



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PLAN D'EXÉCUTION SPATIAL RÉGIONAL (GRUP) 'RUIMTELIJKE
HERINRICHTING VAN DE RING ROND BRUSSEL (R0) - DEEL NOORD' –
CADRAGE AVEC LES TROIS ALTERNATIVES RESTANTES**

Demandeur	Bruxelles Mobilité
Demande reçue le	02/06/2021
Exposés	14/06/2021 par M. Ief Janssens et collègues, De Werkvennootschap
Documents transmis	http://www.werkenaandering.be/fr/scopingnota2
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	28/06/2021

La Commission remercie les responsables du projet d'être venus lui présenter les grandes lignes de la note de cadrage.

A. Préambule

La Commission regrette que le délai pour la remise d'un avis sur la note de cadrage (v2) relative au réaménagement du Ring soit si bref au regard de l'importance du sujet et des documents mis à l'enquête. La note comporte 272 pages et 15 annexes (1873 pages). Cette remarque porte, par extension, sur le cadre arrêté par la Région flamande pour la consultation publique : la période de réaction s'étend, en effet, au minimum légal de 60 jours, pour partie, pendant les vacances d'été (24 mai-23 juillet).

Dans ces conditions, les remarques ne sont que partielles et d'ordre général. Le temps a manqué aussi pour organiser des discussions approfondies.

La Commission note d'abord que les quatre objectifs directeurs des Travaux au Ring correspondent dans une large mesure à plusieurs des grands principes sous-jacents au Plan régional de Mobilité Good Move : (a) l'amélioration de la sécurité routière (b) la qualité de vie, (c) le développement des transports publics et des modes actifs et (d) une intégration harmonieuse des infrastructures routières dans leur environnement.

Néanmoins, la Commission s'interroge sur la façon dont ces objectifs partagés se traduisent effectivement au niveau des concepts d'aménagement présentés dans la note de cadrage et des critères choisis pour les évaluer. Les remarques ci-dessous portent sur cette articulation, ainsi que sur les enjeux que les objectifs directeurs des Travaux au Ring éludent alors qu'ils semblent pourtant également au cœur du projet (développement du trafic de marchandises et de l'attractivité économique de la périphérie bruxelloise).

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.

B. Réaménagement de l'infrastructure routière Ring R0 - Etude des variantes

L'analyse des scénarios de développement du trafic est limitée à l'horizon 2030, date espérée de la fin des chantiers. Historiquement, le développement d'infrastructures routières a permis une augmentation des vitesses et une réduction des temps de parcours qui ont induit une augmentation des déplacements sur de plus longues distances et ont influencé la dynamique des territoires. Plusieurs études ont montré que les effets d'induction d'un trafic supplémentaire consécutivement à l'augmentation de la capacité autoroutière apparaissent, en moyenne, au terme d'une période de dix ans après la réalisation des infrastructures.

La Commission rappelle que le réaménagement du Ring Nord soulève également des enjeux importants pour le transport de marchandises. Il s'agit d'un aspect trop peu étayé dans les notes et présentations. L'augmentation du transport de marchandises « intérieur » par voie ferrée et par voie d'eau encouragée par de nombreux plans ne se développera probablement pas rapidement alors que l'extension du port d'Anvers et sa fusion avec le port de Zeebrugge engendreront une croissance du trafic de camions sur le réseau autoroutier, y compris à hauteur du ring de Bruxelles. Des développements logistiques importants sont aussi prévus pour l'aéroport de Zaventem et les zonings alentour.

La Commission s'étonne que les variantes avec des bandes de circulation en moins, incluses dans la précédente phase de recherche, aient été écartées. Dans l'analyse de la Werkvennootschap, ces variantes n'obtiennent pas des scores d'exclusion pour les trois tronçons de Ring considérés (Wemmel, Vilvoorde, Zaventem). Seul à Zaventem, les variantes de plus petit gabarit débouchent systématiquement sur des résultats d'exclusion.¹

Le cadre d'analyse à l'intérieur duquel les variantes avec bandes de circulation en moins ont été écartées pose aussi question. L'exclusion de ces variantes se fonde sur le scénario tendanciel de développement de trafic (*business as usual*), plutôt que sur le scénario intégrant les objectifs de report modal que se sont fixées la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale (*ambitious modal split*).

Pour offrir une juste place à chaque mode de transport dans un écosystème réfléchi en adéquation avec les objectifs de qualité de vie, sociaux, économiques et environnementaux, **la Commission souhaite que les variantes soient réévaluées en tenant compte :**

¹ « Uit de verdere beoordeling van de varianten op de weerhouden alternatieven, blijkt dat het alternatief G2A1 met een rijstrook minder een uitsluitende beoordeling krijgt in de zones Wemmel en Zaventem. Alternatief G1A2 rijstrook minder krijgt geen uitsluitende score in Wemmel, wel in Vilvoorde en Zaventem. G1A1 rijstrook minder krijgt geen uitsluitende score in Wemmel en Vilvoorde, wel in Zaventem » (*Scopingsnota v2*, p. 182).

