



# RONKEL COMITE

[ronkelcomite@gmail.com](mailto:ronkelcomite@gmail.com)

## Réaménagement du ring autour de Bruxelles (R0) – partie Nord

Il y a un an, vous présentiez à la population votre projet d'élargissement du Ring 0 section Nord qui passait de 3 bandes de circulation à 5 bandes minimum. Suite aux réactions des riverains et à une série d'études, une évolution importante dans la réflexion a eu lieu et plusieurs alternatives sont mises actuellement sur la table.

Concernant ces alternatives, le Comité Ronkel tient à faire part de ses remarques détaillées ci-après.

Notre document se présente en quatre parties :

1. Rappel de points de conflits observés sur la partie du ring concerné et ses abords
2. Demandes et propositions pour résoudre au mieux les points de conflits
3. Détermination des indicateurs
4. Engagement dans la transition écologique demandé par la société pour répondre aux enjeux climatiques

### 1. Rappel de points de conflits observés sur la partie du ring concerné et ses abords:

Le R0, entre Vilvoorde et Grand-Bigard pose problème sur plusieurs plans

1. Infrastructure accidentogène due :
  - a. Au grand nombre d'entrées et de sorties du ring sur de trop courtes distances provoquant des nombreux changements de file
  - b. Aux zones d'accélération qui sont trop courtes, provoquant un différentiel de vitesse important
  - c. Au fait qu'en plusieurs endroits le nombre de bandes de circulation disponibles change, créant des entonnoirs
  - d. À l'absence de bandes d'arrêt d'urgence à plusieurs endroits (crevaison, panne, ...) qui est à l'origine de situations très dangereuses
  - e. Aux vitesse autorisées pour les camions et les voitures qui sont fortement différentes (90 et 120 km/h), créant des effets accordéons ou des coups de freins brusques

- f. Aux plusieurs côtes importantes qui ralentissent le trafic, surtout si celles-ci sont situées près des entrées où les véhicules les plus lourds ont du mal à atteindre une vitesse normale
2. Embouteillages fréquents ; la fluidité du trafic est contrariée par :
    - a. Trop de voitures et de camions veulent emprunter le ring au même moment.
    - b. Les différents obstacles qui surviennent : véhicules trop lents ou en panne, accidents, ...
    - c. Une mauvaise lisibilité de l'infrastructure : mauvaise signalisation, nombre changeant de bandes de circulation, ...
    - d. La difficulté pour certains véhicules de gravir les côtes trop importantes
    - e. Les files dues à la curiosité
  3. Les riverains sont de plus en plus impactés par des nuisances du R0
    - a. Le bruit engendré par le ring est en constante augmentation et est fonction du nombre de véhicules et également de leur vitesse.
    - b. La pollution de l'air est également en constante augmentation et est fonction du nombre de véhicules et de leur vitesse. En Régions flamande et bruxelloise, les analyses à grande échelle du taux de particules fines et de NOx se multiplient. Les résultats sont inquiétants et rendent la population de plus en plus sensible à ce problème
    - c. Aux moments de grandes affluences sur le ring, les voiries résidentielles à proximité sont également saturées. La suppression d'une ou plusieurs entrées/sorties augmentera encore la pression sur ces voiries latérales
    - d. Les nombreuses inondations dans notre quartier qui provoquent une érosion importante due aux grandes surfaces imperméables.
  4. Environnement
    - a. Le bruit et la pollution de l'air engendrés par le ring sont en constante augmentation et sont fonction du nombre de véhicules et de leur vitesse et ont un impact environnemental substantiel sur une distance de plusieurs centaines de mètres de part et d'autre du R0
    - b. Le ring est actuellement à l'origine de nombreuses inondations dans notre quartier provoquant une érosion importante due aux grandes surfaces imperméables. Celles-ci provoquent également une baisse inquiétante de la nappe phréatique
    - c. Il est important de maintenir et de protéger, comme le souhaite la région flamande, le patrimoine agricole (activité et terrains) d'autant que la zone autour du Ronkelhof est classée pour ces raisons.
    - d. Le ring représente une barrière infranchissable pour la faune locale. Or de nombreux efforts sont réalisés par les autorités pour créer un maillage écologique indispensable à leur survie

