

Avis du Collège des Bourgmestre et Échevin.e.s de la Commune de Jette remis dans le cadre de l'enquête publique concernant la modification du GRUP

1. Avis spécifique au GRUP :

Zone d'intégration paysagère (art. 3) :

- Toutes les zones bordant la limite communale se retrouvent dans la zone en surimpression « zone d'intégration paysagère ». Les prescriptions de cette zone permettent ceci :
« Dans la zone indiquée en surimpression sont autorisés, en plus des travaux, interventions et modifications autorisés sur base de la couleur de fond, tous les travaux, interventions et modifications visant :
 - le fonctionnement, l'adaptation ou l'aménagement de croisements dénivelés d'infrastructures. De telles infrastructures, y compris les raccordements au réseau routier secondaire et toutes ses dépendances, feront l'objet d'une intégration spatiale qualitative et paysagère dans l'environnement ;
 - écrans visuels, protection par écran en matière d'air et de bruit, l'intégration paysagère de l'infrastructure dans la zone d'infrastructure routière, les dépendances, les constructions techniques et fonctionnelles et toute l'infrastructure associée à l'infrastructure dans la zone d'infrastructure routière ;
 - les infrastructures écologiques (telles que les ponts paysagers, les écoducs, les écotunnels) et les petits éléments paysagers ;
 - les infrastructures destinées à la circulation non motorisée, aux bicyclettes motorisées, aux vélos speed pédélec / à la circulation de classe P et équivalents, y compris les véloroutes ;
 - la modification, le déplacement ou la suppression de routes existantes pour le trafic motorisé ;
 - le remplacement, le rétablissement ou le développement de la nature et de l'environnement naturel.

Les ponts paysagers, les passages inférieurs et les viaducs aménagés au-dessus ou au niveau du RO-Nord seront conçus pour être des éléments paysagers, spatiaux et fonctionnels faisant partie de l'environnement et/ou remplissant un rôle d'appui pour des fonctions dans la zone environnante. Lorsque c'est possible d'un point de vue spatial et technique, les passages souterrains et les ponts pour la circulation motorisée ou non motorisée, aménagés au-dessus ou sous le ring RO, sont plus larges que ce qui est strictement nécessaire pour assurer la fluidité du trafic, afin de créer des connexions écologiques complémentaires. »

Ces prescriptions permettent donc l'aménagement de certaines infrastructures liées au réaménagement du ring et vont donc être réalisées à proximité directe du quartier résidentiel des Jardins de Jette. Elles auront naturellement un impact non négligeable sur l'environnement. Pour plus de détails nous vous renvoyons à ce propos vers notre avis plus complet déjà remis dans le cadre de la consultation des communes et repris ci-dessous.

- De plus, cette zone longe le bois du Laerbeek et une zone Natura 2000 qui doit être protégée. La seule mention relative à cette zone est reprise sous cette forme :
« Pour autant que ce soit possible d'un point de vue technique et spatial, les travaux temporaires sont organisés et exécutés de manière à limiter les nuisances pour l'environnement et les effets sur le compactage du sol. Aucune route de contournement ne

peut être prévue entre le RO actuel et le Bois du Laerbeek. Une protection par écran sera mise en place près du Bois du Laerbeek pendant la durée des travaux. »

Cette zone est très limitée alors qu'à côté du Bois du Laerbeek se situe des potagers collectifs ainsi que le verger de l'UZ Brussels. A proximité de cette zone se situe également l'école des Prés verts. L'impact des travaux sera plus que conséquent sur la santé et l'environnement (pollution atmosphérique et sonore) des enfants qui auront leur cour de récréation qui jouxte une infrastructure importante. Cet impact devra être objectivé et tout devra être entrepris pour le limiter. Toute mise en danger de la santé physique et psychologique de ces enfants doit être empêché. Nous craignons qu'un déplacement des classes durant la durée du chantier ne soit pas à exclure.

