

# Ring de Bruxelles (R0) : encore des travaux inutiles ?

Note de Greenpeace à propos du projet d'élargissement du R0  
Décembre 2010

La Région flamande a lancé en 2008 un plan pour élargir la partie nord du ring de Bruxelles (entre Grand-Bigard et Woluwe-Saint-Etienne)<sup>i</sup>. La zone de Zaventem est la première concernée par ce plan. Ces projets renvoient à l'ambition plus générale de renforcer le rôle de la Belgique comme plaque-tournante européenne pour tout ce qui a trait à la logistique. Le point de départ des autorités flamandes est d'apporter une solution à la congestion croissante observée dans la zone de l'aéroport et sur le ring de Bruxelles en « optimalisant » la circulation ou en « séparant mieux le trafic local et le trafic qui transite par le ring ». L'objectif de l'élargissement est de prévoir des bandes de circulation parallèles, réservées au trafic local.

Ces projets sont symptomatiques de la propension à asphaltier qui caractérise la Belgique et principalement la Flandre<sup>ii</sup>. Partout dans le pays, les files sont légion et provoquent un grand nombre de problèmes. Les décideurs politiques sont toujours enclins à aborder la congestion automobile en sortant les bétonneuses. Des bandes de circulation sont ajoutées aux routes, des bretelles aux autoroutes, des contournements à achever... Greenpeace plaide au contraire pour des solutions structurelles et durables.

Le ring de Bruxelles (R0) symbolise parfaitement les problèmes et les choix face auxquels nous nous trouvons.

## 1. Élargissement du R0 : pourquoi s'agit-il d'un projet contre-productif ?

### • **Réchauffement planétaire**

Le besoin pressenti de nouvelles infrastructures routières pour contourner Bruxelles découle de la supposition que le volume de la circulation continuera à augmenter. Or, il existe un consensus<sup>iii</sup> selon lequel il serait préférable de diminuer le trafic pour réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables au secteur Transport.

La citation de l'Institut Wuppertal, extraite d'un rapport<sup>iv</sup> réalisé pour le compte des autorités allemandes le souligne :

*« The traffic sector is faced with the challenge to first break the growth trend of the passenger miles before a sustainable reduction of the CO2-emissions can be achieved. For this reason, measures to avoid traffic, transfer to environmentally friendly means of transport and an improvement of the energy efficiency should have priority. »*

Des améliorations observées en matière d'efficacité énergétique ont été neutralisées par l'augmentation du nombre de véhicules et des kilomètres parcourus. **Le secteur Transport est toujours le dernier de la classe climatique en raison de la hauteur de ses émissions de gaz à effet de serre.** Les émissions croissantes de ce secteur réduisent à néant les efforts réalisés dans d'autres secteurs.

- **Vivabilité**

Bruxelles et la région qui l'entoure subissent de plein fouet la pression automobile. La pollution atmosphérique et le bruit constituent des handicaps certains pour la santé publique. L'argument qu'il serait préférable de rejeter le trafic de transit sur le R0 pour améliorer la vivabilité de la région bruxelloise ne tient pas la route. Il ressort d'une étude de l'Institut flamand pour la circulation routière<sup>v</sup> que l'élargissement envisagé du ring de Bruxelles n'apportera aucune réduction substantielle du trafic de transit dans les communes périphériques. On peut au contraire s'attendre à un « effet d'appel » et par conséquent **un surcroît de circulation (+ 30% de trafic sur le ring)**.

Par ailleurs, l'élargissement du R0 se traduirait par la perte d'une importante zone verte à la hauteur de la commune de Jette. Le bois du Laerbeek (33 hectares)<sup>vi</sup> joue en effet un rôle clé pour la biodiversité. 5 hectares au moins devraient être sacrifiés.

