinée à prendre et à amener les voyageurs de et à la gare du Luxembourg pour les faire transiter simplement sur le territoire de la commune, détruira de la façon la plus complète toute circulation, tant dans la rue du Luxembourg que dans les rues adjacentes et éloignera ainsi des maisons de commerce les voyageurs qui constituent leur principale et presque unique clientèle* ».⁵

Et les difficultés pour les extensions du réseau s'accumulent. Le 15 août 1888, 160 propriétaires ou locataires des maisons situées sur le parcours projeté entre la porte de Namur et le Cinquantenaire signent une pétition. Ces propriétaires de véhicules hippomobiles protestent contre la concession demandée pour une ligne de tramways à traction à vapeur : « *Les propriétaires d'équipages et de chevaux de luxe si nombreux dans ces rues pourront-ils sortir sans crainte de chez eux, et ne verront-ils pas leurs chevaux s'emporter au bruit du cornet, effrayés par la vitesse, la fumée et la masse de ces convois dont l'utilité est à tout point de vue contestable.* » (Jacquemyns, 1936 : 218)

Une « lutte des classes » apparaît dans les oppositions au développement du réseau, même si à l'origine, le tramway n'est payable que par la partie la plus aisée de la société bruxelloise, celle qui se rend au bois et plus tard à l'hippodrome. Les propriétaires des hôtels de maître de l'avenue Louise et les cavaliers se rendant au bois tiennent à leur quiétude : « *Certains points des faubourgs restaient difficiles à atteindre pour les habitants d'autres communes. C'était le cas notamment pour les communications entre les quartiers de la place Sainte-Croix à Ixelles et le haut de Saint-Gilles. Le 5 avril 1897, les Tramways Bruxellois demandèrent la concession d'un service entre le Bois de la Cambre et la Porte de Hal en passant par les rues Washington, de Livourne et Berckmans (...). Le tracé, dicté par l'interdiction formelle faite par la Ville et le gouvernement de traverser l'avenue Louise, ne répondait pas aux nécessités d'une communication rapide entre les divers points qu'on voulait réunir. Cette interdiction qui pouvait se concevoir à l'époque où l'avenue Louise était fréquentée par de nombreux équipages et cavaliers se justifiait beaucoup moins en 1908.* » (Jacquemyns, 1936 : 211-212)

3. A peine propriétaires d'une auto, ils s'opposent déjà au tram

Progressivement après la première guerre, l'automobile remplace le véhicule à attelage, pour celui qui pouvait se la payer. Rapidement, déjà en 1923, les premiers automobilistes s'opposent au tramway, source de tous les problèmes : « *Bien que n'étant guère plus de cinquante mille en Belgique, les automobilistes réclament « la suppression des trams,*

⁵ Pétition à MM les Bourgmestre, Echevins et conseillers communaux de la commune d'Ixelles, le 17 janvier 1883. » (Jacquemyns, 1936 :193-194)

invention devenue désuète comme tout en ce bas monde, et leur remplacement par des autobus ». *Ils reprochent notamment aux tramways de se servir d'une base de roulement « plus rigide que le pavé » qui « se déchausse fatalement »*⁶. (Delmelle, 1980 : 42)



3. *Le chemin de fer doit également affronter les sarcasmes des « routiers »*

En France aussi, dès les années 1920, la rivalité entre automobiles et tramways est vive et là, les conséquences sur les réseaux sont radicales. « *Il y a donc un gros intérêt à ce que les transports en commun soient organisés de manière à conquérir la faveur du public qui réclame un confort suffisant, des passages fréquents et une marche rapide. Cela est satisfait par les autobus, mais point par les tramways, et leur présence constitue trop fréquemment une cause d'embouteillage. La disposition des voies dans l'axe de la chaussée, seule admissible en ville, nécessite l'établissement aux points d'arrêt de refuges-quais entraînant un rétrécissement de la chaussée et le plus souvent la perte d'une file. A défaut, la situation des voyageurs montant des tramways ou en descendant est des plus périlleuse à moins qu'il ne soit prescrit aux conducteurs d'automobiles de stopper à hauteur des points d'arrêt des tramways, ce qui entraîne un ralentissement général du trafic.* » (Guillerme, 1993 : 288)

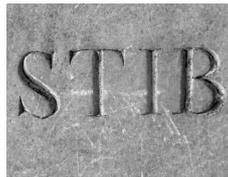
Dans sa *Chronique d'une capitale en chantier*, Thierry DEMEY relève pour Bruxelles les mêmes accusations à l'encontre de ces véhicules sur rail : « (...) pour favoriser le transport individuel motorisé (...) entre 1925 et 1930, on commence à **recouper les trottoirs, terre-pleins et refuges pour tramways** et à aménager certains carrefours (...). Il apparaît en effet de plus en plus, aux yeux des autorités, que **les tramways sont les principaux responsables du manque de fluidité du trafic** : il est certain que les rails qui empêchent la mobilité latérale des tramways sont **la cause principale des encombrements de Bruxelles**. Les voies ferrées étant au milieu de la chaussée, ce sont les véhicules les plus lents, les trams, qui impriment leur rythme à la circulation. Quand il est possible, le dépassement ne peut se faire que par la droite. **A chaque arrêt, la circulation est immobilisée ou fortement ralentie au profit des usagers...**» (Demey, 1992 : 11-12)