- La disposition 3.11. relative au Bois du Laerbeek « *La demande de permis environnemental démontre que les dépôts d'azote au niveau du Bois du Laerbeek ne sont pas de nature à provoquer, seuls ou en combinaison avec ceux d'autres plans et projets, des effets significatifs sur la zone de conservation concernée, que ce soit ou non après l'adoption de mesures d'atténuation* » nous interpelle. **La commune n'a en effet pas été consultée dans le cadre de cette demande de permis environnemental alors qu'il y a un impact sur cette zone qui est située sur le territoire communal. Nous souhaitons savoir pourquoi !**

Zone Naturelle (art. 4) et zone de Parc (art. 6) :

- **Une zone Naturelle ainsi qu'une zone de Parc sont prévues de chaque côté du ring à hauteur de l'avenue de l'Exposition et qui est un des accès vers Wemmel. Le plan ne semble pas prévoir plus de zone d'infrastructure. Cela va à l'encontre de tout ce qui a été annoncé à ce stade. Est-ce que cela signifie que cette voirie existante est supprimée ? Dans ce cas, comment les habitants de Jette et de Wemmel peuvent-ils faire la jonction entre ces deux communes? Nous nous opposons à toute fermeture de ce type.**

Zone de chantier (art. 10) :

- **Une zone de chantier est prévue juste en face de la zone résidentielle des Jardins de Jette. Cette zone va avoir un impact fort pour les habitants de la commune et engendrera des nuisances sonores, visuelles et environnementales. Nous demandons que cette zone soit déplacée du côté Wemmel qui n'est pas habitée. Tout doit être fait pour épargner aux Jardins de Jette, à l'Hôpital et à l'école un maximum de nuisances sonores et de pollution de l'air.**

2. Avis concernant le projet d'élargissement du Ring Nord

En plus de l'avis rendu ci-dessus et concernant plus spécifiquement le GRUP, nous tenons à réitérer notre avis concernant le projet d'élargissement du Ring Nord dont les plans actuels prévoient outre l'élargissement, un nouvel échangeur (sortie 9) qui aura un impact humain et environnemental considérable. Nous estimons en effet que le projet de GRUP qui nous est soumis permet la réalisation de l'élargissement et de l'échangeur contre les intérêts de la commune de Jette.

Cela fait des années que la commune de Jette est impliquée dans ce projet d'élargissement du Ring contre lequel elle a toujours été fermement opposée. Cette objection a été exprimée à de nombreuses reprises, par le biais de motions, de courriers, de décisions de Collège, ainsi que lors de diverses réunions de la Werkvennootschap.

Les pires scénarios envisagés, à savoir la mise en place d'une structure parallèle et une atteinte pure et dure au Bois du Laerbeek, ont heureusement été écartés. Mais il n'en demeure pas moins que la situation projetée continue de nous inquiéter au plus haut point !

La commune de Jette partage le constat que des problèmes sérieux se posent sur le Ring à proximité de Jette, et notamment au niveau de l'arrivée de la sortie 10 Asse sur le Ring et de la pente importante qui suit juste après, le long du Laerbeek.

Nous pensons néanmoins qu'il serait plus judicieux de réaménager ces points noirs sans élargissement de voirie et en mettant en place d'autres mesures. L'élargissement à 4+1 bandes, auquel il faudra ajouter les accès d'entrée / sorties, abouti à une situation de 14 bandes par endroits, ce qui est difficilement concevable pour la commune de Jette.

Alors que l'abaissement du niveau du Ring et la suppression de la sortie 10 (Asse) permettront d'améliorer la situation en terme de pollution sonore et d'impact sur les environs, cet élargissement substantiel serait de nature à renforcer la barrière que constitue le Ring, à augmenter le trafic et donc réduira à néant les bienfaits de ces mesures pour l'environnement et la santé des riverains.

