2018 | **Analyse** |# 341

L'élargissement du Ring Nord de Bruxelles

Premier acte manqué de la Communauté métropolitaine

Une analyse de Naomi Berger

Cpcp

La Flandre avance seule sur l'élargissement du Ring Nord tandis que Bruxelles reste divisée sur l'opportunité d'un tel chantier. Un scénario belgo-belge bien connu ? Rien ne semble indiquer que la fin de l'histoire contredise un schéma déjà bien usé. Si ce programme de nouvelles infrastructures routières pour desservir Bruxelles ressort des cartons aujourd'hui, il ne date pas d'hier. Que propose la Région flamande ? De fluidifier le trafic entrant et sortant quotidiennement de la capitale en réorganisant et augmentant les capacités du Ring au Nord de Bruxelles ainsi qu'en favorisant les modes doux. Directement concernée, la Région bruxelloise balbutie sur le dossier. Des visions différentes de la ville s'affrontent, les regards portés sur Bruxelles ne passent pas à travers les mêmes lunettes et personne ne semble chercher le consensus. Alors que la Communauté métropolitaine de Bruxelles aurait pu en faire son premier dossier, il n'en est rien. Les relations interrégionales pour gérer le territoire métropolitain sont-elles destinées à rester un vœu pieux ?

I. UN « NOUVEAU » PROJET D'ÉLARGISSEMENT DU RING AU NORD DE BRUXELLES

La construction du Ring autour de Bruxelles s'est faite dans les années 1970 (à l'exception du tronçon Strombeek-Bever – Grand-Bigard) et par morceaux. Mise à part certains travaux de rénovation, le Ring n'a pas subi de modifications depuis. Il serait donc obsolète pour transporter le nombre toujours croissant d'automobilistes se rendant à Bruxelles pour travailler. La congestion aux heures de pointe n'épargne personne et est source de multiples problèmes. La Région flamande planche donc pour améliorer cette situation.

En 2010 déjà, la Flandre cherchait une solution pour assurer un trafic plus rapide vers la capitale. Plusieurs pistes avaient été explorées à l'époque. De nouveaux tunnels passant sous la Région bruxelloise ont été envisagés : un reliant les deux côtés de l'E40 (Nord-Ouest vers Ostende et Nord-Est vers Liège), un autre passant sous l'aéroport de Zaventem et reliant l'E19 (vers Anvers) à l'E40 (vers Ostende). D'autres solutions en surface ont également été mises à l'étude : terminer le Ring Sud avec un éventuel tunnel sous la forêt de Soignes, dédoubler le Ring sur certains tronçons ou encore l'élargir. C'est finalement cette dernière option qui a été retenue car elle serait la plus efficace pour résorber un maximum d'embouteillages (de l'ordre d'une diminution de 70 % contre 10 à 25 % pour les autres options étudiées).[1]

Trois ans plus tard, la Flandre vote l'élargissement du Ring et entame la planification de l' « Aménagement spatial du Ring autour de Bruxelles (R0) – partie Nord ». [2] Après avoir testé plusieurs hypothèses (dans le cadre du rapport d'incidences environnementales), comme le développement de pistes cyclables et des transports publics, de mesures fiscales ou de nouvelles infrastructures routières (sous-terraines ou en surface), la Flandre a tranché pour le dernier scénario, considérant que « l'amélioration des transports publics et des pistes cyclables et l'application d'éventuelles mesures fiscales [étaient] déjà lancées » et qu'il convenait de s'attarder sur le réseau automobile en vue de fluidifier, de le sécuriser et de le rendre lisible.[3]

Le programme voté comprend quatre axes. La première mesure concerne la réorganisation du trafic routier. Celle-ci vise à séparer les flux de transit des flux locaux. Pour ce faire, certaines entrées et sorties d'auto-

