



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS RELATIF AU PROJET DE GRUP\* DU RING R0-NORD**

**\*GRUP Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan- (plan régional d'aménagement du territoire)**

<b>Demandeur</b>	Mme Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière dans le cadre de l'enquête publique du 02/05/23 au 30/06/23
<b>Demande reçue le</b>	28/04/2023
<b>Exposés</b>	22/05/2023  Ring Nord, le projet de GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan – plan régional d'aménagement du territoire) du RO-Nord, par Heleen De Bock, integraal projectleider; Ief Janssens, stakeholdermanager; Frank Vanden Bulcke, mobiliteitsmanager De Werkvennootschap et Bart Meert, studiebureau Movero, divisieleider mobiliteit  Ring Nord, analyse préliminaire de BM du projet de GRUP par Maarten Verschaffelt, Bruxelles Mobilité
<b>Documents transmis</b>	2 présentations PPT
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	19/06/2023

L'avis est approuvé à l'unanimité à l'exception de Touring et De Lijn qui s'abstiennent. De Lijn remet son avis dans le cadre de la structure de concertation mise en place en Région Flamande. La position de Touring est reprise ci-dessous.

**Préambule**

La Commission s'est déjà exprimée deux fois concernant le projet d'aménagement du Ring Nord, voir les avis du 27/05/2019 et du 28/06/2021. La Commission réaffirme le préambule de ce dernier avis :

*« La Commission estime que l'optimisation du Ring doit avant tout contribuer aux objectifs de réduction de la part modale de la voiture voulus tant à Bruxelles qu'en Flandre, sans pour autant encourager la congestion, et permettre le développement d'alternatives performantes de transports publics sur le Ring. Les conclusions de l'analyse qui prévoient toutes une augmentation du nombre de bandes de circulation l'interpellent en termes de risques d'augmentation de trafic et de coûts. La Commission constate que toutes les alternatives impliquent un*

*élargissement du Ring. La Commission rappelle que le Gouvernement bruxellois s'est dit opposé à un élargissement dans sa déclaration de politique générale (p. 87).*

*La Commission attire néanmoins l'attention sur l'intérêt du Ring pour rejoindre des points périphériques de la Région de Bruxelles-Capitale en voiture sans devoir la traverser, les modifications des accès ne doivent pas empêcher cette fonction. Une fluidification du trafic sur le Ring devrait offrir des temps de parcours plus réguliers et favoriser ces trajets.»*

Globalement, la Commission constate que le projet s'éloigne des recommandations déjà faites alors que les données et la réglementation récentes en particulier sur l'enjeu climatique et l'amélioration de la qualité de l'air devraient la renforcer. La Commission estime aussi nécessaire de prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité post Covid 19.

La Commission souligne positivement la diminution de l'emprise au sol de l'infrastructure (par exemple à l'échangeur de l'aéroport). Pour l'alternative de préférence, le GRUP rend environ 80 ha disponibles pour des fonctions qui renforcent la qualité de vie dans la zone du Ring.

La Commission souligne également l'importance du Ring dans le transport de marchandises. Selon les prévisions du Bureau fédéral du Plan, la demande de transport continuera à croître de manière significative dans les années à venir, surtout en ce qui concerne le transport de marchandises. Ces prévisions montrent que, même si le transport ferroviaire et le transport fluvial augmenteront sensiblement, le transport routier restera le mode de transport le plus important. Une bonne fluidité du trafic sur le Ring de Bruxelles est donc essentielle non seulement pour atteindre les objectifs climatiques, mais aussi pour la sécurité routière.