Plus ironique, Jean Fayard tourne en dérision Bruxelles et son tram relégué à un rôle folklorique plus qu'utilitaire : « *Et le nouveau Bruxelles, ses monuments modernes démesurés, ses boulevards avec des affiches lumineuses pour « faire capitale », ses rues à demi larges, ses immeubles à demi hauts, ses magasins à demi « chic », ses tramways jaunes ou « chocolat », tout cela en fait une des villes les plus laides et les plus mornes qui se puissent voir. Il faut que tout nouveau venu à Bruxelles sache ce qu'est le tram-chocolat, afin d'éviter les méprises. C'est une unité de direction. L'Economique (la seconde compagnie de tramways bruxelloise) est l'autre unité ; les deux lignes de tramways sont, si vous voulez, l'abscisse et*

⁶ Citations issues du *Mémorial du Royal Touring-Club de Belgique 1895-1955*, reprises par Delmelle, 1980.

l'ordonnée qui permettent de définir exactement les coordonnées de chaque point de la ville. Ils sont plus utiles à cette fin qu'au transport même des voyageurs. » (Fayard 1928 : 67)

Durant l'entre deux guerres, le trafic augmente de façon inquiétante et faire disparaître le tramway sous le sol commence à apparaître comme la meilleure solution : « *En ville et dans l'agglomération, la circulation est si intense qu'elle est devenue presque impossible dans certaines rues trop étroites, construites pour les besoins des hommes du moyen âge, mais inadéquates au mouvement moderne. **Bientôt le métropolitain devra désencombrer les artères.*** » (Jacquemyn, 1936 : 176)

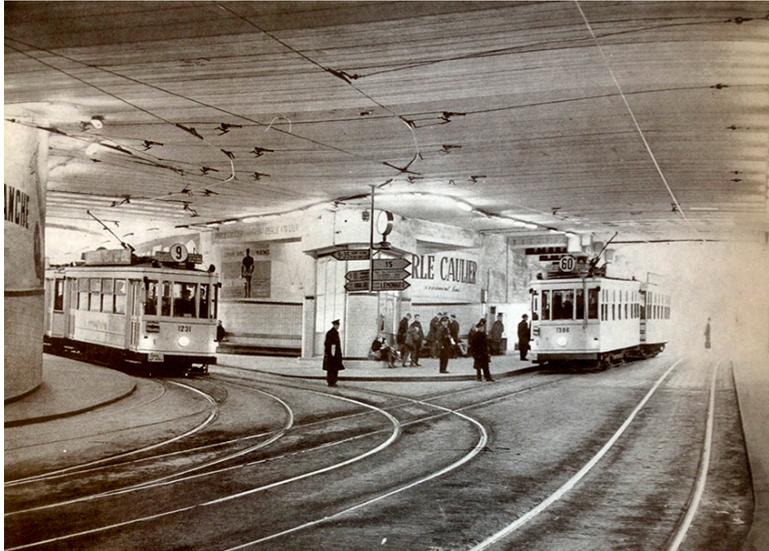


1954, année de création de la STIB qui démarre avec 800 motrices de tram

4. Arbitrage officiel : la circulation automobile doit être favorisée

Avec la reprise économique des années cinquante, la mise sur le marché de véhicules plus démocratiques et la hausse du niveau de vie, les responsables s'inquiètent sérieusement des problèmes de circulation au vu des statistiques de hausse de la motorisation. Les encombrements menacent de plus en plus la vie urbaine et la surface de voirie est manifestement insuffisante pour un trafic fluide. La préparation de l'Expo 58 est un moment clé pour le ministère chargé des Travaux Publics. Il s'exprime à cœur ouvert en 1956 dans sa publication dont le titre est déjà tout un programme *Bruxelles Carrefour de l'Occident* : « *De quelle manière concevoir l'amélioration estimée par tous indispensable ? Une solution extrême : le règne des transports en commun. Certains ont proposé de **supprimer toute circulation routière** au cœur de l'agglomération et parallèlement d'y développer des moyens de transport en commun ultra-modernes (...) **Une telle solution n'est pas acceptable.** Elle est tout d'abord en opposition avec la tendance individualiste, si prononcée en notre pays, **qui donne préférence au mode de locomotion individuelle**, et ce pour de multiples raisons ; attrait psychologique de la voiture privée, rapidité et coût modique du transport, confort, isolement, liberté, transport sans rupture de porte à porte, maniabilité des colis et bagages, etc... Elle s'oppose également au développement économique normal d'une grande agglomération. **Les cités doivent accepter et même favoriser la circulation automobile en leur centre.*** » (Ministère des Travaux Publics, 1956 : 8). Ceci annonce les grands travaux routiers des décennies suivantes.