## 2. Demandes et propositions pour résoudre au mieux les points de conflits

Il serait raisonnable d'étudier en profondeur chaque point noir, d'y apporter une solution et d'ensuite vérifier l'impact de toutes ces mesures correctrices. Pour ce faire, nous demandons d'examiner chacune des propositions suivantes :

1. Infrastructure sécurisée :
  - a. La limitation à maximum 90km/h pour harmoniser la vitesse de l'ensemble des véhicules (voitures/camions) sur l'entièreté du R0, comme c'est de plus en plus le cas sur toutes les autoroutes urbaines européennes. D'après vos chiffres, la réduction de la vitesse à 100 km/h permet de réduire le nombre de points noirs de 12 à 3. Récemment, la décision a été prise de réduire la vitesse du ring d'Anvers de 100 à 80 km/h après les travaux.
  - b. Une limitation de vitesse, plus réduite encore, adaptée aux conditions de roulage avec une signalisation dynamique doit être mise en place pour anticiper les ralentissements brutaux
  - c. La réduction des côtes en abaissant l'autoroute diminuera les conflits entre les véhicules lents et plus rapides
  - d. Une continuité dans le nombre de bandes de circulation disponibles évitera les fréquents changements de bandes intempestifs
  - e. Le traçage de lignes continues au sol aux entrées et sorties empêchera les manœuvres dangereuses de dernière minute
  - f. La construction d'une bande d'arrêt d'urgence sur l'ensemble du tracé
2. Fluidité du trafic
  - a. Homogénéiser la vitesse de tous les usagers (camions, voitures, ...) en la réduisant à maximum 90 km/h sur tout le tracé du R0 fera rouler la majorité des véhicules à la même vitesse
  - b. Installer une signalisation dynamique pour prévenir les incidents
  - c. Réduire les côtes en enterrant l'autoroute pour éviter les conflits entre les véhicules lents et plus rapides
  - d. Maintenir un nombre continu de bandes de circulation pour éviter les entonnoirs et l'obligation de changements de files
3. Riverains
  - a. En ce qui concerne le bruit :
    - Enterrer le ring permet de diminuer les côtes qui sont sources de bruit
    - Recouvrir le ring sur la plus grande surface possible (entre le Laarbeekbos et Limbourg Stirum) et installer des buttes anti-bruit efficaces sur les zones non couvertes. Ce recouvrement a son sens car il traverse des zones soit densément peuplées, soit classées pour leur intérêt paysager, soit Natura 2000.
    - Limiter la vitesse (90 km/h et moins en cas de risque de ralentissements) ce qui diminuera considérablement le bruit
    - Recouvrir les zones de roulage avec de l'asphalte drainant anti-bruit ce qui diminuerait l'émission de bruit de plus de 10 dB à 90 km/h et augmente très sensiblement la visibilité par temps de pluie.
  - b. Pollution de l'air :
    - Respecter les normes européennes, belges et flamandes concernant le CO<sub>2</sub>, les NO<sub>x</sub>, les particules fines et les particules ultra fines en se basant sur des mesures récentes mesurant les pics de pollution et non uniquement des moyennes annuelles.
    - Planter des écrans de verdure diminue significativement la dispersion des particules fines
    - Tenir compte que la pollution de l'air généré par le R0 concerne plusieurs dizaines de milliers de riverains selon les études (CELINE, ...) puisque le ring

traverse des zones d'habitat dense. Une augmentation du trafic par un élargissement permettant un plus grand nombre de véhicules d'emprunter le ring serait irresponsable.