## 2. Élargissement du R0 : pourquoi s'agit-il d'un projet inutile ?

On ne peut pas s'attaquer à la congestion de manière structurelle en misant sur de la capacité routière supplémentaire. Le faire serait nier la réalité « de l'effet d'appel » en vertu duquel *plus de routes appelle plus de trafic*<sup>vii</sup>. On risque ainsi de se voir finir après quelques années à la **congestion de départ**. D'autre part, la construction de nouvelles capacités routières est onéreuse. L'élargissement du ring de Bruxelles coûterait au bas mot un milliard d'euros. Cette somme serait mieux investie dans la recherche de solutions structurelles et durables pour les embouteillages. En temps de crise, ce raisonnement pèse encore davantage. C'est pourquoi Greenpeace attend des autorités belges qu'elles mettent des solutions en œuvre qui seront autant de réponses structurelles à la congestion automobile et qui s'inscrivent dans la lutte contre le réchauffement planétaire, la pollution atmosphérique et le bruit. Toutes ces mesures doivent **tendre à une réduction du trafic**.

- **Taxe kilométrique et péage (urbain)**

Un système de péage ou une taxe kilométrique « intelligente » favorise une utilisation plus rationnelle des infrastructures routières. Dans le cadre d'une taxation kilométrique par exemple, une **tarification différenciée** peut être envisagée pour chaque kilomètre parcouru, notamment pendant ou hors des heures de pointe. Une mesure de cet ordre permet de gérer le trafic et diminue les files.

En ce qui concerne le R0, il ressort de l'étude de l'Institut flamand de la circulation routière que ce type de mesure contribuerait à fluidifier le trafic sur trois des six sections analysées et permettrait de diminuer de 20% le trafic de transit sur le réseau routier secondaire. Cette mesure permettrait également de réduire de 20% le trafic sur les autoroutes qui débouchent sur le ring. Les revenus générés par ce système de péage et de taxe kilométrique devraient entre autres être investis dans l'amélioration des transports en commun et des infrastructures cyclistes.

- **Trajets « domicile-travail »**

Les trajets « domicile-travail » représentent environ 80%<sup>viii</sup> du trafic observé sur le

ring de Bruxelles pendant les heures de pointe. L'adoption d'une série de mesures très simples permettrait d'aboutir à une réduction significative du flux de voitures pendant les heures de pointe. Ce type de politique a un très grand potentiel.

Leur mise en place nécessite de **démanteler le régime fiscal pour les voitures de société**. Il existe actuellement en Belgique plus d'un million de voitures de société. Une voiture sur cinq est enregistrée au nom d'une société ou d'une société de leasing.<sup>x</sup> Un tiers des voitures de société correspond à une partie du salaire de leur utilisateur. Cette situation est trois à quatre fois plus élevée que celle observée ailleurs en Europe. Dans ces pays, les voitures de société sont réservées aux vendeurs ou aux techniciens pour qui elles constituent un véritable 'outil de travail'.

Il n'est pas rare que dans la négociation, il soit question d'une carte d'essence permettant de se fournir à la pompe également pendant les heures de loisir. Même si des mesures sont prises pour « verdier » le parc de voitures de société, ce régime fiscal tolère qu'un bon nombre de kilomètres parfaitement évitables soient parcourus avec des voitures de société.

Tout ceci se trouve confirmé dans un rapport récent du Conseil supérieur des finances<sup>x</sup>. Ces kilomètres évitables sont en quelque sorte sponsorisés par les contribuables belges. Une étude récente de la Commission<sup>xi</sup> européenne indique que la Belgique est championne toutes catégories des subsides indirects accordés aux voitures de société. En 2008, ces subsides se sont élevés jusqu'à 1,2% du PNB, ce qui correspond à 4,1 milliards d'euros.

**Le contribuable subsidie donc en quelque sorte une bonne partie de la congestion des routes belges.** Pendant les heures de pointe, 37% <sup>xii</sup> des voitures qui empruntent le ring de Bruxelles sont des voitures de société. Selon d'autres sources, ce chiffre serait à présent largement dépassé et une voiture sur deux empruntant le ring serait une voiture de société. Agir sur le régime fiscal des voitures de société offre un énorme potentiel pour réduire la circulation sur le ring de Bruxelles.