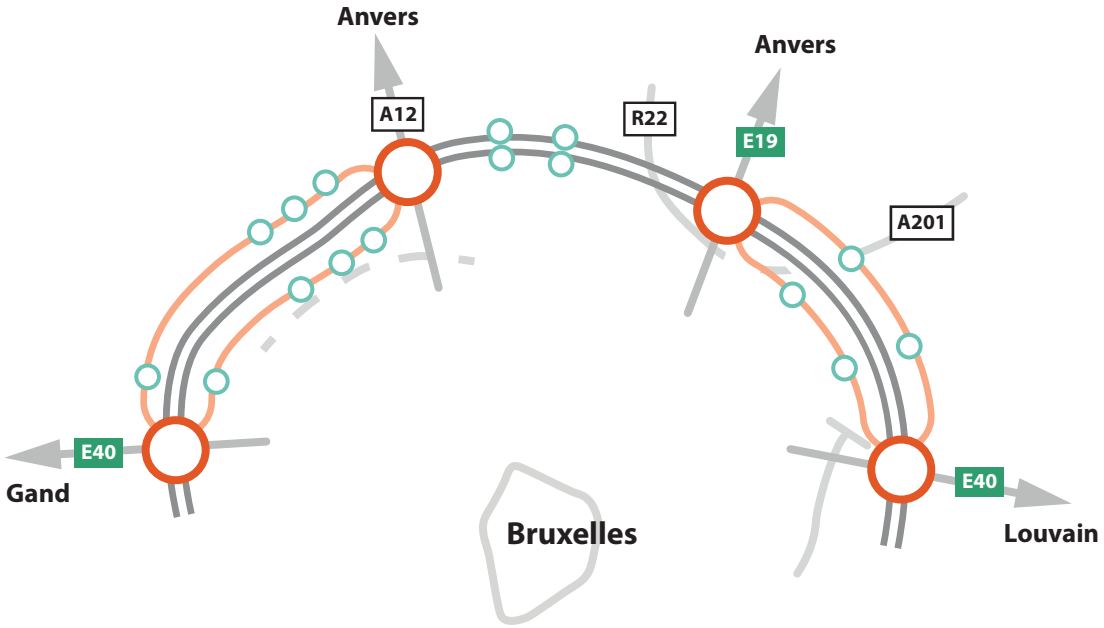
1 « Embouteillages : élargir le ring ne suffit pas », *VRT Niews*, 30 septembre 2010, [en ligne :] https://www.vrt.be/vrtnws/fr/2010/09/30/embouteillages_elargirleringnesuffitpas-1-874107/, consulté le 12 septembre 2018.

2 « Bruxelles divisée sur l'élargissement du ring », *L'Écho*, 7 août 2018, [en ligne :] https://www.lecho.be/actualite/archive/Bruxelles-divisee-sur-l-elargissement-du-ring/10037752, consulté le 12 septembre 2018.

3 *Plan d'exécution spatiale régional : Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) – partie Nord. Note de départ*, Bruxelles : Vlaamse Overheid - Departement Omgeving, s. d., [en ligne :] https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/docs/GRUPs/Note_depart.pdf, consulté le 13 septembre 2018.

route seraient supprimées. La limitation des changements de bandes qui en découlerait améliorerait la sécurité routière. En outre, on passerait de 2x4 bandes à 2x5 bandes à certains endroits. Ainsi entre l'E40 vers Gand et l'A12 vers Anvers, on atteindrait 10 bandes de circulation. Ce sera également le cas entre l'E19 vers Anvers et l'E40 vers Leuven. Le tronçon restant, entre l'A12 et l'E19 demeurerait à 8 bandes. L'ajout de bandes de circulation fluidifierait le trafic sur le Ring, et permettrait dès lors le report des flux du réseau local vers celui-ci. Le second objectif, celui de l'amélioration de la qualité de vie aux alentours du Ring, serait ainsi atteint.

