



AVIS ÉMIS PAR
LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AU COURS DE SA SÉANCE DU 16 OCTOBRE 2008

concernant

**le projet de plan d'évaluation des incidences sur l'environnement : Transformation
du R0, tronçon A3/E40 (Woluwe-Saint-Etienne) - A1/A19 (Machelen)**

PROJET DE PLAN D'EVALUATION DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT : TRANSFORMATION DU R0, TRONÇON A3/E40 (WOLUWE-SAINT-ETIENNE) - A1/A19 (MACHELEN)

Avis du Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale.

16 octobre 2008

Saisine

Le 24 septembre 2008, le Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale a été invité, par la Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Environnement et l'Energie, Evelyne HUYTEBROECK, et par le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la mobilité, Pascal SMET, à se saisir du projet de la Région flamande relatif au projet de plan d'évaluation des incidences sur l'environnement : Transformation du R0, tronçon A3/E40 (Woluwe-Saint-Etienne) - A1/A19 (Machelen) et à y réagir au travers de l'enquête publique.

Le Conseil rappelle qu'en vertu son ordonnance constitutive du 8 septembre 1994, *il adresse ses avis au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale*. Cet avis sera donc d'abord envoyé à cette instance et une copie sera communiquée au Ministre compétent du Gouvernement flamand ainsi qu'au service MER de la Région flamande.

Après examen par ses Commissions CATRO, Environnement et Mobilité au cours des séances des 18 septembre et 10 octobre 2008, le Conseil Economique et Social émet l'avis suivant.

Préambule

La Région flamande a lancé le 7 juillet une « Evaluation des incidences sur l'environnement » de la transformation du R0, sur le tronçon allant de la A3/E40 (Woluwe-Saint-Etienne) jusqu'à la A1/A19 (Machelen). Initialement, le rapport n'était uniquement disponible qu'en néerlandais et n'était soumis à enquête publique que du 7 juillet au 18 août 2008. Toutefois, afin de répondre aux critiques tant de riverains du Rand, que d'associations environnementalistes flamandes et bruxelloises et de députés bruxellois, le projet de plan a été traduit en français et un nouveau délai de 60 jours pour répondre à l'enquête publique a été arrêté (précisons que ce dernier court jusqu'au 6 novembre 2008).

A l'occasion de sa séance de travail du 4 septembre 2008, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a constaté que les délais ne lui permettaient pas d'organiser une enquête publique sur son territoire. Il a donc décidé de constituer un groupe de travail composé de représentants des administrations et des institutions régionales concernées, mais aussi de solliciter les avis du Conseil Economique et Social et de la Commission Régionale de la Mobilité. C'est dans ce cadre que le Conseil est amené à prendre position.

Le Conseil constate, qu'à ce stade du projet, il lui est demandé de remettre un avis non pas sur la pertinence du projet, mais bien sur la méthodologie et le contenu du futur plan MER.

Avis

Considérations générales

Le Conseil prend acte que l'objectif de la Région flamande est de résoudre la saturation, d'améliorer la fluidité du trafic et de garantir l'accessibilité de l'aéroport international et des zones industrielles de Vilvorde et Malines en élargissant le Ring. Il prend également acte que le coût total du projet est évalué à 1 milliard d'euros.

Le Conseil se réjouit du fait que les autorités flamandes aient sollicité l'avis du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, en s'adressant officiellement à celui-ci, et pas uniquement à ses administrations, elles rendent plus aisée l'organisation des procédures consultatives légalement prévues. L'introduction d'une demande officielle ne porte d'ailleurs pas préjudice à la concertation ponctuelle existante entre les administrations des deux Régions concernées sur diverses matières d'ordre technique.

Le Conseil apprécie, qu'à l'initiative des autorités flamandes, le texte du volumineux projet de rapport ait été traduit en français pour faciliter la consultation.

Le Conseil suggère qu'une coopération interrégionale soit mise en place dès que les projets portent sur l'Hinterland économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale. A cette fin, la consultation réciproque doit être organisée entre les Gouvernements régionaux et en concertation avec les partenaires sociaux. En particulier, il estime que le développement économique durable de la zone aéroportuaire doit être réalisé en complémentarité avec la Région de Bruxelles-Capitale plutôt qu'en concurrence avec celle-ci. Cette dernière hypothèse étant celle du projet START auquel se réfère notamment le projet de plan MER aux pages 20 et 21 de la version française. Par ailleurs, le Conseil regrette qu'aucun représentant du gouvernement flamand n'ait donné suite à l'invitation du Conseil afin de présenter le projet.