- Des scénarios ambitieux et des mesures des plans de mobilité bruxellois et flamand qui visent à dissuader le trafic dans les quartiers : Good Move (contrats locaux de mobilité et mailles, zones 30, ...) et plan de mobilité de la Vervoerregio Vlaamse Rand ;
- des effets sur le trafic sur des périodes plus longues, correspondant à la durée de vie de l'infrastructure, permettant de considérer les phénomènes d'induction de trafic et les risques de saturation du ring et de report vers le réseau local adjacent ;
- d'une modélisation plus fine de l'évolution du nombre de camions transitant par le Ring en considérant le trafic de marchandises, au minimum, à l'échelle de la Belgique.

La Commission estime que c'est seulement en conclusion d'études précises et concertées, que les décisions de modifications importantes de l'infrastructure doivent être prises.

C. Programme de Travaux : pistes cyclables, parkings de dissuasion et nouvelles lignes de transports en commun (Brabantnet) et plan de la Vervoerregio

Parallèlement au réaménagement de l'infrastructure routière, le Programme des Travaux au Ring prévoit aussi la construction de nombreuses pistes cyclables, de parkings de dissuasion et de nouvelles lignes de transports en commun (Brabantnet). En outre, un certain nombre de mesures permettront de fluidifier le transit des transports publics. La Commission appuie ces mesures.

Comme précédemment, la Commission attire l'attention sur le fait que le projet de réaménagement du Ring Nord est indissociable des mesures prévues dans le cadre du plan de mobilité de la Vervoerregio Vlaamse Rand. La réalisation des objectifs directeurs des Travaux au Ring dépend, pour une large part, d'un renforcement conséquent des modes alternatifs dans la région et de mesures visant à limiter le trafic de transit sur le réseau automobile local (à l'instar des « mailles » du Plan Good Move).

Dans cette perspective, la Commission appelle la Région flamande à mettre en parallèle les moyens financiers attribués aux travaux pour le Ring et ceux nécessaires pour déployer un plan de mobilité ambitieux dans la Vervoerregio et surtout à soutenir celle-ci dans la mise en œuvre de son plan.

D. Concernant les effets sur les transports publics à Bruxelles

Remarques générales :

- Du point de vue des transports publics urbains, il est intéressant qu'un maximum de trafic de transit soit sur le ring plutôt que sur les voiries environnantes.
- La diminution du nombre d'accès au ring risque de concentrer le trafic sur les accès restants. Une attention est nécessaire par rapport à la congestion au niveau des voiries proches de ces accès qui risque d'impacter négativement la performance des véhicules de transport en commun qui y circulent.
- Il est important de modéliser les flux résultant des nombreux changements afin d'avoir une vue plus nette sur les impacts (augmentations des charges de trafic, congestion, etc) dans les zones concernées.

Remarques / points d'attention par zone

➤ E40 - Grand Bigard

- Les alternatives 1b et 2b sont radicales et pourraient avoir comme effet de diminuer le flux de voitures sur l'avenue Charles Quint. Il serait alors possible, au niveau des carrefours, d'augmenter la capacité pour les voiries où les véhicules STIB coupent l'axe (Gand, Marguerite d'Autriche, Beeckmans – lignes 83 et 87), tout en maintenant la capacité des transports en commun sur l'avenue Charles Quint elle-même.
- Attention cependant aux possibles remontées de files liées à la diminution drastique de capacité d'entrée/sortie. Ces remontées de files auraient alors l'effet inverse et engorgeraient encore plus l'avenue Charles Quint pénalisant le 83.

➤ Wemmel - Jette

- La suppression de l'échangeur au niveau de Limburg Stirum (Houba de Strooper) et le déplacement de l'échangeur Avenue de l'Exposition vers l'Avenue Arbre Ballon a pour effet d'empêcher l'accès à Wemmel depuis et vers le Ring sans passer par des voiries sur Bruxelles (Arbre Ballon, Chaussée Romaine et Av Impératrice Charlotte) où roulent des véhicules stib (mais aussi des De Lijn). Or ces axes sont déjà en heure de pointe complètement saturés.
- Les TC risquent de souffrir de la nouvelle configuration avec notamment moins de possibilité de leur accorder la priorité aux feux au carrefour Arbre Ballon / Av Exposition / Chée Romaine (lignes 9, 13 et 88) vu l'importance des flux auto et donc les risques de dangereuses remontées de files sur le ring. Dès lors il serait préférable de mettre en place une liaison directe entre l'échangeur et Wemmel.
- Au niveau d'Impératrice Charlotte les bus sur cet axe (ligne 83 et à l'avenir Ringtrambus) ne sont pas en site propre il est donc important d'y éviter d'avoir de la congestion. Dans cette optique il faudrait prévoir une connexion complémentaire à la nouvelle voirie de liaison pour éviter d'avoir tout le flux entrant et sortant sur l'Av. impératrice Charlotte.