Il est également possible de diminuer le volume de déplacements « domicile-travail » en imposant des **plans de déplacements aux entreprises**. Nike à Lanaken a augmenté de 30% le nombre de personnes pratiquant le co-voiturage en appliquant ce type de mesure<sup>xiii</sup>. Il en est résulté une diminution significative des déplacements en voiture vers l'entreprise. A Bruxelles, Henkel<sup>xiv</sup> a réduit d'un tiers, à l'aide d'une mesure similaire, le nombre de déplacements en voitures vers l'entreprise. Cette réduction a été atteinte en cinq ans.

Stimuler le **télétravail** est également une des pistes à suivre pour diminuer le volume des déplacements « domicile-travail » pendant les heures de pointe. Permettre aux travailleurs de se mettre au boulot chez eux lorsque c'est possible peut s'avérer bénéfique pour la mobilité<sup>xv</sup>.

- **D'autres choix économiques**

Est-il possible de réconcilier mobilité durable et développement économique ? Beaucoup de décideurs et de faiseurs d'opinion tentent de nous persuader qu'il

s'agit de deux frères ennemis. Pour eux, la Belgique est un **pays de « transit »** et il faut poursuivre dans cette voie en développant de nouvelles activités logistiques par la route. Ce serait crucial pour continuer à faire tourner notre économie. Mais qu'en est-il en réalité ?

L'économiste Geert Noels ne se rallie pas à ce point de vue. Il plaide pour une approche macro-économique des investissements dans le secteur de la logistique<sup>xvi</sup>. Pour lui, la **plus-value de la Belgique en tant que pays de « transit » est simplement trop petite** si l'on tient compte des coûts. Son raisonnement se base sur le poids d'éléments comme la congestion automobile, les effets sur l'environnement, les impacts sur la santé et le « crowding-out effect ». Dans ce dernier cas, les entreprises qui présentent une grande plus-value économique se délocalisent parce qu'elles sont rendues inaccessibles suite au trafic intense de camions inhérent au secteur logistique. Il n'est de plus pas rationnel de vouloir tout miser sur un secteur qui ne pourra à l'avenir que pâtir des prix toujours croissants du pétrole et finira par se fragiliser. En résumé, mettre tous ses œufs dans le seul panier de la logistique n'est pas uniquement contreproductif d'un point de vue écologique, cela l'est tout autant d'un point de vue économique.

La volonté de pousser l'option logistique alimente la nécessité d'élargir le ring de Bruxelles. Du point de vue des autorités flamandes, le projet d'élargissement ne doit pas résulter de la nécessité de résoudre le problème de congestion automobile pour les utilisateurs du ring mais bien de pouvoir créer une capacité supplémentaire pour de nouveaux développements logistiques ou économiques<sup>xvii</sup>.

Il existe une alternative à ce choix pro-logistique : miser sur des activités économiques qui impliquent un impact moindre sur l'environnement. Il est, en effet, possible d'inciter des entreprises classiques à innover et à s'ancrer chez nous. Il est aussi possible de développer des activités industrielles respectueuses de l'environnement et des activités de services. Il est envisageable de promouvoir les économies d'énergie et la production d'énergie verte. Dans ces conditions, il reste des possibilités pour des activités de logistique et de transport durables et intelligents<sup>xviii</sup>.

- **Des transports en commun optimisés**

Des mesures influençant indirectement le comportement comme la taxation au kilomètre et le démantèlement du régime fiscal pour les voitures de société ne sont efficaces que lorsqu'elles s'accompagnent de mesures permettant d'envisager la transition d'une conception univoque de la mobilité, c'est-à-dire centrée uniquement sur la voiture, **vers une mobilité plurale**. Le terme *Modal Shift* est généralement utilisé pour qualifier cette évolution.