### **Données et hypothèses utilisées**

La Commission estime problématique de ne pas tenir compte des évolutions récentes :

- les modifications des déplacements de personnes post Covid principalement liées à l'augmentation structurelle du télétravail (impacts sur les parts modales et la répartition temporelles);
- l'augmentation de la part modale du vélo à et vers Bruxelles ;
- les changements divers de la composition du parc automobile : électrification (positive pour le CO<sub>2</sub> mais toujours des émissions de particules «hors échappement") ; évolution vers des modèles plus lourds (augmentation des émissions).
- La révision des valeurs de qualité de l'air recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) MS en septembre 2021 ;
- le projet de révision de la directive européenne 2008/50/CE avec de futures valeurs limites annuelles et journalières de NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>.

La Commission regrette les choix méthodologiques qui ont écarté les variantes les plus « light » dans l'étude et l'analyse coûts-bénéfices. Des hypothèses de report modal plus ambitieuses et la prise en compte du trafic induit auraient moins désavantagé les scénarios « light ». La Commission s'étonne que la répartition modale dans le Vlaamse Rand après la mise en œuvre des travaux (objectif de 50 %) inclue les déplacements à Bruxelles à la répartition beaucoup plus positive.

Un horizon temporel de 2030 pour les simulations de trafic est trop limité.

## **Induction de trafic, sécurité routière et émissions atmosphériques**

Le scénario projeté dans le GRUP prévoit d'élargir le ring 2x3 à 2x4 bandes entre Groot-Bijgaarden (E40ouest x R0) et Machelen (E19 x R0) ce qui générera une augmentation de capacité. Pour la zone de Zaventem (entre Machelen (E19 x R0) et Sint-Stevens-Woluwe (E40est x R0) les bandes existantes seront restructurées, autrement le nombre de bandes ne changera pas dans cette zone et une augmentation de capacité n'est pas attendue dans cette zone.

L'induction de trafic générée par l'élargissement de la capacité des routes est un phénomène connu et confirmé par la littérature scientifique. L'étude "Cost-benefits analysis" ne prend pas assez compte le trafic induit dans sa méthodologie d'analyse, risquant d'annuler le "gain en temps de trajet" estimé<sup>1</sup>. Le bénéfice économique que représenterait le "gain en temps de trajet" ne peut plus être valorisé. Or ces supposés gains en temps de trajet représentent 69% des gains escomptés.

La sécurité routière est utilisée comme un argument phare pour justifier un tel projet d'élargissement, soulignant que la proximité des échangeurs, ainsi que le mélange de trafic local et international sont sources de beaucoup d'accidents.

Deux facteurs sont importants pour réduire les accidents mortels: réduire la vitesse et réduire le trafic :

- La vitesse sur le Ring R0 a été limitée à 100 km/h.
- En revanche, la sécurité routière ne sera pas améliorée si l'élargissement du Ring finit par induire davantage de trafic à moyen terme. En particulier, en cas d'incident, le réseau secondaire sera aussi impacté.
- La Commission suggère à la Werkvennootschap de demander l'avis de la Police fédérale de la route, en amont du projet, dès le moment de la conception des infrastructures.

Vu les données et hypothèses utilisées et l'absence de prise en compte de l'induction de trafic, le rapport d'incidences sous-estime l'impact potentiel de l'élargissement du Ring en termes de pollution de l'air et d'ambition de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

## **Choix du scénario, tarification routière intelligente et coordination des politiques**

La Commission estime qu'une politique de mobilité tournée vers l'avenir doit faire payer l'utilisation de la voiture. Les projets de bus/tram et nouvelles pistes cyclables ne suffiront pas à faire baisser le recours à la voiture. Seule une taxe kilométrique ou un péage urbain y parviendra de façon efficace et permanente, aboutissant sur un réel gain de temps de trajet, un gain plus garanti sur le long terme.

Une redevance kilométrique intelligente réduirait d'environ 20% le trafic automobile sur le ring et les autoroutes de liaison, ainsi que le trafic sur le réseau routier sous-jacent et offrirait une solution plus durable au problème actuel de congestion. Cela devrait être le point de départ de tout scénario et influencer sur le choix de la capacité qui est souhaitable et nécessaire.

