



**Projet de plan MER**

**Elargissement du RO  
section A3/E40 (Woluwe-Saint-Étienne) – A1/E19 (Machelen)**

Avis de la Commission régionale de Développement

4 novembre 2008

**Projet de plan MER:  
Elargissement du RO  
section A3/E40 (Woluwe-Saint-Étienne) – A1/E19 (Machelen)**

Avis de la Commission régionale de Développement

4 novembre 2008

Cet avis a été émis suite à une réunion d'information avec l'“Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant”<sup>1</sup>, à la demande de la Commission régionale de Développement, le jeudi 23 octobre à Vilvoorde. La Commission a pris connaissance des avis du Conseil économique et social, de la Commission régionale de la Mobilité et du Conseil de l'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale. La Commission régionale de Développement, qui s'est réunie en séance plénière le mardi 4 novembre 2008, a approuvé le présent avis à l'unanimité des voix.

**1. Introduction:**

La Commission constate que la Région flamande a pris l'initiative d'étudier le phénomène de congestion du ring afin d'y apporter une solution.

Dans son avis, la Commission fait part de ses observations en ce qui concerne le contenu du Rapport d'incidences: quels éléments doivent être ajoutés et quels éléments nécessitent une étude plus approfondie.

La Commission regrette qu'il n'y ait pas de collaboration active avec la Région de Bruxelles-Capitale. La Commission a elle-même demandé une réunion d'information car, étant donné que ce projet présente un grand intérêt pour Bruxelles, elle souhaitait des précisions sur certains points. Elle remercie dès lors l'Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant d'avoir donné suite à sa demande.

A l'avenir, la Commission espère voir se réaliser de nombreuses interactions entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, les retombées de ce projet ne se font pas sentir uniquement en Flandre, mais aussi, inévitablement, à Bruxelles.

---

<sup>1</sup> Administration responsable de l'infrastructure routière et du trafic routier en Brabant flamand

## **2. Zone d'étude:**

La zone d'étude du plan MER se limite à la "zone Zaventem". La Commission estime cette zone trop restreinte pour acquérir une vision globale et insuffisante pour pouvoir estimer correctement les effets de ce projet, l'ampleur de ses répercussions, ...

La Commission pense qu'il serait opportun de prendre en compte les 2 autres zones (Ring nord E19-A12 et A12-E40 vers Ostende) dans cette étude afin de pouvoir décider d'une politique globale. Les incidences environnementales de ce projet s'étendront au-delà de la seule zone de Zaventem, il semble donc logique d'inclure dans cette étude, ces autres zones, où auront lieu les travaux d'élargissement par la suite.

La Commission remarque qu'un certain nombre d'initiatives du territoire de Bruxelles (Diabolo et RER) sont prises en compte, ce à quoi elle ne peut réagir que positivement. Cependant, il existe d'autres projets (IRIS II, PDI, ...) dont l'impact sur la Région de Bruxelles-Capitale est considérable, il est donc très important que ceux-ci figurent dans le plan MER. Les projets qui s'y trouvent déjà doivent aussi être mis à jour, de même que le goulet d'étranglement constitué par le viaduc de Vilvorde.

La Commission regrette cependant qu'il ne soit pas non plus tenu compte des évolutions futures qui auront lieu à Bruxelles, non seulement au niveau démographique mais également concernant le développement économique, les activités du Port, ... Tout cela doit également être pris en compte. La Commission constate que la problématique de l'augmentation du transport de marchandises sur les routes a été abordée, mais elle regrette que le plan n'offre aucune alternative.

L'augmentation du transport de personnes a également été prise en compte lors de la rédaction du plan, et la solution proposée consiste à scinder le trafic de transit et le trafic local. Cependant, aucune alternative n'est avancée. Des projets en cours (RER, ...) proposent une meilleure accessibilité à l'aéroport par le rail. Cependant, soit ceux-ci ne sont pas pris en compte, soit ils ne sont absolument pas mis en valeur dans ce projet. La Commission regrette que l'accent soit mis uniquement sur le trafic routier.