Le plan pour les trains du Réseau Express Régional (RER) ne sera pas terminé tant que les lignes radiales proposées pour Bruxelles (qui relient Bruxelles à la périphérie) ne coïncident pas avec des lignes circulaires qui relient les différentes communes bruxelloises entre elles. Une augmentation de la capacité de la gare de Bruxelles centrale doit être envisagée. Cette gare est d'ailleurs aujourd'hui le principal goulet d'étranglement du réseau ferroviaire belge.

Une optimisation de l'accessibilité de Bruxelles peut être atteinte en prolongeant les trajets des transports publics bruxellois au-delà des frontières de la Région bruxelloise. Dans les trois régions, les réseaux doivent être homogénéisés tant au point de vue du prix que des horaires. Des propositions intéressantes et allant dans cette direction se trouvent dans le plan-vision 2020 de la société De Lijn<sup>xix</sup> dans lequel les bus et les trams express jouent un rôle important. Ceci nécessite un investissement supplémentaire. Ce financement est difficilement envisageable avec celui nécessaire pour l'élargissement du ring de Bruxelles évalué à 1 milliard d'€ au minimum.

- **Les infrastructures cyclistes**

Certains déplacements courts « périphérie-centre ville » qui s'effectuent à présent en voiture pourraient moyennant une infrastructure adéquate se faire facilement à vélo. Ces déplacements représentent une partie importante du trafic du R0, bien supérieure à celle que l'on imaginerait. La construction rapide de pistes cyclables et de voies sécurisées réservées aux vélos accompagnée d'incitants financiers pourrait contribuer à libérer une partie du trafic du ring<sup>xx</sup>.

- **Aménagement du territoire « intelligent »**

Pour éviter de recourir sans cesse à la voiture, il y a lieu de développer une politique en matière d'aménagement du territoire qui prévoit que les activités génératrices de transport soient installées à proximité des transports en commun, des gares ou des ports. Dans la pratique, les nouvelles entreprises, bureaux et centres commerciaux, sont encore trop souvent installés en des endroits accessibles uniquement en voiture. C'est le cas par exemple des nombreux plans différents des grands centres commerciaux à Bruxelles et ses alentours<sup>xxi</sup>.

**Pour Greenpeace il est essentiel :**

- d'accorder la priorité à des mesures structurelles pour réduire les problèmes de congestion. Ces mesures doivent aussi servir à combattre les problèmes de changements climatiques, de pollution de l'air et de nuisance sonore ;
- d'opérer des choix économiques où les activités logistiques n'occupent plus une place centrale ;
- d'introduire rapidement une taxation kilométrique « intelligente » pour les voitures individuelles et les camions ;
- d'abandonner totalement, d'ici 2014, les avantages fiscaux accordés aux voitures de société<sup>xxii</sup> ;
- de développer des transports en commun respectueux du client, ponctuels, abordables et bien développés ;
- d'élaborer une politique et une réglementation qui privilégie les utilisateurs de la mobilité douce ;
- de développer un aménagement du territoire « intelligent ».