Programmation du réaménagement du Ring prévu :
de l'échangeur de Grand-Bigard/Dilbeek à celui de Woluwe-St-Étienne/Zaventem



Cette réorganisation serait également l'opportunité de favoriser les transports multimodaux en améliorant le réseau de transports publics. Trois nouvelles lignes de tram (ou bus) sont prévues dans le *Brabantnet* devant rendre les trajets vers Meise et l'aéroport plus directs, ainsi qu'en renforçant le maillage aux portes de Bruxelles, entre Grimbergen, Vilvorde et Machelen. Les liaisons cyclistes sont également renforcées en comblant certaines connexions dans le réseau. On prévoit de compléter cinq itinéraires cyclables :

- un longeant le canal de Willebroek jusqu'à Verbrande Brug ;
- un second longeant l'A12 jusqu'à Willebroek ;
- un tronçon le long du R22 entre Zaventem et Kraainem ;
- un tracé parallèle à l'E40 devant relier Zaventem, Kraainem et Bruxelles ;
- un dernier longeant la ligne de chemin de fer Louvain-Bruxelles.

Enfin, c'est également l'occasion de (re)construire les liaisons vertes et bleues grâce à des écoducs ainsi que d'intégrer le Ring dans le paysage.[4]

[4] *Werken aan de ring.be*, [en ligne :] https://www.werkenaandering.be/fr/projet, consulté le 13 septembre 2018.

II. AMBITIONS À COURT-TERME ?

Les critiques sur l'élargissement du Ring pointent la vision court-termiste de la solution proposée ainsi que les risques pour la santé des individus. Le premier argument se base sur une étude de Transport & Mobility Leuven qui a testé le scénario proposé par le gouvernement flamand à travers une comparaison entre une situation inchangée, l'introduction d'une tarification et l'élargissement du Ring. En 2020, comparé à une situation inchangée, l'élargissement du Ring connaîtrait un volume de véhicules supérieur de 25 %. À l'inverse, l'introduction d'une tarification routière le diminuerait de 8 %.[5]

Cela n'a rien d'étonnant tant les études se sont multipliées pour montrer à quel point les automobilistes privilégient toujours leur véhicule privé. Ce n'est que lorsque l'utilisation de celui-ci devient contraignante et réellement difficile qu'ils se portent vers d'autres moyens de transports.[6] Il semble donc logique de prévoir une augmentation du trafic si on facilite celui-ci. Il s'agit du fameux appel d'air. On peut donc s'attendre à ce que les problèmes actuels de congestion ne soient que temporairement réglés puisque de nouveaux véhicules viendront grossir les files sur le Ring.

Cet argument est également valable pour remettre en question les autres mesures accompagnant l'élargissement du Ring. À partir du moment où les automobilistes sont encouragés dans leur pratique, on peut craindre que le report modal des automobilistes vers les transports en commun ou le vélo ne se fera pas. Et ce, en dépit d'un soutien des pouvoirs publics. Un meilleur réseau de transports doux vers la capitale et sa périphérie est certainement une bonne chose, vu qu'il devrait faciliter la vie des usagers. Il est cependant fort à parier que cela ne suffise pas pour encourager les automobilistes à délaisser leur voiture au profit d'un autre mode de transport.

Une augmentation du nombre de voies sur le Ring Nord serait, dès lors, synonyme d'une augmentation du trafic automobile. Sachant que ce dernier est un élément essentiel dans la qualité de l'air, les interrogations sont légitimes. 67 % des émissions d'oxydes d'azotes et des particules fines PM10 sont liées au transport.[7] Certes, les embouteillages rejettent davantage de CO_2 puisqu'en-dessous de 20 km/h, leurs émissions doublent par rapport à un trafic fluide. Force est pourtant de se demander s'il n'existe pas d'autres alternatives pour réduire la congestion. Limiter la vitesse à 90 km/h au lieu des 120 km/h actuellement autorisés serait déjà un premier pas.[8] Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue qu'une diminution de 10 % du nombre de véhicules permet de diminuer les embouteillages de 40 %.[9]

5 E. Delhaye, G. De Ceuster, S. Proost, « Second Opinion Brusselse Ring », *Transport & Mobility Leuven*, 25 janvier 2013, [en ligne :] http://www.tmleuven.be/project/brusselseringsecondopinion/20130114RapportsecondopinionR0_finaal.pdf, consulté le 8 septembre 2018.