Le philosophe bruxellois Pierre Ansay a son explication des décisions que prennent les responsables politiques en matière de mobilité : « *Certes, une ville développant une offre de transport en commun triplement caractérisé par un maillage dense, des fréquences élevées et des vitesses commerciales attractives diminuerait la propension à recourir à l'usage de la voiture mais force est de constater que les choix du décideur public, confronté à une opinion publique versatile et indécise, **continuent de privilégier le déplacement automobile*** ». (Ansay, 1997 : 173)



5. Le premier ouvrage souterrain : le tunnel « Constitution » aux abords de la gare du Midi a été préféré à un projet de tunnels routiers libérant les rails de tram (Laconte, 2016 : 8)

Si les associations de défense des automobilistes instrumentalisent les difficultés de circulation des tramways pour les faire disparaître de la surface et permettre à nouveau à leurs affiliés de ne plus être ralentis, le Ministère des Communications ne dit pas autre chose pour sauver les tramways: « *Plutôt que la création d'un chemin de fer métropolitain ou d'un chemin de fer monorail, une mise des tramways en souterrain qui serait limitée aux endroits où la circulation générale atteint un stade d'encombrement critique paraît une solution à la fois **plus conforme aux besoins réels de trafic à satisfaire** et à l'économie de capitaux à investir.* ». Pour augmenter ses chances d'obtenir les budgets pour la création de ces ouvrages souterrains et en même temps ne pas se créer des ennemis au sein de l'autre grand ministère, les Travaux Publics, les Communications rappellent même la demande des « routiers », en reprenant à leur compte les conclusions du 10ème Congrès Belge de la Route de mai 1962 : « *La circulation des véhicules de transports publics doit, dans toute la mesure du possible, être séparée du transport privé* ». (Ministère des Communications, 1963 : 42 et 58). Une sainte alliance se prépare.

Et pourtant, aux Communications, certains admettront plus tard qu'il n'est pas inéluctable de faire disparaître les tramways de la surface de la terre, mais que ça demande un arbitrage : « *Certaines villes étrangères souvent citées en exemple pour l'excellence de leurs transports en commun ont pu développer des réseaux de tramways quasi totalement en site propre, au prix de quelques rares ouvrages ponctuels et, surtout, d'arbitrages délibérés en faveur des transports en commun. Bruxelles a, par contre, choisi de construire un réseau d'axes souterrains continus de grande longueur (...)* Cette solution avait en outre l'avantage, pour les autorités, **d'éviter de devoir arbitrer entre transport privé et public.** » C'est l'opinion en 1988 d'un ancien directeur au Ministère des Communications qui ajoute qu'il existe deux solutions : le tramway avec quelques ouvrages souterrains ponctuels ou le métro. « *Vu la configuration de Bruxelles, la première solution aurait pu raisonnablement être choisie. Il s'agit toutefois là d'un choix qu'il eut fallu faire dans les années soixante, avant d'entamer la construction des ouvrages* »⁷. Confession tardive mais éclairante.

⁷ *Les transports en commun bruxellois* par Michel Gochet dans la revue Horizons Saint-Michel d'août 1988



6. Sortie des trams en 2012, à l'image des files de tram aux nœuds du réseau des années 1950

6. Travaux routiers et métro, main dans la main.

On a vu que tram et automobile ne sont pas de grands amis, alors que métro et autoroute urbaine sont comme larrons en foire. Dans *Le Soir* du 14 mars 1964, Christian-Guy Smal, sous le titre *Métro ou semi-métro ?* établit le lien entre la priorité à l'automobile via les autoroutes urbaines et le développement d'un réseau de métro : « *Au Ministère des Travaux Publics, on affirme : le métro complet est la seule solution. Il faut voir loin et surtout tenir compte du système routier et des parcs-autos, ce que néglige le Ministère des Communications. Il faut coordonner les autoroutes urbaines et le métro !* »⁸. Et dans ce sens, le Directeur de la Promotion des Transports Urbains est un véritable philanthrope : il est prêt à caler le calendrier du métro sur les besoins routiers ou immobiliers : « *Il est parfois nécessaire d'anticiper la réalisation de certains tronçons (de métro) pour assurer une coordination d'exécution avec des tunnels routiers ou avec d'autres constructions immobilières contiguës au tunnel métro.* » (Lombard, 1969 : 17). Thierry Demey confirme cette connivence : « *A partir de 1965, les travaux de la première ligne de métro entre le Cinquantenaire et la place De Brouckère, ont été mis à profit par l'administration des Routes pour créer des tunnels routiers parallèles.* » (Demey, 1992 : 35)