Le Conseil regrette vivement que l'impact de ce projet sur la Région de Bruxelles-Capitale ne soit pris en compte que de manière très épisodique. Il rappelle que la Région de Bruxelles-Capitale constitue le moteur et le premier bassin d'emplois et d'activités économiques du pays. En effet, la part de la Région de Bruxelles-Capitale dans le PIB est de 20 %.

En outre, le Conseil demande de prévoir l'information et la consultation de la Région de Bruxelles-Capitale (et de ses partenaires sociaux) à propos des phases ultérieures de réalisation du projet.

Le Conseil insiste pour la réalisation d'une évaluation des incidences des travaux envisagés au plan socio-économique dans la Région de Bruxelles-Capitale. En tout état de cause, cette évaluation doit porter sur l'incidence du projet au niveau des activités économiques et de l'accessibilité des entreprises pour les travailleurs, les clients, les fournisseurs et les autres visiteurs dans la zone concernée. Le Conseil souligne que les effets socio-économiques étudiés dans le présent projet plan MER ne sont pas assez mis en évidence.

Le Conseil soutient par ailleurs l'option d'une séparation du trafic local et de transit. En effet, il estime que de telles mesures devraient avoir des effets positifs indépendants d'une nouvelle saturation causée par l'effet d'attraction.

Considérations particulières

1. La non-prise en compte de la Région bruxelloise

Le Conseil observe que le projet plan MER prend comme base de calcul une croissance de 59 % des emplois dans la zone. Il n'est pas précisé si ces emplois se limitent à la zone du Brabant flamand visée ou concerne également la Région de Bruxelles-Capitale, et si tel est le cas, dans quelle proportion et quelle en est la source.

Bien qu'intégrant dans la situation de base non seulement la situation existante mais aussi les développements attendus au niveau de certaines politiques des autorités flamandes, le Conseil regrette qu'il n'intègre pas les politiques menées ou projetées par les autorités de la Région de Bruxelles-Capitale notamment en matière d'aménagement du territoire ou de planification tel que le projet de plan IRIS 2, ou encore en matière d'expansion économique et de dynamisation des noyaux commerciaux, notamment dans le Bas et le Haut de la Ville.

Le Conseil estime qu'il serait également pertinent d'ajouter aux hypothèses de travail les projets d'aménagement du territoire visant la création de nouvelles zones d'activités tant en Région flamande que Région de Bruxelles-Capitale. En effet, le Conseil constate que ces projets ne sont pas explicitement mentionnés dans le projet plan MER.

Le Conseil remarque que le projet plan MER pourrait offrir l'opportunité d'intégrer des infrastructures complémentaires permettant de favoriser le transfert modal tel que des parkings de dissuasion situés en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale en complément au réseau de transports en commun.

Par contre, le Conseil constate que le projet prend en considération l'accroissement du trafic de marchandises dû à la desserte des ports belges et hollandais. Cependant, il souligne que le projet plan MER n'intègre pas dans ses options des alternatives au développement des transports routiers de marchandises tel que le transport par voie ferroviaire et/ou fluviale.

2. La zone d'analyse

Le Conseil estime que le territoire de référence pris en considération dans ce projet de plan MER :

- est trop restreint pour avoir une vision cohérente ;
- ne permet pas d'envisager les effets globaux de l'élargissement complet du Ring Nord ;
- ne tient pas compte des problèmes techniques liés au viaduc de Vilvorde.

Le Conseil souligne à cet égard que le projet d'élargissement du tronçon Woluwe-Saint-Etienne/Machelen doit être complété par l'élargissement des deux autres tronçons (le premier allant de la E19 jusqu'à la A12, le second de la A12 jusqu'à la E40 - direction Gand). Or les projets pour ces deux tronçons devront également faire l'objet de futurs plans MER.

Le Conseil demande que les incidences en matière de pollution par particules fines soient calculées dans un périmètre d'1km autour de la zone plutôt que 250m comme prévus actuellement afin d'obtenir des données correspondant aux caractéristiques de dispersion de ce polluant.