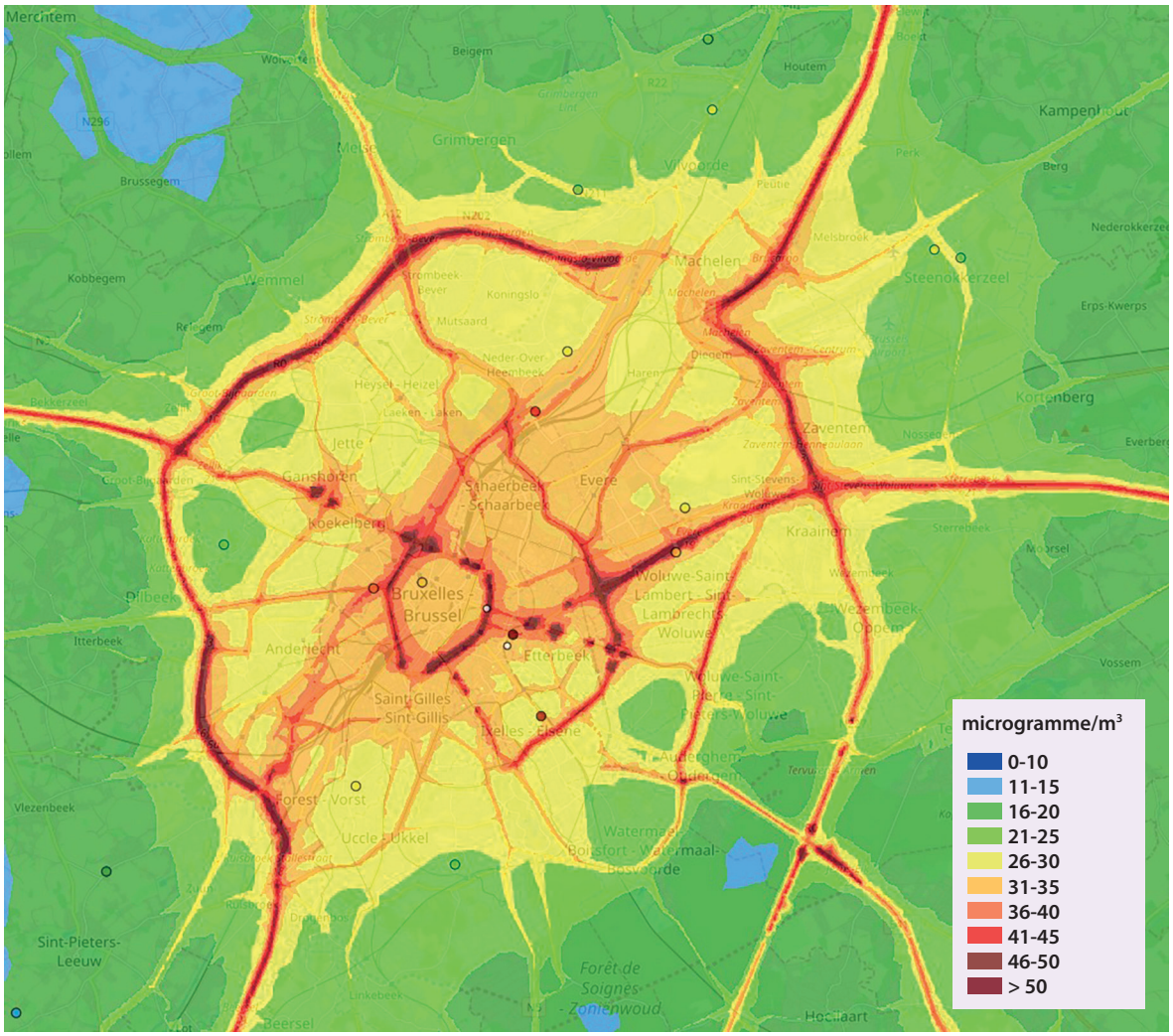
6 V. Kaufmann, « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d›usage à la cohérence de l›action publique », *Revue d'Économie régionale & urbaine*, 2003/1, [en ligne :] https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2003-1-page-39.html#s2n2, consulté le 8 septembre 2018.

