
AVIS

Avis de la Région Bruxelles-Capitale concernant le projet-GRUP du R0 Nord

Demandeur	Ministre Elke Van den Brandt
Demande reçue le	30 juin 2023
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Avis adopté par l'Assemblée plénière du	20 septembre 2023

Préambule

Élaboré sur la base d'analyses réalisées par Bruxelles Mobilité, perspective.brussels, Bruxelles Environnement, urban.Brussels et tenant compte de l'avis rendu par la Commission régionale de la Mobilité le 19 juin 2023, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a émis un avis sur le projet de GRUP concernant le réaménagement du Ring Nord (communiqué dans le cadre de l'enquête publique relative à ce projet).

Cet avis indique que le Gouvernement bruxellois ne s'oppose pas, par principe, au projet de réaménagement du Ring Nord en tant que tel. Il est notamment souligné quelques évolutions positives dans le dossier.

Néanmoins, le Gouvernement bruxellois exprime plusieurs préoccupations majeures pour la Région de Bruxelles-Capitale. À cet égard, l'avis souligne plusieurs impacts d'un élargissement du Ring (principalement en raison du principe de « trafic induit »¹) qui seraient contraires aux engagements régionaux en matière de climat, de qualité de l'air et de mobilité.

Enfin, le Gouvernement exprime la volonté de la Région de Bruxelles-Capitale de contribuer de manière constructive au projet et insiste sur le fait que le réaménagement du Ring Nord ne sera possible que sur la base d'un accord interrégional.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Démarche constructive

Brupartners constate la volonté du Gouvernement bruxellois de contribuer de manière constructive au projet « GRUP Ring Noord » de la Région flamande et de s'inscrire dans le cadre des études existantes, de s'appuyer sur les évolutions positives et de rechercher ensemble des solutions pour les points importants pour la Région de Bruxelles-Capitale (plutôt que de préconiser de repartir de zéro).

Brupartners encourage le Gouvernement bruxellois à poursuivre dans cette voie qui lui semble la plus opportune.

1.2 Consultation

Brupartners regrette que seule la Commission régionale de la Mobilité ait été officiellement saisie d'une demande d'avis sur le projet « GRUP Ring Noord » de la Région flamande et souligne que sa saisine porte uniquement sur l'avis adopté par le Gouvernement bruxellois sur le projet « GRUP Ring Noord ».

S'il est intéressant que les partenaires sociaux bruxellois soient informés et puissent se prononcer à propos des remarques émises par le Gouvernement bruxellois dans le cadre de l'enquête publique

¹ Le principe du trafic induit suppose que la construction ou l'expansion d'infrastructures routières entraîne souvent une augmentation du volume de trafic global (plutôt que de résoudre les problèmes de congestion existants). Ceci s'expliquant par le fait que, lorsque de nouvelles routes ou voies rapides sont construites ou étendues, cela créerait un incitatif pour les conducteurs à utiliser ces infrastructures supplémentaires (plutôt que d'utiliser des alternatives de transport). Par conséquent, à moyen terme (environ 10 ans), le volume de trafic global augmenterait, ce qui conduirait à une congestion similaire à celle qui existait avant la construction ou l'expansion des infrastructures routières initiales.

initiée par la Région flamande sur le projet « GRUP Ring Noord », **Brupartners** aurait préféré pouvoir participer et donner son avis sur le projet « GRUP Ring Noord » en tant que tel. En effet, le réaménagement du Ring de Bruxelles aura des impacts socio-économiques indéniables et influera sur les perspectives de développement pour notre Région.

À cet égard, **Brupartners** prend acte qu'il lui a été assuré de se voir consulté dans le cadre de la suite du projet « GRUP Ring Noord ».

Plus globalement, **Brupartners** insiste sur le rôle crucial que joue l'accessibilité d'une ville dans son activité socio-économique. Il rappelle d'ailleurs avoir plusieurs fois suggéré de faire de la mobilité une « priorité partagée » dans le cadre de la Stratégie Go4Brussels 2030.

1.3 Trafic induit

Si le principe du trafic induit (supposant la corrélation entre la construction ou l'expansion d'infrastructures routières et une augmentation du volume de trafic global) semble faire l'objet d'un consensus scientifique, il y a également lieu de prendre en considération le fait que des experts soutiennent que ce phénomène peut être faible dans certaines situations (en particulier lorsqu'une nouvelle infrastructure répond à une demande existante non satisfaite ou lorsque des alternatives de transport attrayantes sont également disponibles).