## **3. Plus de certitude concernant le nombre de bandes de circulation:**

Le projet propose de scinder le trafic de transit et le trafic local en vue de réduire la congestion.

Le nombre exact de bandes de circulation reste un point confus. Le plan MER mentionne 3+2 bandes de circulation, mais, au niveau des entrées et sorties, des bandes supplémentaires sont prévues, notamment pour des raisons de sécurité liées aux entrecroisements (jusqu'à 17 bandes).

La Commission souhaite que le plan précise le nombre exact de bandes de circulation pour chaque endroit.

#### **4. Problématique du climat:**

Les changements climatiques actuels préoccupent chacun de nous. Dès lors, la Commission estime qu'il est plus que normal de tenir compte des Protocoles de Kyoto et de Bali. Il serait donc opportun d'examiner dans le plan MER des mesures visant à réduire la consommation d'énergie et les rejets de CO<sup>2</sup>.

Le plan suppose une amélioration de la qualité de l'air en fonction d'une circulation plus fluide. La Commission demande d'étudier la validité de ce postulat et les effets pervers éventuels à moyen et long terme d'un appel de circulation, en l'absence de nouvelles mesures volontaristes complémentaires pour développer les transports en commun et une multi-modalité efficace.

La Commission remarque qu'il est bien fait mention d'une étude concernant les nuisances sonores et l'impact sur la qualité de l'air, mais celle-ci se limite à un périmètre de 250 m autour de la zone du ring, ce que la Commission juge inacceptable. Les effets auront des retombées qui se feront sentir bien au-delà de la zone du ring. L'image de la réalité serait donc faussée si l'on se limite à ce périmètre de 250 m.

Dès lors, la Commission insiste pour élargir le périmètre d'étude.

#### **5. Manque d'alternatives:**

Etant donné qu'il existe une réglementation européenne en matière d'études d'incidences, la Commission trouve opportun de respecter celle-ci. Ce qui revient principalement à dire qu'il faut étudier les alternatives possibles, ce qui n'est pas le cas dans le plan MER.

Tel que mentionné ci-dessus, le plan MER devrait étudier les alternatives suivantes:

- Encourager l'utilisation des transports en commun (RER, diablo, IRIS II,...). Proposer une alternative à la voiture.
- Prévoir une alternative pour le transport de marchandises par le rail ou les voies navigables et /ou par l'utilisation d'autres infrastructures routières existantes.
- Développer des pistes cyclables interrégionales pour les navetteurs de et vers Bruxelles

- Etudier la diminution de la demande de déplacements par des aménagements du territoire adapté.

La Commission régionale partage de plus l'avis de la Commission régionale de la Mobilité, notamment en ce qui concerne la prise en compte d'alternatives (2.4).

## **6. Patrimoine**

La Commission se réjouit de voir que le plan MER intègre la question du patrimoine, mais regrette que ce soit de manière peu approfondie voire lacunaire.

Le patrimoine bruxellois est très important et mérite d'être davantage analysé.

En ce qui concerne la faune et la flore, la Commission partage l'avis du Conseil de l'Environnement, à savoir que les liaisons existantes des maillages vert et bleu doivent être si possible préservées et que les solutions les moins dommageables pour l'environnement soient préconisées.

## **7. Conclusions**

La Commission constate qu'il est indispensable d'élaborer une vision globale du développement de la zone et un plan global de mobilité (notamment pour le transport de marchandises) en collaboration active avec la Région de Bruxelles-Capitale.

La Commission rappelle ses demandes suivantes :

- Elargissement général de la zone d'étude (mobilité et aménagement du territoire),
- Plus de clarté sur le nombre de bandes de circulation,
- la problématique environnementale (qualité de l'air et bruit-élargissement de la zone d'étude),
- Prise en compte des projets bruxellois,
- Etudes sur d'éventuelles alternatives,
- Garantir l'aménagement et le développement durable de la zone,
- Impact sur le patrimoine naturel et les maillages verts et bleus.