Plaidant pourtant « *Pour une rénovation du centre de Bruxelles* », deux chercheurs, sous la direction de professeurs de l'ULB et de l'UCL, estiment qu'il faut y faire parvenir aisément les voitures, bien qu'en 1960, elles ne soient utilisées que par 13,6% des actifs⁹ et à nouveau, le coupable est le tram : « *Les voies d'accès (au centre-ville) ont une largeur disponible à la circulation variant entre 7 et 15 mètres. De plus, elles sont souvent encombrées par des rails de tram.* » (Herremans, 1964 : 57). Leur plaidoyer en faveur du

⁸ Article cité par Jean REBUFFAT dans *Le Soir* du 4 juillet 1994

⁹ En annexe de leur ouvrage de 200 pages, les auteurs reprennent les moyens de transport utilisés par la population active de Bruxelles au début des années 1960 et mettent en évidence le rôle encore très réduit de l'usage de la voiture, qui pourtant fait l'objet de toutes les sollicitudes : tram 32,5%, bus 13,9%, total transport urbain 46,4%, train 30%, total transport public 76,4%, voiture 13,6%, marche 6,4% et vélo 3,6%. (Herremans, 1964 : 218)

véhicule individuel est émouvant : « *L'automobile permet à chaque individu d'exprimer sa personnalité, elle présente des avantages de mobilité exceptionnels, puisqu'elle permet le « porte à porte », et elle accroît, de ce fait, l'indépendance de l'individu dans ses déplacements. De plus, le confort offert par la voiture est inégalé. C'est sur ces raisons que se fonde l'opinion de ceux qui vantent les avantages qualitatifs du transport privé pour chaque individu et **qui s'insurgent contre les inconvénients causés par les trams à la circulation : perturbation des règles de priorité, encombrement aux points d'arrêts, etc....** » (Herremans, 1964 : 101). Pour éviter « **l'entremêlement des véhicules privés et publics**, (...) cette « ségrégation » n'est pratiquement réalisable que par la mise en souterrain du réseau de transport urbain. » (Herremans, 1964 : 184)*

7. Les langues se libèrent dans le huis clos de la Chambre de Commerce

Pourtant en charge de la Promotion des Transports Urbains, son directeur Aril Lombard se réjouit lors d'un colloque de la Chambre de Commerce de l'efficacité en faveur de l'automobile de la mise en souterrain des transports en commun ; elle a tout à gagner de la disparition du tram : « **La mise en souterrain des transports en commun dans le pentagone et sur les voies de pénétration libérera des superficies de voirie au bénéfice des automobilistes.** » (Chambre de Commerce de Bruxelles, 1967 : 93-94)

Au même colloque, les participants prennent la parole et n'y vont pas par quatre chemins, à lire ces deux interventions : 1. **les tramways sont un moyen de transport périmé qui devrait être banni.** 2. **L'arrêt des autobus ralentit les voitures qui le suivent et constitue sans nul doute un facteur de ralentissement du trafic général.** (Chambre de Commerce de Bruxelles, 1967 : 97 et suiv.)

8. Consensus : l'espace doit être dégagé pour la voiture

La voiture est en train de gagner la partie, mais il faut encore davantage de budget pour continuer à dégager les rues de ces satanés trams. C'est pourquoi, l'Administration des Transports dans sa brochure de 1969 au nom évocateur *Métro ? Oui !* fait le constat paradoxal que « *la superficie de chaussée nécessaire à l'usage de l'automobile est hors de proportion avec celle qui suffit au client des transports en commun. (...) Une voiture de tramways où 105 personnes prennent place aux heures de pointe peut donc remplacer 75 autos. (...) En outre, cette voiture privée exige une surface de parking qui, le plus souvent, est prise sur la voirie. **Une inégalité aussi flagrante est donc irrationnelle.** » L'objectif est bien sûr d'obtenir les crédits budgétaires pour « *tout prévoir pour un métro futur, seul capable d'assurer les transports massifs de l'avenir* ». L'administration admet aussi que « *les mesures prises jusqu'à présent pour résoudre les difficultés de circulation à Bruxelles et les efforts techniques et financiers correspondants ont visé surtout à satisfaire les exigences du transport privé.* » (Ministère des Communications, 1969 : 3). Dans son *Bruxelles, une lecture de la ville* Christian Vandermotten confirme cette analyse : « *A cette époque, même les premiers travaux de passage souterrain pour les tramways étaient guidés **par la volonté de dégager de l'espace en surface pour l'automobile** autant que de faciliter le passage des tramways.* » (Vandermotten, 2014 : 107)*

Mais pas question de remettre en cause les projets routiers : prendre les budgets de l'automobile pour accélérer le métro : c'est non ! Car les budgets étant par définition limités, il faut faire des choix. Jacques Aron le rappelle dans son livre : « *Le projet de plan de secteur (...) est mis à jour continûment par l'Administration de l'Urbanisme qui publie en 1971 une synthèse d'où il ressort que **la préoccupation dominante du plan est devenue***