Brupartners considère que l'existence d'une infrastructure routière permettant une circulation fluide autour de la Région de Bruxelles-Capitale revêt une grande importance socio-économique (notamment en raison de la situation géographique de notre Région). Parallèlement, **Brupartners** considère également nécessaire de s'assurer que l'expansion d'infrastructures routières n'induit pas davantage de trafic ce qui générerait indubitablement des impacts négatifs (environnement, qualité de vie et santé). À ce titre, **Brupartners** estime opportun de soutenir toutes les initiatives visant le transfert modal des utilisateurs de voitures privées afin de laisser l'infrastructure routière existante disponible pour les usages privés nécessaires (transport de marchandises ou d'outils de travail notamment) ou pour les transports collectifs.

Globalement, la planification des infrastructures de transport est un processus complexe nécessitant une analyse approfondie de ses impacts potentiels. **Brupartners** constate les efforts consentis par la Région flamande à cet égard. Néanmoins, il insiste pour que des analyses :

- Certifient que les nouvelles infrastructures envisagées répondent à une demande non-satisfaite ;
- Déterminent les besoins prioritaires pour encourager le développement d'alternatives attrayantes en transports en commun (intra et interrégional) et en infrastructures pour les modes de déplacements actifs ;
- Évaluent régulièrement les évolutions socio-économiques des territoires concernés et que le projet puisse être adapté en conséquence ;
- Garantissent l'absence d'impacts négatifs sur l'environnement (singulièrement en matière de qualité de l'air) ainsi que sur la qualité de vie et la santé de la population ;
- Identifient précisément les impacts sur le trafic de transit dans la Région de Bruxelles-Capitale.

1.4 Alternatives

Brupartners estime que la construction ou l'extension d'infrastructures routières ne doit pas constituer une solution unique à long terme pour résoudre les problèmes de congestion et de mobilité.

D'autres approches sont nécessaires pour parvenir à une mobilité durable (par ailleurs bénéfique en termes de qualité de l'air). À cet égard, il y a lieu de plaider pour :

- Le développement d'alternatives multimodales suffisantes (à développer avant ou, a minima, en même temps que l'extension d'infrastructures routières) ;
- La mise en œuvre d'une fiscalité incitant davantage à un usage plus rationnel des modes de déplacements individuels. De tels dispositifs doivent toutefois être développés sur le plan fédéral/interrégional et concerner l'ensemble du territoire de la Belgique ;
- La mise en place de campagnes d'information concernant la meilleure manière de contourner ou d'accéder à la Région de Bruxelles-Capitale (en insistant sur les modes de déplacements alternatifs aux véhicules motorisés individuels) ;
- La poursuite de la politique encourageant les entreprises à proposer des plans de mobilité afin d'améliorer/faciliter les déplacements domicile-travail alternatifs aux véhicules motorisés individuels. À cet égard, il y a lieu de veiller à ce que les services de facilitation de la mobilité disposent de suffisamment de connaissances et de ressources pour accompagner les entreprises dans cette démarche.

1.5 Trafic de transit

L'un des effets escomptés du projet « GRUP Ring Noord » est la réduction du trafic de transit dans la Région de Bruxelles-Capitale. Si cet objectif se confirmait, il serait bénéfique pour la Région de Bruxelles-Capitale (qualité de vie des habitants, réduction de la congestion, meilleure circulation des véhicules locaux).

Brupartners est néanmoins circonspect quant aux impacts du projet « GRUP Ring Noord » sur le trafic de transit dans la Région de Bruxelles-Capitale et plus particulièrement dans ses quartiers nord. En effet, des impacts significatifs de la restructuration des sorties 7 et 9 et de la fermeture de la sortie 8 « Wemmel » sur la circulation ne doivent pas être sous-estimés. À ce titre, les conséquences en termes de transfert de trafic (notamment vers des quartiers « apaisés ») doivent impérativement être davantage étudiées et résolues.

Brupartners insiste en outre pour que le réaménagement de ces accès (et de leurs routes de connexion) soit élaboré en coopération avec les acteurs et experts concernés (tant bruxellois que flamands).

1.6 Utilisation des transports en commun pendant les travaux

Estimant nécessaire de supprimer autant que possible les obstacles à la mobilité douce et d'inciter à l'utilisation des transports en commun, **Brupartners** suggère l'élaboration d'un plan avec les entreprises de transport en commun impactées par le projet « GRUP Ring Noord » afin que ces acteurs mettent en œuvre une offre de services répondant au mieux à l'évolution des besoins résultant des travaux.

*
* *