3. La cohérence avec les accords de Kyoto et de Bali

Le Conseil constate que le document présente la méthodologie utilisée en vue d'évaluer les effets du projet en termes de flore, de paysage et d'activités humaines. Il constate en outre que le projet plan MER ne présente d'évaluation des impacts possibles que sous forme d'idées générales. Il considère par exemple que l'élargissement du ring, ayant pour effet une plus grande fluidité de la circulation et une plus grande vitesse automobile, devrait avoir pour impact une amélioration de la qualité de l'air.

Le Conseil s'interroge sur les effets à long terme de cet élargissement, si parallèlement, d'autres politiques ne sont pas mises en œuvre afin de garantir une multi-modalité efficace tant pour les marchandises que pour les personnes. En effet, si le projet plan MER tel que présenté peut résoudre à court terme le problème de la congestion du ring et par là entraîner une amélioration de la qualité de l'air, le Conseil estime qu'il serait opportun d'évaluer l'impact et les conséquences à long terme des solutions retenues.

4. L'absence d'options

Le Conseil constate que le projet plan MER ne présente qu'une seule option. Il n'est donc envisagé aucun scénario alternatif notamment en matière de multi-modalité.

Le Conseil rappelle qu'en termes de méthode, les règlements européens imposent aux études d'incidence d'examiner des scénarios alternatifs et d'expliquer pourquoi ceux-ci n'ont pas été retenus¹. Or, dans le présent projet plan MER, ces scénarios alternatifs semblent sommaires.

Le Conseil estime nécessaire que soient étudiées des alternatives qui prennent en compte un certain nombre d'éléments, et notamment :

- l'encouragement de la mobilité entrante et sortante par des moyens collectifs ou semi-collectifs fondés sur le développement d'infrastructures de transports en communs tel que le Diabolo, le RER ou le métro ;
- le soutien à la mise en place d'un ensemble de méthodes de « smart trafic management » sur le R0. A titre d'exemple, le Conseil cite la signalisation dynamique, la limitation des changements de file ou le concept de « high occupancy vehicle lanes » afin d'optimiser la gestion de la circulation sur le R0 ;
- la détermination d'un trajet alternatif pour le trafic routier de marchandises qui passerait, par exemple, par Malines.

L'extension du Ring tel que présenté ne devrait être envisagée qu'après la prise en compte des alternatives précitées.

¹ Pour rappel, c'est pour ne pas avoir envisagé sérieusement les autres possibilités que le projet de jonction autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays (CHB) a dû être suspendu après l'avis motivé de la Commission européenne.

Le Conseil attire dès lors l'attention du Gouvernement sur les points suivants :

- la pertinence d'évaluer et d'étudier l'ensemble du projet d'élargissement du RO dans la même phase ;
- la nécessité de prévoir une information et une consultation de la Région de Bruxelles-Capitale (et de ses partenaires sociaux) à propos des phases ultérieures de la réalisation du projet d'élargissement du RO ;
- la nécessité d'instaurer une coopération interrégionale lorsque les projets concernent l'hinterland économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- la nécessité pour l'étude d'incidence de prendre en considération un certain nombre d'éléments dont notamment :
 - l'évaluation des impacts et incidences socio-économiques de ce projet sur la Région de Bruxelles-Capitale ;
 - la nécessité de prendre en compte dans mise en œuvre de l'élargissement du Ring, les politiques menées ou projetées par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
 - la nécessité de tenir compte de création de nouvelles zones d'activités tant en Région flamande qu'en Région de Bruxelles-Capitale ;
 - l'impact du projet sur l'accessibilité de et vers la Région de Bruxelles-Capitale ;
 - l'intégration d'infrastructures complémentaires permettant de favoriser le transfert modal ;
 - l'accessibilité des pôles économiques de la périphérie, notamment pour les travailleurs bruxellois ;
 - l'étude du transport de marchandises au niveau de l'Hinterland socio-économique de la Région de Bruxelles-Capitale, mais également au niveau de la Belgique ainsi que le développement d'alternatives en la matière;
 - l'élargissement de la zone d'étude de l'incidence du projet pour la santé et pour l'environnement ;
 - l'étude et le développement de scénarios alternatifs.

*
* *