7 « Bruxsel'AIR presse les politiques de se positionner sur l'élargissement du Ring », *Rtbf.be*, 23 février 2018, [en ligne :] https://www.rtbf.be/info/regions/bruxelles/detail_bruxsel-air-presse-les-politiques-de-se-positionner-sur-l-elargissement-du-ring?id=9848688, consulté le 18 septembre 2018.

8 T. Casavecchia, « Bientôt la fin du sacro-saint 120 km/h sur les autoroutes belges ? Les feux passent au vert », *Le Soir*, 10 janvier 2018, [en ligne :] http://plus.lesoir.be/133295/article/2018-01-10/bientot-la-fin-du-sacro-saint-120kmh-sur-les-autoroutes-belges-les-feux-passent, consulté le 12 septembre 2018.

9 « Mobilité : Navetteurs, c'est vous l'embouteillage ! Partagez votre voiture », *Rtbf.be*, 15 septembre 2017, [en ligne :] https://www.rtbf.be/info/belgique/detail_mobilite-navetteurs-c-est-vous-l-embouteillage-partagez-votre-voiture?id=9710159, consulté le 12 septembre 2018.

Concentration moyenne annuelle de NO_2 (2016)



Source : irCELine[10]

[10] « Carte haute résolution de NO2 », *irCELine.be*, s. d., [en ligne :] http://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/mesures/dioxyde-dazote/history/no2_anmean_rioifdm?set_language=fr, consulté le 13 septembre 2018.

III. VILLE PRODUCTIVE VS VILLE HABITABLE

Les visions de la ville s'opposent et les priorités qui en découlent aussi. On peut y déceler un débat entre théories fonctionnaliste et durable. Le premier son de cloche, adopté par la Région flamande, appelle la capitale à assumer son rôle de poumon économique. La ville n'est pas un lieu de vie mais bien de création de richesses, un lieu de travail. L'une et l'autre fonction ne se rencontrent pas sur le même territoire. Cette logique date de l'entre-deux guerres. Défendue par les fonctionnalistes tels que Le Corbusier, elle prévoit ainsi que l'homme se déplace entre ses différentes occupations : se loger, se récréer, travailler et se mouvoir. Cela a été théorisé dans La Charte d'Athènes.[11]

Le développement massif de la voiture individuelle au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, a poussé les autorités à privilégier cette méthode de déplacement. Elle devait permettre à tout un chacun de se rendre rapidement entre ses différentes activités, territorialement séparées l'une de l'autre. On a ainsi construit de larges boulevards et de grands parkings au cœur de la ville en vue d'accueillir les travailleurs.

La vision développée par la Flandre demeure empreinte de ce raisonnement. Ainsi, Bruxelles est le poumon économique du pays, une capitale administrative et une centralité dans le réseau international. Il convient de lui donner les moyens de se réaliser comme tel. On cherche donc à assurer son accessibilité. Et le plus rapidement possible. Si les modes doux le permettent, tant mieux, mais le plus efficace demeure l'automobile. Il convient donc de favoriser cette option-là, d'élargir et de repenser un ring jugé obsolète. L'infrastructure est demeurée inchangée alors que le nombre de ménages venant travailler, étudier et profiter des services de la ville augmente. La Flandre juge opportun de soutenir ce modèle de développement dans lequel l'automobile demeure omniprésente et permet de séparer et d'éloigner les différentes fonctions.

Cette vision fonctionnaliste de la ville se note également dans le souci des autorités flamandes de garantir la quiétude des riverains habitant les communes périphériques flamandes grâce à la diminution du trafic de transit, absorbé par le Ring. Il existerait donc une ville productive où l'on se rend pour travailler et des bourgades en périphérie où l'on se loge. La qualité de vie de ces dernières doit être préservée. La ville n'ayant pas pour fonction première d'accueillir les ménages, il n'est point nécessaire de veiller à la qualité de vie dans cette partie du territoire.