L'adaptation à l'automobile d'une région appelée à concentrer une part de plus en plus importante de l'emploi national (...) Toutefois la proposition faite par le député communiste Van Geyt lors de la discussion des budgets en mars 1972 de transférer une partie des crédits routiers à l'avancement des travaux du métro est repoussée. Bien au contraire, le budget de l'Intercommunale B1 en charge des travaux routiers est quasi doublé l'année suivante. » (Aron, 1978 : 82-87)

9. Trams, piétons ou voitures sur les boulevards du centre ?

La décision de mettre les transports publics en souterrain dans l'axe nord-sud désigne le gagnant dans cette lutte permanente pour l'occupation de l'espace, et pourtant d'autres choix sont parfois évoqués, sans être retenus. En 1976, Christian Vandermotten écrit : « *La ville de Bruxelles, en refusant la mise en piétonnier des boulevards Anspach et Adolphe Max après l'ouverture du métro Nord-Sud, portera ainsi la responsabilité du maintien d'un trafic de transit à travers le centre de la ville.* » On pourrait même dire du développement du trafic de transit dans le centre. Il préconise aussi « *l'interdiction de la construction de nouveaux emplacements de parkings dans le centre.* »¹⁰ Un clin d'œil prémonitoire à un certain piétonnier et à des projets de parking qui ont fait couler beaucoup d'encre !

10. Paradoxe : même le conducteur est un jour utilisateur des transports publics

Rien n'y fait : malgré le développement rapide du métro, la circulation automobile devient de plus en plus congestionnée et en 1987, le lobby auto en a ras-le-bol des files : la FEBIAC, Touring, le RACB, etc. s'unissent au sein d'une campagne « Assez de files » pour demander davantage d'investissements en infrastructures routières. Mais ils n'oublient pas l'objectif d'enterrer les trams. En effet, ils ajoutent que « *cette préoccupation (de plus d'investissements) vaut du reste également pour les transports en commun qui se voient également perturbés à cause du phénomène des files* » et sachant que leurs membres automobilistes et leurs familles sont aussi des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun, ils sont « *parfaitement conscients du fait que ceci engendrera des solutions qui ne satisferont pas pleinement chaque groupe d'intérêts, mais il faudra veiller à **mécontenter le moins possible** et en tout cas de manière homogène tous les groupes d'intérêts concernés* ». ¹¹

Par cette déclaration, ils s'inscrivent dans la lignée du Président honoraire de la Chambre de Commerce qui, magnanime, admettait déjà en 1963 que certains jours, les automobilistes pourraient avoir besoin de ces fameux transports en commun: « *Les transports en commun sont obligés d'accepter même la clientèle occasionnelle, par exemple, celle des automobilistes dont la voiture est en panne.* » (Hirsch, 1963 : 169). On ne peut s'empêcher de penser à Jef Kazak sur le tram qui, gêné, s'excuse en présence des autres voyageurs de le prendre, « *son automobile étant au graissage* ».

11. La Région en 1989 : on tire à vue sur les nouveaux sites propres des trams

Premier Ministre régional des Travaux Publics en 1989, Jean-Louis Thijs décide de créer davantage de sites protégés pour les trams : avenue Brugmann, rue de Stalle, axe Régence-Royale, etc. Il provoque immédiatement une nouvelle déclaration de guerre des milieux de

¹⁰ *La circulation* dans le dossier *Bruxelles, pour un débat sur le plan de secteur* dans les Cahiers Marxistes de juin 1976

¹¹ Conférence de presse du 15 octobre 1987 du Comité d'action "Assez de files", domicilié à l'adresse de la FEBIAC.

défense des automobilistes : « *Oui au métro* » s'exclame le président du Syndicat des automobilistes. Le Syndicat « *n'est pas un adversaire des transports en commun. Au contraire. Mais il exige qu'ils soient efficaces, nombreux, rapides et sécurisants. Ce qui n'est pas le cas actuellement. C'est pourquoi il est favorable au développement du métro et souhaite la disparition du tram, moyen de transport vieillot, lent, peu maniable et créateur d'embouteillages.*

*NON AUX TRAMS EN SITE PROPRE. Une des nouvelles folies des pouvoirs publics consiste à mettre les trams en site propre, réduisant ainsi la part de la chaussée laissée aux automobiles à presque rien. Cette politique a pour but de créer des embouteillages monstres afin de décourager les automobilistes de se servir de leur véhicule. Tout pour le tram, la file pour les automobilistes ! »*¹²

Une partie de la presse s'en prend également à la nouvelle politique régionale ; Bernard Meeus publie en 1991 un article au nom évocateur *Bruxelles la paralytique*: « *Les pouvoirs publics multiplient inutilement les embûches sous les roues des automobilistes, mesures contre-indiquées dont la plus spectaculaire reste la fermeture de l'avenue Legrand pour laisser passer des trams vides alors que des milliers de voitures poireautent dans l'autre sens.* »¹³