Cela a été démontré maintes fois dans d'autres villes et pays, tout élargissement d'infrastructure induit à terme plus de trafic par effet d'appel. Plus de trafic et de pollution sur le Ring mais aussi dans Bruxelles. Ceci sera d'autant plus vrai si aucun compromis n'est trouvé pour la mise en place de mesures fiscales dissuasives à l'usage de la voiture en Région bruxelloise ni pour réduire drastiquement le nombre de véhicules de société en circulation.

Nous regrettons donc à nouveau cette focalisation sur une fluidité qui sera hypothétiquement améliorée à court terme par *simple* élargissement et le manque de considération pour le volume total qui, lui va augmenter inéluctablement. Quels sont les plans dans quelques années quand la capacité nouvellement créée sera saturée à nouveau. Et puis on fait quoi ?

Certes, des mesures sont prévues pour encourager le recours au vélo et le *ringtrambus* a été mis en service mais ce n'est pas suffisant. Les projets de connexion de tram du *Brabantnet* accusent un énorme retard, tout comme le RER. Il nous paraît urgent de travailler à un renforcement significatif de l'accessibilité de Bruxelles en transports en commun, y compris depuis sa plus proche périphérie.

Il nous paraît également urgent de multiplier les parkings de dissuasion aux gares situées en dehors de la Région bruxelloise et d'encourager les navetteurs à s'y rendre en voiture ! On ne peut que regretter que de telles mesures proposées aient été trop peu développées ces dernières années. Elles auraient pourtant déjà permis de réduire la charge du trafic du Ring sans passer par de lourds travaux.

Emprise au sol, impact et recouvrement

Vous annoncez une réduction globale de l'emprise au sol sur l'ensemble du projet mais celle-ci augmentera considérablement le long du bois du Laerbeek et des Jardins de Jette. Par ailleurs, le chantier et les travaux d'excavation auront un impact considérable sur la zone Natura 2000. De tels travaux lourds vont reconfigurer la zone pour plusieurs décennies. C'est l'occasion de bien faire les choses !

Le Ring se trouvera désormais en contrebas ce qui amène à une situation propice à son recouvrement. Les plans présentés jusqu'à ce jour n'envisagent que la création d'écoducs qui manquent totalement d'ambition.

C'est pourquoi nous réitérons notre demande de recouvrement du Ring sur une longueur de 1000m au moins à hauteur de Jette. C'est faisable techniquement et cela permettra une réelle connexion

écologique, pour la faune et la flore. Le Laerbeekbos est une porte d'entrée verte et écologique dans Bruxelles et c'est pourquoi il est crucial de le connecter autant que possible aux terres wemmeloises voisines. Ce long recouvrement permettra également d'assurer une connexion idéale pour les piétons et les cyclistes. Il devra être complété, à ses extrémités, par des mesures complémentaires pour réduire l'impact sonore du trafic qui porte à plusieurs centaines de mètres.

Fermeture de la sortie 8 Wemmel et réaménagement de la sortie 9

Nous rappelons que nous nous sommes toujours opposés à la fermeture de la sortie 8 (Stirum / Houba de Strooper) et que, si celle-ci devait tout de même se faire, nous demandons que des mesures importantes et efficaces soient prises pour limiter le transit dans Jette.

La fermeture de la sortie 8 engendrera un important report de trafic qui va impacter durement le nord de la commune. Nous parlons ici des milliers de personnes qui habitent les immeubles des *Jardins de Jette* et de l'avenue de l'Exposition, mais aussi des plus de 1000 écoliers qui fréquentent les quatre écoles du coin. Nous parlons enfin des nourrissons qui fréquentent la crèche voisine et des centaines de patients de l'U.Z. Brussels.