Notons que la logique fonctionnaliste a depuis été largement remise en question, notamment par la Charte d'Aalborg à la fin du XX^e siècle. Cette dernière dénonce l'illusion de séparer le territoire en zones aux fonctions distinctes et son appétit vorace pour une ressource limitée : la disponibilité du sol. On en appelle, à l'inverse, à la mixité des fonctions, source de résilience, de densification et de consommation parcimonieuse des ressources. Ce mouvement est le produit de son époque, les inquiétudes sur l'avenir de la planète s'étant faites plus pressantes.[12]

[11] Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, rééd., Paris : Seuil, « Points », 2016.

[12] C. Emelianoff, *De la Charte d'Athènes à la Charte d'Aalborg : un renversement de perspectives,* s. l. : Dialogues, Proposals, Stories for global citizenship (DPH), 2001, [en ligne :] http://base.d-p-h.info/en/fiches/dph/fiche-dph-8457.html, consulté le 18 septembre 2018.

IV. ÉCHEC DE L'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

Les visions sur le rôle de la ville s'opposent donc. Quel rôle devrait jouer Bruxelles ? La Région flamande envisage Bruxelles comme un territoire distinct du sien et ne semble s'y intéresser que lorsque ses intérêts sont en jeu. En face, côté bruxellois, c'est la débandade. La RBC est aux abonnés absents et les 19 communes bruxelloises n'accordent pas leurs violons. Ainsi, certaines communes se sont rapidement opposées au sujet. Ganshoren, Jette et Koekelberg, directement concernées par le sort du Ring Nord, redoutent, à juste titre, l'augmentation des nuisances qui résulteraient du projet d'élargissement. D'autres communes, comme la Ville de Bruxelles, se rallient au projet flamand. Concernée via le territoire de Laeken, la Ville n'y est pas opposée, espérant une diminution du trafic de transit sur son territoire, absorbé par le Ring, mais avance prudemment sur le dossier. La plupart des autres communes adoptent une position attentiste. Elles demeurent muettes sur le sujet en attendant de pouvoir se ranger derrière le Conseil des Bourgmestres. Ce dernier n'a cependant pas dégagé de consensus. Les 19 entités bruxelloises demeurent donc divisées sur le dossier, si pas concurrentes.

Plus interpellant est le silence de la RBC. Seule Bruxelles-Environnement se serait investie auprès du comité de pilotage responsable du dossier.[13] Sans doute les autorités régionales bruxelloises rechignent-elles à entrer ouvertement en conflit avec leurs homologues flamands. On peut en effet supposer que la RBC ait des vues différentes sur les flux automobiles traversant son territoire. La politique menée dernièrement semble se diriger dans l'autre sens, vers une réduction du nombre de véhicules circulant dans la région. En témoigne certains dossiers symboliques comme la destruction du viaduc Reyers pour y installer, progressivement, un boulevard urbain. Les mêmes intentions se portent sur celui d'Hermann-Debroux. Le boulevard Général Jacques réduit également le nombre de bandes réservées aux voitures au profit des modes de déplacements actifs. Ainsi donc, tant la seconde couronne que les entrées de la ville sont repensées vers une diminution du trafic automobile. Sans parler du piétonnier boulevard Anspach qui a déjà fait couler beaucoup d'encre.

Le rôle et l'avenir de Bruxelles sont donc envisagé différemment au Nord et au centre du pays. Pourtant, ces deux régions, et même la troisième plus au Sud, sont plus proches qu'on ne le croit. Il existe en effet une dépendance interrégionale et leurs zones d'influence respectives ne s'arrêtent pas aux frontières administratives. L'influence de la métropole bruxelloise s'étend ainsi sur plus de cent communes des alentours. Secchi et Vigano poussent encore l'idée bien plus loin puisque qu'il existerait, selon eux, une métropole horizontale, vaste territoire qui engloberait des centralités importantes, comme Anvers, Louvain et Bruxelles, et des communes moins denses se situant entre ces pôles.