Au même moment, un constat similaire peut être fait à l'étranger où la mise en souterrain du transport public permet de ne pas « chasser » les voitures : « *C'est la voiture qui a engendré le métro de Toulouse. (...) A partir des années 70, les édiles de Toulouse se sont comportés en élus responsables mais point téméraires (...) Ils mirent en balance un tramway (moderne) et le métro. Le premier avait pour lui son coût plus abordable, mais aurait obligé à chasser la voiture des rues étroites où il aurait circulé. Les automobilistes et les commerçants étant des électeurs, on décida d'enterrer le mode de transport.* »¹⁴

En 1995, Hervé Hasquin succède à J-L Thijs en tant que Ministre bruxellois des Communications. Son interview de rentrée marque une rupture avec son prédécesseur ; il rejoint les opposants et attaque les sites propres qui viennent d'être réalisés : « *Psychologiquement, cela irrite l'automobiliste d'une façon incroyable. (...) Je veux faire disparaître le sentiment qu'ont les commerçants et les automobilistes d'être les mal aimés. Tout a été fait depuis 5-6 ans pour embêter l'automobiliste, la rue de Stalle étant caricaturale en la matière.* »¹⁵

12. Quarante ans plus tard, le métro revient au secours de l'espace de la voiture

Les années 2000 connaissent un regain de plaidoyers en faveur du métro et d'attaques des sites propres considérés comme une politique claire de discrimination pour ne pas dire d'ostracisme vis-à-vis de la voiture. Ainsi, en 2001, Christian FRANZEN, Administrateur délégué de l'Union des Entreprises de Bruxelles accorde une interview sous le titre *Le métro n'a que des avantages* : « *A l'Union des Entreprises de Bruxelles, nous estimons que le métro est la réponse la plus performante en tant que mode de transport en commun par rapport au transport individuel qu'est l'automobile. C'est le mode de transport*

¹² F. Poncin dans la brochure *Pourquoi un Syndicat des automobilistes ?* de 1990.

¹³ Le Soir Illustré du 5 septembre 1991 "Vivre avec les bouchons"

¹⁴ Alain Faujas *Sauver la ville de la voiture* dans Le Monde des 20-21 juin 1993

¹⁵ Le Soir du 9 août 1995

*intrarégional le moins perturbant pour les autres modes parce qu'il est souterrain. Il n'a que des avantages. »*¹⁶

De son côté, en 2009, Touring s'oppose aux réaménagements du réseau routier qui réduisent l'espace dévolu à la voiture: « *Trop d'emplacements de parkings sont supprimés trop vite. Trop de rues privées d'une bande au profit des bus. Cela engendre le stationnement en double file et une congestion que les autorités veulent justement combattre* ». ¹⁷



7. Le tram 55 mériterait un site propre à Schaerbeek

Sous le titre évocateur *La voiture dans l'entonnoir*, Luc Bontemps ne dit pas autre chose dans la revue FEBIAC de novembre 2010 : « *Quand Bruxelles se met à rêver de mobilité. Les sites propres, couloirs bus et aménagements cyclables gagnent chaque jour du terrain. Tout cela avec un seul objectif avoué : asphyxier le trafic automobile* ».

Et Touring ne cesse de taper sur le clou, au risque de passer à travers la planche : en 2012, Danny Smaghe déclare : « *A Bruxelles, la capacité de circulation a diminué de 23% en 10 ans. Notamment avec la multiplication des couloirs bus en site propre, le rétrécissement des axes* »¹⁸. Et deux ans plus tard : « *Le gouvernement a pris des mesures pour décourager les automobilistes. Il a rétréci les bandes de circulation pour donner davantage de place aux cyclistes et aux bus* ».¹⁹

Christophe Vanoerbeek, le nouveau patron de Bruxelles Mobilité et ancien directeur à la STIB pour le métro nord estime lui aussi, en 2019, que l'intérêt du métro est de libérer l'espace de circulation (en supprimant le tram) : « *Je reste persuadé que le projet de métro vers le nord de Bruxelles est indispensable car il va permettre de libérer de l'espace en voirie et améliorer la qualité de l'espace public* ». ²⁰

L'actualité la plus récente permet de constater que décideurs et fonctionnaires sont au diapason d'habitants proches du lobby auto; demandeurs d'un métro en remplacement des

¹⁶ Le Soir du 30 mai 2001

¹⁷ Le Vif Express du 15 mai 2009

¹⁸ Article de Robert van Apeldoorn *Les recettes anti-bouchons* dans Trends Tendances du 29 mars 2012

