



Plan d'exécution spatial régional 'Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) – partie Nord'

Deuxième version de la note processuelle

Annexe 3. Rapports de l'équipe de planification



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

Réunion de travail PPI – 28/05/2018

Objet :	Réunion de travail PPI
Date :	28 mai 2018, 12 h 30 – 13 h 30
Présents	Pour l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (ENV.), Eva Vercamst (ENV.), Ann Theunissen (ENV.), Durkadin Yilmaz (DWV), Nele Degraeuwe (DWV), Jelle Vercauteren (DWV) Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Annelies Cousserier (Billie Bonkers)

Ordre du jour

1. Séances de participation : accords à conclure
2. Discussion des panneaux avec Billie Bonkers
3. Avant-projet de consultation par la population pendant les séances de participation

Compte-rendu du 28/05

1. Séances de participation – accords relatifs au compte-rendu des séances de participation :
 - a. Toutes les personnes présentes notent leurs remarques, le compte-rendu est réalisé par l'équipe de planification à l'aide des remarques écrites qui ont été laissées.
 - b. Contenu du compte-rendu : nombre de personnes présentes, remarques des visiteurs (le format pour la consultation est en cours de réalisation par Billie Bonkers), panneaux qui sont montrés, nombre de questions posées, etc.
2. Discussion des panneaux séances de participation juin
 - a. Panneau calendrier : ajouter « indicatif » sur les lignes temporelles
 - b. Il manque un panneau sur lequel est indiqué comment et sur quels sujets les personnes peuvent soumettre leur réaction. Billie Bonkers propose de ne pas indiquer cela sur un panneau, mais plutôt dans une brochure. Cette brochure

résumera les procédures ainsi que la période et les méthodes pour soumettre les réactions.

- c. Les panneaux généraux des séances d'information de mars sont également montrés.

3. Consultation pendant les séances de participation

En théorie : objet de la consultation publique = consultation sur la problématique, la délimitation du contenu et la portée du plan envisagé ainsi que des analyses d'impact concernées.

La consultation publique dure 60 jours : tout le monde est invité à apporter sa contribution au sujet de la décision de départ (les objectifs, la manière dont l'examen aura lieu, etc.)

La consultation peut porter sur « le réaménagement spatial du R0 au sein de la zone indiquée », l'objectif étant de résoudre les éléments suivants avec la solution proposée :

- Augmenter la sécurité routière – améliorer la fluidité
- Améliorer l'environnement de travail et de vie autour du Ring et réduire le trafic de contournement
- Accroître l'accessibilité multimodale de la région
- Améliorer l'intégration paysagère des infrastructures et des liaisons vertes, bleues et écologiques et réduire l'effet de barrière du R0

Dans ce cadre, il n'est pas inutile de contrôler le budget et de suivre le Plan de politique spatiale - Flandre.

Les suggestions de la population sont également les bienvenues sur l'impact à étudier et la manière dont l'impact sera évalué.

Réunion de travail PPI – 11/06/2018

Objet :	Compte rendu réunion de travail PPI
Date :	11 juin 2018, 12 h 30 – 14 h 00
Présents	Pour l'équipe de planification : Eva Vercaemst (ENV.), Durkadin Yilmaz (DWV), Nele Degraeuwe (DWV) Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0),

Ordre du jour

1. Feed-back séance de participation Wemmel
2. Note d'orientation et note processuelle (phase 2)

Compte-rendu

1. Feed-back séance de participation Wemmel
 - De nombreuses réactions devront être intégrées dans certaines alternatives qui devront être étudiées dans le cadre du RIE ;
 - La population a fait des remarques concernant le fait que la séance a lieu à Wemmel, et non à Asse, par exemple. Cela a été expliqué par le fait que nous avons regroupé les communes autour du ring en 3 zones (Wemmel, Vilvorde, Zaventem). Cela ne constitue pas un problème sur le plan légal, étant donné que la loi exige 1 moment de consultation dans le cadre du plan de planification intégré. Nous en organisons 3.
 - Pour toutes les remarques : cf. compte-rendu séance de participation (en cours de rédaction)
2. Note d'orientation et note processuelle (phase 2)
 - La **note processuelle** devrait être mise à jour en permanence, notamment à l'aide des séances de participation, réunions de l'équipe de planification, etc.
 - La **note d'orientation** vient compléter la note de démarrage avec les avis des organismes consultatifs et les réactions de la population. La note d'orientation sera examinée par Stibbe.