➤ A12

- C'est positif pour les véhicules STIB qui circulent sur la Chée Romaine (future ligne de tram et ligne 83) si cette dernière est isolée et donc non impactée par le trafic entrant / sortant ring

E. Transport de marchandises, développement économique et mobilité dans la périphérie bruxelloise

La Commission appelle le gouvernement bruxellois à être attentif à l'évolution du trafic de camions transitant autour de Bruxelles, ainsi qu'aux effets du réaménagement du Ring sur les activités productives et l'emploi en Région bruxelloise. En effet, les Travaux au Ring font partie intégrante du développement économique projeté par la Région flamande en bordure de la Région de Bruxelles-Capitale. Or, cette dernière perd depuis au moins dix ans des entreprises au bénéfice de la Flandre. Les conséquences en sont sociales, économiques, environnementales et concernent également la mobilité.

F. Choix des scénarios et introduction d'une tarification kilométrique

La Commission appuie une limitation de la vitesse à 70km/h. Il s'agit d'une mesure « quick win », rapide à mettre en œuvre et peu coûteuse, pour améliorer la fluidité et la sécurité sur le Ring et pour diminuer le niveau de bruit ressenti en Région de Bruxelles-Capitale.

Pour atteindre les objectifs ambitieux de report modal annoncés (-26% Scenario Ambitious Modal Split, page 178, 3.3.3.4.1) et pour garantir la fluidité du trafic routier (automobile, des transports publics et de transport de marchandises), la réalisation des pistes cyclables et du Brabantnet ne suffiront pas. Les effets d'une tarification kilométrique intelligente ont été démontrés tant sur le report modal que sur la fluidité. Pour atteindre les objectifs et aussi pour dégager des moyens pour développer les alternatives, la Commission prône la mise en place d'une tarification kilométrique intelligente sur tout le territoire belge pour l'ensemble des véhicules (véhicules légers et poids lourds).

Pour atteindre les objectifs, limiter les effets d'induction de trafic à long terme et optimiser l'existant, la Commission estime que le scénario « light » doit devenir le scénario maximum admissible. A ce sujet, elle relève qu'au niveau du Laerbeekbos, le projet « light » prévoit un élargissement de 2x3 bandes à 2x4 bandes de circulation, ce qui semble contradictoire.

G. Renforcer la Région de Bruxelles-Capitale dans son dialogue sur la mobilité avec la Flandre et améliorer la transparence sur celui-ci

La Commission souligne l'urgence de renforcer le dialogue avec la Région flamande pour le projet du réaménagement du Ring Nord, et plus largement pour co-construire l'ensemble des projets impactant la mobilité de part et d'autre de la frontière régionale. La Werkvennootschap l'indiquait déjà en 2018 dans sa note de vision pour le projet de réaménagement du Ring Nord: *“De opmaak van dit plan biedt de opportuniteit om grensoverschrijdende mobiliteitskwesaties samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest af te stemmen en gezamenlijke doelstellingen te formuleren voor de modal shift”* (p. 40).

La Commission rappelle qu'une concertation sur les projets de réaménagement du Ring s'impose aussi légalement. L'accord de coopération du 17/06/1991 rendu obligatoire par l'article 92 bis, §2, b) de la loi spéciale du 08/08/1980 prévoit, en effet, que *«les Régions concernées se concertent quant aux routes dépassant les limites d'une Région pour autant que les mesures envisagées influencent l'écoulement du trafic »* (art.5).

Au sujet de la collaboration entre les Régions, la Commission relève le manque d'informations concrètes de la note sur les accès au Heysel (parking C, stade de foot et projet NEO), il est fait mention d'une étude en cours entre les Régions. La Commission regrette le manque d'informations à ce sujet dans les notes relatives aux travaux sur le Ring.

La Commission demande au gouvernement bruxellois de renforcer les équipes bruxelloises traitant de la mobilité avec la Région Flamande.

Elle demande aussi au Gouvernement bruxellois de l'informer de sa position sur les études et les travaux en cours, dans ses différentes dimensions (mobilité, environnement, développement, ...) et souhaite rester partie prenante des discussions.