Lors de l'introduction d'une forme de tarification routière intelligente, il est nécessaire d'assurer une coordination entre Bruxelles et la Flandre afin de réduire efficacement l'utilisation globale de la voiture et de ne pas entraîner de déplacements de flux entre les différents territoires. Une taxe sur le R0 ne devrait pas conduire à une augmentation du trafic de transit sur les routes parallèles, ou du trafic traversant la Région.

---

<sup>1</sup> Voir l'article de Boussauw, K. (2023). "Expanding the Brussels ring road and the myth of travel time savings", *Urban, Planning and Transport Research*, 11(1), 1-13. Voir aussi la présentation de Bruxelles-Mobilité, slide 7-8.

La Commission demande aux deux Régions de mener une politique de mobilité mieux intégrée pour atteindre leurs objectifs de report modal.

### **Alternatives à la voiture**

La Commission salue les projets qui visent à sécuriser les conditions de franchissement de l'infrastructure routière pour les usagers actifs et répondent aux objectifs du plan régional de Mobilité Good Move (p. 105). Si les piétons et les cyclistes peuvent obtenir une infrastructure adéquate et sécurisée sans devoir effectuer de détours majeurs, cela constitue indiscutablement du progrès. Elle ajoute néanmoins que ces projets auraient néanmoins pu voir le jour sans être liés à l'élargissement du ring.

Les investissements dans de nouvelles lignes de transport en commun, en particulier les lignes de tram et le bus rapide en site propre constituent aussi une amélioration notable. En particulier, pendant les travaux, la Commission demande qu'une attention suffisante soit accordée à la bonne circulation et à la fréquence des transports publics.

La Commission relève la part du budget consacrée aux projets d'alternatives à la voiture individuelle : 1,5 milliards d'euros sur un montant total de 4 milliards d'euros pour l'ensemble du programme « Werken aan de Ring ». De nombreuses études (dont Transport & Mobility Leuven, 2012) démontrent pourtant que l'investissement sur l'infrastructure routière coûte cher, alors que les mesures visant à réduire le trafic routier et la pollution ont des externalités positives notamment en soins de santé.

### **Accessibilité des zones logistiques et portuaires et transport lié au chantier par le canal**

La Commission attire l'attention sur l'importance des accès routiers situés dans le périmètre du plan pour l'exploitation des activités portuaires bruxelloises: accès au niveau de l'échangeur R0/A12 (intégré dans la partie 1 du Plan) et Sortie 6 du Ring (intégré dans la partie 2 du Plan).

Elle demande de veiller à maintenir une bonne accessibilité aux activités portuaires et logistiques bruxelloises tant dans les phases de chantier que dans le détail des projets.

La phase de chantier devrait réduire la capacité du Ring mais aussi la largeur des voies. Dès lors, il convient d'être attentif à maintenir une capacité suffisante pour le trafic de marchandises, que ce soit pour l'approvisionnement du chantier comme pour l'approvisionnement de la zone portuaire et de la Région dans son ensemble.

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan, c'est-à-dire concernant les travaux, la Commission demande que le recours à la voie d'eau soit privilégié comme moyen de transport (évacuation des décombres et terres et acheminement de matériaux). La proximité du canal et des terrains portuaires dédiés à cette fonction offrent une opportunité à ne pas manquer, afin de réduire les impacts environnementaux des chantiers au maximum (congestion routière, qualité de l'air, nuisances sonores, etc.).

### **Accessibilité du plateau du Heysel**

La Commission attire aussi l'attention sur l'importance de la connexion avec le plateau du Heysel et des développements qui y sont prévus .

### **Note de minorité : Touring n'approuve pas l'avis ci-dessus**

*Touring soutient pleinement le projet de GRUP et estime nécessaire l'élargissement des infrastructures routières en certains endroits et l'extension des infrastructures pour les modes de déplacements alternatifs (pistes cyclables et transports publics), notamment pour protéger les quartiers alentours d'un trafic de bypass.*