

Il faut élargir le ring de Bruxelles

Jacques Delière

Professeur émérite (UCL), président de l'ASBL DRP pour une mobilité efficace et multimodale à Bruxelles voitures comprises.

Jean-Noël Beer

Délégué de l'ASBL DRP.

■ Pour rencontrer les besoins des acteurs économiques et des citoyens, il faut augmenter la capacité du ring de Bruxelles. C'est indispensable. Les arguments avancés par les opposants ne tiennent pas la route!

Le ring qui entoure Bruxelles (d'ailleurs incomplet du côté sud) est très souvent sursaturé avec des ralentissements très coûteux pour la vie économique et très dommageables pour la qualité de vie des personnes y effectuant de nombreux trajets chaque jour. D'autant que les démarrages-arrêts-démarrages durant les nombreuses heures de congestion augmentent fortement la consommation de carburant et multiplient les émissions de particules fines et de gaz polluants.

Le ring ne sert d'ailleurs pas qu'aux navetteurs. Les 70000 Bruxellois sont des "navetteurs inverses" quand ils vont travailler hors de Bruxelles ou quittent la ville pour se détendre. Rendre de la fluidité au ring, c'est donc aussi rendre service aux Bruxellois.

Donc, pour tout esprit libre de préjugé idéologique, la conclusion de ces constats est évidente: il faut augmenter la capacité du ring de Bruxelles! Sauf à vouloir construire un viaduc qui passe au-dessus du ring (solution technique souvent intéressante mais peu applicable ici vu les conditions), il n'y a pas d'autre choix.

Trop de pollution? Non!

Comme le ring est localisé essentiellement sur le territoire de la Région flamande, le gouvernement flamand a décidé de programmer des travaux. Et que voit-on? Plusieurs membres du gouvernement bruxellois réagissent sous la propagande du lobby antivoiture, soutenu seulement par une petite minorité de la population (10 à 15%?)

L'argument pour critiquer l'élargissement du ring est trompeur: il



pourrait polluer l'air à Bruxelles! Rappelons donc que la contribution des quatre-roues motorisés à la pollution à Bruxelles se situe entre 5% et 28% selon l'endroit et les circonstances. Cela diminue continuellement vu l'amélioration des moteurs à essence ou diesel et pourrait être réduit à très peu avec la proportion croissante de voitures électriques ou au gaz.

Malgré l'augmentation du trafic sur le ring (cf. Vlaamse Verkeer Centrum) et les embouteillages polluants qui en résultent, les mesures de la Cellule interrégionale de l'environnement montrent que la pollution à Bruxelles diminue. A présent, il faut donc réduire la congestion pour faire baisser la pollution par NOx et particules.

Les Flamands favorisés? Non!

Les opposants à l'élargissement du ring avancent un autre argument: ce changement dynamiserait les liaisons entre les sites industriels flamands situés au nord de Bruxelles et favoriserait donc le développement d'activités flamandes au détriment de Bruxelles. Rien à voir! La mobilité des Bruxellois est déjà déplorable. Pourquoi? A cause des politiques antivoiture affirmées du ministre de tutelle Pascal Smet.

Sa politique suffit à altérer le développement des activités productives sur le territoire bruxellois: il faut lire les rapports d'enquête de Beci sur ce sujet! C'est la politique de mobilité bruxelloise, pas celle de la Flandre, qui conduit à l'exode des activités productives avec toutes les conséquences dommageables qui en résultent.

Les exemples à suivre

Ce qu'il faut entre Bruxelles et la Flandre

Le lobby antivoiture a complètement infiltré l'administration bruxelloise de la mobilité.

(et la Wallonie) c'est une réelle volonté de win-win. La Région bruxelloise fait partie d'un triangle d'or économique Bruxelles-Anvers-Gand et sa prospérité dépend donc des voies de communication qui irriguent ce triangle.

Ainsi, sans un ring performant, quelle alternative valable existerait pour les camions qui doivent se rendre du sud du pays au port d'Anvers et vice versa?

Dans les régions du monde où l'on veut se développer et respecter la loi de l'offre et de la demande (déjà en Europe de l'Est), on n'hésite pas à augmenter les capacités routières offertes aux quatre-roues car la circulation des camions de fourniture sert aussi à la prospérité (les camions en pur transit peuvent se voir imposer un péage). Arrêtons de tenir pour modèles des villes choisies par le lobby antivoiture qui a complètement infiltré l'administration bruxelloise de la mobilité. Dans le plan guide 2010-2014 de Bruxelles-Mobilité, signé par la ministre Grouwels, on peut lire: "Nous veillons à ce que les trajets pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun restent directs, rapides et continus, alors qu'ils deviennent plus lents et plus difficiles pour les voitures."

Voyons plutôt Madrid, par exemple, une capitale nationale, qui dispose d'un ring M30. Ce ring compte le plus souvent trois voies de circulation dans chaque sens et peut aligner jusqu'à 9 voies, notamment à l'est de la ville. C'est de là que partent la plupart des autoroutes radiales du pays à destination des différents points cardinaux de l'Espagne.

Voyons aussi par exemple Washington, capitale fédérale des Etats-Unis ayant une taille et une population similaires à Bruxelles. En 2012, deux voies dans chaque sens ont été ajoutées au "ring" I-495.

Le bien des usagers

Donc, élargir le ring de Bruxelles, c'est faire ce qui se fait là où on vise à rencontrer les besoins des acteurs économiques et des citoyens.

A l'abri de tout débat linguistique ou communautaire, restant sur le plan purement opérationnel et politique, il faut savoir ceci: l'opposition au ring ne correspond pas à la volonté de la majorité de la population bruxelloise qui, elle aussi, veut voir disparaître les bouchons honteux avec toutes leurs retombées négatives, tant économiques qu'environnementales.

→ Titre, introduction et intertitres sont de la rédaction. Titre original: "Elargir le ring de Bruxelles, une nécessité opérationnelle, économique et environnementale".