La concertation sur certaines thématiques (mobilité, qualité de l'air…) est donc une nécessité tant les enjeux dépassent les frontières. Ainsi donc, la RBC a tout intérêt à inviter la Flandre à coopérer. La bonne nouvelle, c'est qu'il existe déjà sur le papier un espace de concertation explicitement prévu pour travailler de concert et négocier sur la mobilité, la gestion du Ring et des déchets : la communauté métropolitaine de Bruxelles instituée en 2011 par la sixième réforme de l'État. Les trois régions du pays, les communes bruxelloises ainsi que celles faisant partie de la périphérie y sont représentées. Les provinces peuvent également être de la partie. La mauvaise nouvelle, c'est que, dans les faits, cet organe de coopération n'a pas encore été concrétisé et que les acteurs semblent peu pressés de lui donner vie. Si on peut comprendre l'empressement de la Région flamande à vouloir boucler vite et seule ce qu'elle juge désirable, on comprend moins pourquoi la RBC rechigne à se saisir du dossier pour concrétiser ce pour quoi elle s'est battue lors de la sixième réforme de

[13] « Élargissement du Ring : le silence radio de la Région bruxelloise », *Ieb.be*, 4 août 2018, [en ligne :] http://www.ieb.be/Elargissement-du-Ring-le-silence-radio-de-la-Region-bruxelloise, consulté le 8 septembre 2018.

l'État. La concertation sur ce dossier est une nécessité, un *must do*. À moins qu'on préfère laisser la concurrence interrégionale dominer les relations belgo-belges ?[14]

Mais cette dernière n'est pas forcément le bon choix. Si le ministre flamand de la Mobilité (Ben Weyts N-VA) a posé les premières pierres du chantier et entend sans doute mettre la pression sur ses homologues bruxellois, il n'est pas dit que le projet sortira de terre comme il le souhaite. En effet, les quelques 700 mètres de travaux prévus sur le territoire bruxellois peuvent ralentir ou invalider le projet. La RBC est compétente pour délivrer les permis d'urbanisme permettant de boucler le chantier. Elle y rechigne pour l'instant. En interne, il serait dit que le programme proposé par la Flandre serait insuffisant pour Bruxelles. Cette dernière le juge déséquilibré et négocie un accord-cadre entre les deux régions. Et ce, depuis cinq ans déjà.[15] Sans doute peut-on y déceler la morale de l'histoire : même en désirant faire cavalier seul sur des dossiers qui dépassent son propre territoire, un jour ou l'autre on est ramené à la table des négociations, de gré ou de force.

POUR CONCLURE

Le projet d'élargissement du Ring Nord de Bruxelles n'est pas nouveau. L'ambition de la Flandre d'entreprendre ce gros chantier se base sur la nécessité de rendre Bruxelles accessible rapidement et efficacement. Ce tout-à-la-voiture couplé à une découpe du territoire en fonctions différentes et complémentaires appartient à une vision décriée de l'aménagement du territoire. En outre, la solution proposée (coûteuse qui plus est) ne sera valable qu'à court terme et devrait détériorer la qualité de l'air pourtant déjà mauvaise.

La Région flamande peut se « permettre » ce genre de projet, source d'importantes nuisances, car elle considère Bruxelles comme un territoire distinct et séparé du sien. Pourtant, l'aire d'influence de la capitale dépasse ses frontières et inversement. Qu'est-ce que Malines sans Bruxelles ? Qu'est-ce que Bruxelles sans son hinterland ? Ainsi donc, les territoires et les thématiques se rencontrent et se superposent. La gestion autocentrée et concurrente des régions n'amènera rien de bon. Et alors qu'il existe des espaces pour dialoguer, telle la Communauté métropolitaine de Bruxelles ou même les accords de coopération entre régions, aucun n'est utilisé dans ce dossier. Si la Flandre est connue pour s'être longtemps opposée au projet de métropole bruxelloise – auquel elle a finalement consenti à contrecœur – il est inexplicable que la RBC ne se saisisse pas du dossier comme première fondation à cette communauté métropolitaine. Si l'élargissement du Ring Nord devait être la première pierre d'achoppement de la Communauté métropolitaine de Bruxelles, on peut espérer que ce soit également la dernière.