- i Plus d'informations: <http://www.greenpeace.org/belgium/fr/que-faisons-nous/transport/fiches-thematiques/ring-bruxelles/> ou [www.modalshift.be](http://www.modalshift.be)
- ii En Wallonie, le gouvernement semble surtout – pas uniquement – se limiter à l'entretien du réseau routier existant. A Bruxelles, il n'y a pour ainsi dire plus d'espace pour un élargissement des infrastructures routières, bien que des voix s'élèvent régulièrement pour créer encore plus de places pour la voiture via éventuellement l'aménagement de nouveaux tunnels et parkings souterrains. Les autorités flamandes projettent quant à elles de nombreuses nouvelles routes ou l'élargissement de routes existantes. La version révisée du « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen » met en avant bon nombre de « chaînons manquants » : une liaison entre l'A12 en l'E19 à hauteur de Mechelen, le prolongement de la N42 de Geraardsbergen jusqu'à l'A8 en Wallonie, un bypass Sud autour de Poperinge, un désenclavement au sud de Sint-Truiden vers l'E40, un prolongement du ring autour de Mechelen à Sint-Katelijne-Waver, un désenclavement au nord et à l'est de Bree, un désenclavement de Maastricht... Même l'achèvement du ring sud de Bruxelles est suggéré comme piste à exploiter.
- iii Entre autres : Towards a resource-efficient transport system. TERM 2009: indicators tracking transport and environment in the European Union. European Environment Agency (EEA), avril 2010.
- iv Energy balance. Optimum system solutions for renewable energy and energy efficiency.”, Wuppertal Institute and IFEU Institute, mai 2009, Résumé anglais, p.38, [http://www.wupperinst.org/uploads/tx\\_wiprojekt/Energy\\_Balance\\_summary.pdf](http://www.wupperinst.org/uploads/tx_wiprojekt/Energy_Balance_summary.pdf)
- v <http://www.wegenenverkeer.be/nl/persberichten/item/mobiliteitsstudie-noordelijke-ring-om-brussel-klaar.html>
- vi [http://modalshift.be/IMG/pdf/Bois\\_du\\_Laerbeek.pdf](http://modalshift.be/IMG/pdf/Bois_du_Laerbeek.pdf)
- vii Note "Plus d'infrastructures routières, une fausse bonne solution!" Modal Shift, septembre 2010. [http://www.modalshift.be/IMG/pdf/note\\_modal\\_shift\\_sept\\_2010.pdf](http://www.modalshift.be/IMG/pdf/note_modal_shift_sept_2010.pdf)
- viii Selon Bruxelles Mobilité - AEV
- ix Baromètre européen de la Voiture de société – Corporate Vehicle Observatory, juin 2010 [www.cvo-belgium.be](http://www.cvo-belgium.be)
- x La politique fiscale et l'environnement, Conseil supérieur des Finances, Section « Fiscalité et Parafiscalité », septembre 2009.
- xi Taxation papers. Company Car Taxation. Copenhagen Economics. European Commission, 2010. [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf)
- xii "IRIS 2": état des lieux de la mobilité à Bruxelles". [http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/articles/na/163/Visie\\_diagnose.pdf](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/articles/na/163/Visie_diagnose.pdf)
- xiii <http://www.mobimix.be/inhoud/2010/6/29/1742>
- xiv <http://www.mobimix.be/inhoud/2010/7/19/1805>
- xv De impact van telewerken op de verkeersexternaliteiten in Vlaanderen. Eindrapport. Vrije Universiteit Brussel, Solvay Business School, Vakgroep Bedrijfseconomie en Strategisch Beleid. Rapport réalisé à la demande du gouvernement flamand, juillet 2006. <http://www.mobielvlaanderen.be/studies/telewerken/telewerk-rapport.pdf>
- xvi Séance d'audition sur la logistique durable, Parlement flamand, 2 juin 2008. Rapport au nom de la Commission Travaux Publics, Mobilité et Energie par M. Jan Peumans (Stuk 1723 (2007-2008) – Nr. 1).
- xvii Voir “Info-Intox” du dossier fictif Capital solutions for Brussels. [http://www.greenpeace.org/belgium/Global/belgium/binaries/2010/12/capital\\_solutions\\_brussel\\_fr.pdf](http://www.greenpeace.org/belgium/Global/belgium/binaries/2010/12/capital_solutions_brussel_fr.pdf)
- xviii <http://gi.bblv.be/manifest-openruimte-ademruimte/>
- xix <http://www.delijn.be/mobiliteitsvisie2020/mobiliteitsvisie/index.htm>
- xx Plus d'information auprès du Fietsersbond Bruxelles <http://www.fietsersbond.be/brussel>
- xxi [www.bondbeterleefmilieu.be/dl.php/344/1/.pdf](http://www.bondbeterleefmilieu.be/dl.php/344/1/.pdf)
- xxii <http://www.greenpeace.org/belgium/fr/que-faisons-nous/transport/fiches-thematiques/voitures-societe/>