¹⁹ L'Echo du 29 mars 2014

²⁰ La Dernière Heure du 11 mars 2019

trams 4 et/ou 51, des riverains de l'avenue Coghen à Uccle ont lancé une pétition pour protester contre le passage de la future ligne de bus 37 dans leur rue. « *Ils estiment que les nouveaux arrêts de bus construits entraînent la suppression d'emplacements de parking et évoquent une future congestion de l'avenue Coghen devant le collège Saint-Pierre suite à l'arrivée de ces bus* ». ²¹

Le même argumentaire en faveur de la place de la voiture se retrouve actuellement à Québec où le projet de tramway de la municipalité s'approche de la phase d'appels d'offre. Ses opposants s'expriment avec force : « *Personnellement je suis à 1000000000 % pour le métro car c'est souterrain, ça ne bloque pas la circulation* », a fait valoir l'un des citoyens qui ont écrit au ministère. Un « *monorail suspendu peut passer au-dessus du trafic et des bancs de neige sans enlever de voies pour la circulation* » ²², a écrit un autre.

13. Conclusion : depuis 150 ans, c'est le conducteur privé qui gagne !

Au 19^{ème} siècle, c'est plutôt la nouveauté, l'inconnu ou les désagréments générés par ce nouveau trafic qui inquiètent ceux qui n'avaient pas de difficulté à se déplacer avec leurs attelages, mais dès l'apparition de l'automobile dans les années 1920, la rivalité pour avoir sa place dans la rue est vive et, lié à son ancrage dans le sol, le tramway paraît l'ennemi le plus solide et donc celui qui doit être attaqué vite et fort. Un autobus, ça peut se détourner, ça peut disparaître vers un autre itinéraire. Un tramway et ses rails, ça colle au sol, c'est lourd. C'est donc une vraie menace.

Après la deuxième guerre, autoroutes urbaines, pré-métro et métro concentrent, main dans la main, les investissements en infrastructures, le réseau de tramway, y compris son matériel roulant, étant, paradoxalement, considérés comme trop coûteux.

Pierre Lannoy résume la période 1960 – 1990 : « *Pendant trois décennies, Bruxelles fut ainsi l'objet de projets urbanistiques clairement favorables aux infrastructures routières, tandis que la cause du transport public restait « inférieure », soit au sens spatial par son enfouissement dans le souterrain, soit au sens institutionnel du fait d'être portée par des instances publiques peu puissantes à cette époque, comme l'était l'Agglomération, ouvertement attachée au transport public de surface. La scène de la mobilité fut ainsi largement structurée par l'opposition entre promoteurs respectifs des routes (pour automobiles) et des transports publics* » de surface devrait-on ajouter pour être clair puisque les citations illustrent l'hostilité du lobby voiture à la présence du tram en rue. (Brandeleer, 2016 : 38)

A partir de 1989 et la création de la Région, les attaques ont ciblé tant les sites propres que les projets d'extension du réseau de tram. Elles ont porté leurs fruits puisque depuis le prolongement du tram 55 de la place de la Paix à Bordet en 1993, « *ces projets (de développement du réseau de tram) se sont concentrés sur les grands boulevards de 2^{ème} couronne, là où la coexistence avec l'automobile restait possible (...) chaque fois qu'une concurrence majeure entre le transport public et la voiture aurait pu donner lieu à un choix fort en faveur du transport public, on a assisté jusqu'ici soit au statu quo ou à des compromis insatisfaisants, soit au retour du référentiel fonctionnaliste avec la solution de l'enfouissement* ». (Macharis, 2014 : 42)

²¹ Emission de BX1 du 29 mars 2019

²² Le Devoir, *Un tramway ou un métro pour Québec?* 16 avril 2019

Pierre Lannoy fournit la conclusion de cette période : « *la conquête du souterrain par le transport public urbain devint parallèlement synonyme de la **monopolisation de la surface par l'automobile.*** » (Brandeleer 2016 : 38)

Durant cent cinquante ans, une constante apparaît : celui qui maîtrise sa mobilité considère que le tram plus que le bus par son ancrage au sol et sa grande dimension lui porte préjudice. Les autorités ont toujours eu quelques difficultés à résister à ce lobby très puissant, peut-être entre autres en tant qu'eux-mêmes utilisateurs de véhicules individuels plus que de transport en commun. Ces mêmes autorités seront pourtant en tête des cortèges de la commémoration des 150 ans du tramway.