* *

Politologue récemment réorientée dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Naomi Berger s'attelle à décortiquer les questions urbaines avec un intérêt marqué pour sa ville d'origine : Bruxelles.

POUR ALLER PLUS LOIN…

[14] N. Berger, *Bruxelles : un territoire métropolitain à l'étroit*, Bruxelles : CPCP, « Regards décalés », septembre 2018, [en ligne :] http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives/collection-regards-decales/bruxelles-territoire-etroit.

[15] « Brussel en Vlaanderen vinden geen akkoord over 750 meter Ring », *De Tijd*, 17 août 2018, [en ligne :] https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/federaal/brussel-en-vlaanderen-vinden-geen-akkoord-over-750-meter-ring/10040834.html, consulté le 18 septembre 2018.

– Delhaye E., De Ceuster G., Proost S., « Second Opinion Brusselse Ring », *Transport & Mobility Leuven*, 25 janvier 2013, [en ligne :] http://www.tmleuven.be/project/brusselseringse-condopinion/20130114RapportsecondopinionRO_finaal.pdf

– Emelianoff C., *De la Charte d'Athènes à la Charte d'Aalborg : un renversement de perspectives*, s. l. : Dialogues, Proposals, Stories for global citizenship (DPH), 2001, [en ligne :] http://base.d-p-h.info/en/fiches/dph/fiche-dph-8457.html

– Kaufmann V., « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique », *Revue d'Économie régionale & urbaine*, 2003/1, [en ligne :] https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2003-1-page-39.html#s2n2

– Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, rééd., Paris : Seuil « Points », 2016

– « Élargissement du Ring : le silence radio de la Région bruxelloise », *Ieb.be*, 4 août 2018, [en ligne :] http://www.ieb.be/Elargissement-du-Ring-le-silence-radio-de-la-Region-bruxelloise

– *Plan d'exécution spatiale régional : Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (RO) – partie Nord. Note de départ*, Bruxelles : Vlaamse Overheid - Departement Omgeving, s. d., [en ligne :] https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/docs/GRUPs/Note_depart.pdf

– *Werken aan de ring.be*, [en ligne :] https://www.werkenaandering.be/fr/projet

BERGER Naomi, *L'élargissement du Ring Nord de Bruxelles. Premier acte manqué de la Communauté métropolitaine*, Bruxelles : CPCP, Analyse n°341, septembre 2018, [en ligne :] http://www.cpcp.be/publications/ring-nord-bruxelles.

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !
Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

www.cpcp.be

FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES

Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles

La mobilité de et vers Bruxelles est une épine dans le pied des trois Régions. La Flandre a récemment décidé d'avancer seule sur ce dossier en prévoyant notamment d'élargir une partie du Ring au Nord de Bruxelles. Ce chantier devrait fluidifier le trafic automobile.

Alors que ce projet aura un impact considérable en matière de mobilité sur son territoire, la Région bruxelloise demeure muette, et ce en dépit des inquiétudes formulées par certaines communes bruxelloises quant aux nuisances possibles. Si les visions de Bruxelles s'opposent, peu d'espace est laissé à la concertation. Il existe pourtant des instruments permettant d'encadrer les relations inter-régionales concernant Bruxelles, comme la Communauté métropolitaine. Alors que celle-ci est explicitement mandatée pour s'en saisir, elle demeure éloignée du dossier. Premier acte manqué de cette Communauté métropolitaine ?

Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises, 45 – 1000 Bruxelles
02 238 01 00 | **info@cpcp.be**
www.cpcp.be

Chaque jour des nouvelles du front !
www.facebook.com/CPCPasbl

Toutes nos publications sont disponibles en téléchargement libre :
www.cpcp.be/etudes-et-prospectives

E.R. : Eric Poncin - Rue des Deux Églises 45 – 1000 Bruxelles

© CPCP ASBL - Septembre 2018