C'est pour cette raison que nous avons soumis, lors du groupe de travail sur le désenclavement du Heisel, la proposition de maintenir une sortie au niveau de l'avenue Houba pour les véhicules arrivant de Jette ainsi qu'une connexion directe depuis Houba vers le parking C. Cette simple mesure aurait un impact conséquent évitant du transit inutile à Jette et en maintenant un nombre important de véhicules sur le Ring plutôt que sur l'infrastructure secondaire, ce qui est l'objectif déclaré de la Werkvennootschap, et de la Région bruxelloise dans Good Move.

Le Collège réclame encore et toujours une étude claire, chiffrée et objective évaluant l'augmentation du trafic entrant dans Bruxelles engendrée par cet élargissement ainsi que l'impact cumulé, sur la commune de Jette, de la fermeture de la sortie 8 ! Il conviendra par ailleurs, dans cette analyse, de tenir compte des options envisagées dans le plan de mobilité de la commune voisine de Wemmel et qui sont étroitement liés à la décision de la Wervennootschap de fermer la sortie 9.

Si aucun accord *win-win* n'est trouvé, la commune de Jette se réserve le droit de prendre toute mesure qu'elle estime nécessaire pour éviter ce surplus de transit sur son territoire. Parmi les options déjà discutées, la réduction de l'avenue de l'Exposition (de Wemmel vers Jette) à une bande est une option sérieuse. Cette réduction du nombre de bandes irait d'ailleurs dans le sens d'autres décisions régionales (Reyers, Charles-Quint, rue de la loi, etc). La commune de Jette n'hésitera par ailleurs pas non plus à recourir à la voie judiciaire afin de quereller toute décision ou action allant à l'encontre de la réglementation en vigueur en matière de protection de l'environnement, de coopération ou de procédures urbanistiques d'usage.

Dans le cadre de ces discussions, nous tenons à vous faire savoir que le maintien de la sortie 9 sur l'avenue de l'Exposition est non négociable. Son déplacement plus à l'ouest serait dramatique pour le Bois du Laerbeek, les Jardins de Jette et le Bessembos.

Il va de soi que nous exigeons d'être impliqués lors de toutes discussions ayant trait à cet échangeur et à l'impact potentiel de celui-ci sur les avenues de l'Arbre Ballon et de l'Exposition.

Conclusion

Dans l'état des choses, la commune de Jette ne voit pas ce que ses habitants ont à gagner dans ce projet.

Nous ne pouvons soutenir un projet qui va détériorer la qualité de vie de milliers de Jettoises et Jettois. Toujours plus de véhicules, de nuisances sonores, de particules fines, d'azote et d'emprise sur l'espace public.

Pour respecter nos engagements internationaux et attaquer sérieusement la problématique du réchauffement climatique c'est vers une diminution drastique de la pollution atmosphérique due aux transports qu'il convient d'aller. Bref, vous nous proposez d'aller à contre-sens.

Plan de mobilité de wemmel : <https://www.wemmel.be/download.ashx?id=19961>

Lien avec plan de mobilité de wemmel -> transit supplémentaire du à la fermeture de la sorti 8 qui est une proposition de la WV !

p64 : accès au zoning par chée romaine et vision de la wv

p64 : projet de bloquer certains itinéraires de transit via recours à des cameras anpr qui sanctionnent le transit

p67 : trois scénarios pour liburgstrium (couper totalement, sens unique ou anpr) pour réduire drastiquement le transit -> a priori ce sera anpr (donc plus aucun transit par là donc tout via chée de bruxelles – romaine -expo ou via le ring (A12 avant de rentrer dans wemmel)

psuiv : 4scénarios pour chée de bruxelles dont mise à double sens avec expropriations, couper le transit via anpr, répartition avec rue profonde, et même la couper de l'avenue de l'expo en créant un nouvel axe qui passrait derrière le bowling et se racorderait au nouvel échangeur du ring (amenant encore trafic supplémentaire (car tout le tra,sit) aux jdj...)

-> ce dernier scénariona est celui qui a été préféré lors de la consultation citpyenne mais à long terme ils privilgieraient les expropriation et mise à double sens ! (voir conclusion)