XXX

Table des matières

1. Introduction.....	2
2. Avant l'arrivée du premier tramway, la méfiance est là!	3
3. A peine propriétaires d'une auto, ils s'opposent déjà au tram	4
4. Arbitrage officiel : la circulation automobile doit être favorisée.....	6
5. Une seule solution : enterrer les trams au propre ou au figuré!	7
6. Travaux routiers et métro, main dans la main.....	9
7. Les langues se libèrent dans le huis clos de la Chambre de Commerce.....	10
8. Consensus : l'espace doit être dégagé pour la voiture.....	10
9. Trams, piétons ou voitures sur les boulevards du centre ?.....	11
10. Paradoxe : même le conducteur est un jour utilisateur des transports publics.....	11
11. La Région en 1989 : on tire à vue sur les nouveaux sites propres des trams.....	11
12. Quarante ans plus tard, le métro revient au secours de l'espace de la voiture	12
13. Conclusion : depuis 150 ans, c'est le conducteur privé qui gagne !.....	14

BIBLIOGRAPHIE

ANSAY, Pierre, 1997. *Le désir automobile* : CFC Editions

ARON, Jacques, 1978. *Le tournant de l'urbanisme bruxellois 1958-1978* : Ed. Fondation Joseph Jacquemotte

BRANDELEER, Céline, ERMANS, Thomas, HUBERT, Michel, JANSSENS, Isabelle, LANNOY, Pierre, LOIR, Christophe et VANDERSTRAETEN, Pierre, 2016. Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale. In : *Cahier de l'Observatoire de la Mobilité*, n° 5. Bruxelles : Bruxelles Mobilité

CARTON, Vincent, 2018. *Offre et fréquentation des transports publics bruxellois de 1950 à 2017*, In Brussels Studies. Disponible en ligne : <https://journals.openedition.org/brussels/1760>

CHAMBRE de COMMERCE de Bruxelles, 1967. *Les transports en commun*. In Colloque sur l'urbanisme, la circulation, le stationnement et l'arrêt des véhicules en zones urbaines

DELMELLE, Joseph, COSAERT, Emile, 1976. *Histoire des transports publics à Bruxelles : la Belle Epoque* : Ed. STIB

DELMELLE, Joseph, 1980. *Histoire des transports publics à Bruxelles : l'âge d'or* : Ed. STIB

DEMEY, Thierry, 1992. *Bruxelles chronique d'une capitale en chantier II* : Ed. Paul Legrain

FAYARD, Jean, 1928. *Bruxelles* : Ed. Emile-Paul Frères, Paris

GUILLERME André, 1993. *Eléments d'histoire de la congestion des voiries* In Actes du séminaire Ville & Transports, Direction de l'urbanisme, Ministère de l'Équipement

HERREMANS, Maurice P. et LAROUILLE, Henri. 1964. *Pour une rénovation du centre de Bruxelles*. Ed. Institut de Sociologie : Université Libre de Bruxelles

HIRSCH, Jean-Paul, 1963. *La renaissance des villes* : Ed. Chambre de Commerce de Bruxelles.

JACQUEMYS, Guillaume, 1936. *Histoire contemporaine du Grand-Bruxelles* : Ed. Librairie Vanderlinden 17 rue des Grands Carmes

LACONTE Pierre, VAN DEN HOVE Claude, 2016. *Le rail, clé de la mobilité*. Fondation for the Urban Environment FFUE.

LOMBARD, Aril, 1969. *Le métro de Bruxelles, Conception générale et procédés d'exécution*. Mémoires CERES. Liège : Université de Liège

MACHARIS, Cathy, DOBRUSZKES, Frédéric, HUBERT, Michel, 2014. *Mobilité et logistique à Bruxelles* : Ed. VUBPRESS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA RECONSTRUCTION, 1956. *Bruxelles Carrefour de l'Occident*

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS, 1963, *Le problème de l'encombrement du trafic et le rôle des transports en commun dans les grandes agglomérations*. Administration des Transports

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS, 1969. *Métro ? Oui !* Administration des Transports 3^e édition

TRAM 2000 N°144 de mai 1994. *Cent ans de trams électriques à Bruxelles*

STIB, 2004. *Petite histoire du transport public à Bruxelles* : Ed. STIB

VANDERMOTTEN, Christian, 2014. *Bruxelles, une lecture de la ville*. Bruxelles : Ed. ULB

Copyright V.Carton : Photos 1, 2, 6 et 7.

Post-scriptum : anecdote sur l'automobile au service du tramway !

Après avoir mené cette enquête, je ne peux terminer ce florilège que par cette anecdote paradoxale publiée le 1er juillet 1910 dans un grand quotidien bruxellois (Cosaert, E. 1976 : 260) :

« *Dernièrement, un wattman des Tramways bruxellois qui, le matin, de bonne heure, commençait son service, arriva trop tard pour prendre le premier tram qui devait le conduire du parc du Cinquantenaire au dépôt de Woluwé-Saint-Pierre. Que faire ? Il allait se mettre en route à pied quand il vit arriver une auto conduite par un chauffeur muni de lunettes bleues. Croyant avoir à faire à un chauffeur ordinaire, il lui fit signe. Le chauffeur s'est arrêté. Le wattman lui raconta sa mésaventure. Le chauffeur lui dit : « Je vais à Tervueren, en passant je vous déposerai à Woluwé-Saint-Pierre ». Arrivé à destination, le wattman voulut absolument offrir un verre à l'obligeant chauffeur... lorsque celui-ci ôta ses lunettes. Et l'employé, stupéfait, reconnut la figure souriante... du roi Albert ! ».*