- c. Le maintien ou la suppression d'entrées ou de sorties du R0 doivent être étudiés de façon à ne pas augmenter le trafic dans les voiries résidentielles avoisinantes

#### 4. Environnement

- a. Le bruit et la pollution générés par le ring impactent fortement l'environnement sur 2 km de part et d'autre du ring selon les études disponibles. Les travaux actuellement en cours d'étude doivent impérativement diminuer l'impact actuel du Ring qui n'a cessé de croître depuis sa construction en 1958. La population accepte de moins en moins ce genre de nuisances, car nous avons largement dépassé un seuil critique.
- b. Les inondations
  - o Les zones imperméables ne peuvent être étendues (balance zéro) et les débordements actuels doivent être traités pour ne plus occasionner d'inondations ou de pollutions dans la vallée du Maelbeek
  - o Le recouvrement du ring permettrait un ralentissement de l'eau de pluie à l'instar des toitures vertes
  - o Pour pallier le déficit hydrique (baisse de la nappe phréatique) des puits de percolation de l'eau de pluie devraient être installés en tenant compte des eaux polluées et/ou salées
- c. Comme le souhaite la Région flamande, le maintien des terrains agricoles doit être une des priorités.
- d. Le maintien de l'aspect paysager agricole de notre région (classée) doit être protégé voire renforcé.
- e. Le maillage écologique doit être restauré en permettant à la faune de pouvoir se déplacer et à la flore de pouvoir s'étendre. La proximité d'une zone Natura 2000 l'impose.

#### 5. Le recouvrement du ring offre une grande opportunité pour

- a. Le bien-être des riverains en diminuant significativement le bruit dans une zone densément peuplée.
- b. La protection du paysage (open ruimte) et du patrimoine agricole classé en 2014 afin d'annuler l'impact visuel du ring
- c. Diminuer les zones imperméables en permettant une infiltration lente dans une toiture verte
- d. Améliorer le passage de la périphérie vers Bruxelles, et inversement, pour les usagers lents (vélos, piétons, ...)
- e. Libérer l'espace disponible pour l'organisation des différents usagers : transports en commun, ambulance VUB, cyclistes, piétons, voitures, ...
- f. Augmenter la surface florale disponible qui peut servir de nourriture et d'habitat aux insectes utiles.
- g. Permettre la mobilité de la faune locale : natura 2000

Ce cinquième point constitue en soit une solution, un moyen pour résoudre les 4 points précédents. En effet, la solution du recouvrement contribue à la fois à la sécurité, la fluidité, la qualité de vie des riverains et l'environnement.

### 3. Détermination des Indicateurs

Plusieurs alternatives sont proposées, allant du light aux solutions beaucoup plus lourdes. Il est peu probable qu'une seule solution fasse l'unanimité.

Nous nous interrogeons sur la procédure qui sera mise en place pour faire un choix parmi les différentes alternatives.

Il nous semble évident qu'il faille d'abord déterminer les thèmes essentiels à objectiver par des indicateurs. Nous citons les points que nous considérons comme prioritaires :

- Le bruit : nombre de dB max produit par le ring en fonction des conditions de circulation et de la météo.
- La pollution de l'air : concentration maximum produite par le ring en fonction des conditions de circulation.
- Sécurité : ce point doit être décliné en plusieurs indicateurs infrastructurels (ex : présence de bande d'arrêt d'urgence, zones de turbulence, rétrécissements, déclivité, ...).
- Fluidité : nombre de véhicules par heure ou par jour en tenant compte du *modal shift* futur et réaliste.
- Trafic engendré dans les voiries locales : nombre de voitures par heure ou par jour attirées par le ring avec ses conséquences positives et négatives pour les riverains.

Nous sommes conscients que le coût a son importance. Il doit néanmoins être amorti sur 50 ans ou même 100 ans. Réaliser un mauvais aménagement qui devrait être refait dans quelques années car nous n'aurions pas assez tenu compte de l'évolution des mentalités, serait d'un coût beaucoup plus élevé encore.

Pour tous les points cités ci-avant, il y a lieu de connaître les mesures de départ (étape 1). Quelle est votre cible que vous souhaitez atteindre ? (étape 2)

Prenons comme exemple :

Étape 1 : la concentration de NO<sub>2</sub> mesurée sur la Limbourg Stirumlaan est de 40,7 µg/m<sup>3</sup> (source : Curieuze neuzen).

Étape 2 : la norme européenne est actuellement de 40 µg/m<sup>3</sup> (source : VMM)

Lors de l'analyse des indicateurs un classement des alternatives devra être réalisé en fonction de la cible déterminée (étape 3).

Étape 3 : allez-vous rejeter toutes variantes qui excèdent votre cible ?

Une telle procédure risquerait d'exclure toutes les variantes. Ceci montre qu'il sera essentiel d'établir à l'avance une échelle de valeurs des indicateurs qui donne une importance plus grande à l'un qu'à l'autre.

Pour notre Comité, en tant que représentant de riverains qui vivent 24/24h à proximité du ring, il est clair que tous les indicateurs relatifs à l'environnement sont primordiaux.

Il est fondamental de formaliser les objectifs à atteindre. Cela permettra de comprendre la ou les alternatives retenues. Cette méthodologie doit être rendue transparente pour la population.

## Engagement dans la transition écologique demandé par la société pour répondre aux soucis climatiques

Les travaux du R0 seront de longue durée, ce qui obligera les usagers déjà pendant cette période de trouver des formes alternatives de déplacement. Comme l'a expliqué l'expert en mobilité de l'UZ VUB lors de la session d'information qui a eu lieu à Jette, pendant les travaux du tram 9, le pourcentage du personnel se rendant à son lieu de travail en voiture (près de 5.000 personnes) est passé de 85% à 68%. Après les travaux, ce chiffre a encore diminué et la projection est de moins 5% par an.

Favoriser l'utilisation du ring reviendrait à annuler les efforts faits en matière de mobilité alternative. Le choix individuel du mode de transport ira toujours vers le moyen le plus confortable. Si la volonté est de promouvoir le modal shift, il faut surtout améliorer le confort d'usage des alternatives.

De plus nous constatons une modification profonde et rapide dans les choix de mobilité de la population. Aujourd'hui déjà de plus en plus de personnes combinant la voiture à d'autres transports (multimodalité). Depuis le domicile, les navetteurs se rendent en voiture à la gare et poursuivent leur trajet avec un autre moyen. La société est demandeuse de l'amélioration du multimodal. Les entreprises leur emboitent le pas. Des P&R payants sont un exemple contraire à l'évolution souhaitée.

Le succès des trottinettes partagées, des vélos, des voitures partagées montre que les mentalités changent et que la technologie suit. Tout mode de transport partagé a une empreinte écologique et spatiale fortement diminuée.

Il n'y a pas un jour qui passe sans qu'une émission de radio ou de télévision, une analyse d'experts, un rapport de scientifiques nous informent que la voiture individuelle n'est pas le moyen de mobilité optimal et nous rappellent qu'il est devenu urgent de penser à des alternatives.

Nous voyons aussi une prise de conscience rapide pour le dérèglement climatique, qui est devenu ces derniers mois, la préoccupation majeure d'une grosse partie de la population et un enjeu politique essentiel.

Le développement démographique de Bruxelles et environs ne nous laisse d'ailleurs aucun choix. Miser sur la voiture individuelle serait ingérable car nécessiterait des gabarits de voiries impossibles à réaliser.

Pour conclure, il a été alloué un budget conséquent pour améliorer la mobilité en périphérie de Bruxelles. C'est le moment de faire un choix stratégique fondamental pour favoriser ce qui est considéré actuellement comme notre futur.

Ici nous avons une opportunité unique non pour les 50 années à venir mais bien pour l'avenir.

Wemmel, 2 avril 2019

Pour le Ronkel Comité,

Vincent Vranckx  
Président

ronkelcomite@gmail.com

Copie envoyée à :

- Monsieur Vansteenkiste, Bourgmestre ;
- Monsieur Jonckheere, Echevin de l'Environnement et de la Mobilité ;
- Collège des Bourgmestre et Echevins de Wemmel
- Commission de l'environnement de Wemmel
- GECORO de Wemmel
- RLGC