- Alternatives de développement → description dans la note d'orientation. Discussion sur la façon dont nous procédons avec les consultations et les alternatives de développement :
 - o Les P&R sont considérés comme faisant partie du programme « Travaux sur le Ring », mais pas comme alternative de développement pour le « réaménagement spatial du R0 »
 - o Les alternatives devront être « composées » par l'équipe de planification parce que les commentaires donnés par les gens portent souvent uniquement sur un aspect particulier, par ex. pont cyclable ici ou là. Chaque alternative doit satisfaire à l'ensemble de l'objectif de planification.
 - o Les alternatives sont reprises si elles ont un impact sur l'utilisation de l'espace / PESR (les petits changements du projet qui n'ont pas d'impact sur le PESR peuvent être laissés de côté dans le cadre de ce processus et réapparaîtront lors d'une phase ultérieure)
- Exercice : projeter déjà les contours du projet actuel (uniquement infrastructure) pour évaluer les changements d'affectation nécessaires.
- Le Conseil d'État serait plus flexible concernant l'étude des alternatives, c'est du moins ce qui ressort de plusieurs arrêts récents.

Réunion de travail PPI – 25/06/2018

Objet :	Compte-rendu réunion de travail PPI
Date :	25 juin 2018, 12 h 30 – 14 h 00
Présents	Eva Vercamst (Env.), Ann Theunissen (Service RIE), Patrick Roothaer (MoVeR0), Durkadin Yilmaz (DWV), Nele Degraeuwe (DWV), Jelle Vercauteren (DWV)

Ordre du jour

1. Compte-rendu séances de participation : discussion projet + finalisation de l'approche
2. Mise à jour de la note processuelle
3. Approche rédaction de la note d'orientation + annexe (contexte de la planification) - calendrier
4. Évaluation changements d'affectation sur la base de l'état d'avancement actuel du projet (préparation Patrick)
5. Préparation réunion coordination disciplines RIE (entre Antea et MoVeR0)

Compte-rendu

1. Compte-rendu séances de participation : discussion projet + finalisation de l'approche

- Un seul compte-rendu a été rédigé pour les 3 séances de participation
- Nous avons intégré toutes les remarques dans le compte-rendu, même ce qui ne relevait pas du thème du processus de planification intégré, afin que les gens puissent retrouver leurs remarques dans ce compte-rendu qui sera publié.
- Le compte-rendu sera traduit en français.

2. Mise à jour de la note processuelle

La note processuelle doit être mise à jour en permanence

3. Approche rédaction de la note d'orientation + annexe (contexte de la planification) – calendrier

Note d'orientation :

- S'appuie sur la note de démarrage et suit la même organisation (historique, objectif du plan, intentions du plan, alternatives, zone du plan, orientation) - ENV. envoie le modèle

- Intègre les commentaires tirés des séances de participation et des avis, triés par thématique (cf. projet de compte-rendu séances de participation)
- Alternatives : il est proposé que DWV, Environnement, MoVeRO développent chacun une vision des alternatives possibles qui devront être étudiées, puis ensuite de les rassembler
- Zone du plan : *Point d'attention* : reprendre autant que possible les voies d'accès au chantier connues, routes de contournement, etc. dans le plan, surtout si elles passent par une zone sensible et si elles sont de longue durée.

Annexe « Contexte de la planification »

- Le contexte de la planification doit être réécrit dans le cadre du PES (dans la version que nous avons, les résumés sont écrits en fonction de la note de cadrage)
- Mise à jour résumés **contexte spatial de la planification MoVeRO** (Patrick examine la révision en interne chez MoVeRO)
 - o PSSC et PES en cours de rédaction, contexte bruxellois de la planification MoVeRO
 - o Développements autour du ring / RIE scénarios de développement - à examiner avec Antea
 - o PSS, BRV → Environnement
- Mise à jour résumés **contexte planologique au niveau du trafic** - MoVeRO

Remarques :

- Dans le RIE, il y a également un tableau « conditions préalables d'ordre juridique et politique », complété par des informations pour chaque discipline
- Des scénarios de développement doivent être décrits dans le RIE ; cet exercice peut correspondre à la description en fonction du contexte de planification

Collaborer à la note d'orientation au moyen d'un sharepoint interne - DWV fait en sorte que la note soit accessible/éditable par tous les différents acteurs de l'équipe de planification

4. Évaluation changements d'affectation sur la base de l'état d'avancement actuel du projet (préparation Patrick)

Patrick transmet le contour de l'avant-projet+ des grosses infrastructures sous forme de fichier géoréférencé @ Environnement pour une première évaluation des changements d'affectation pour l'infrastructure sur la base de l'état d'avancement actuel du projet. Cela doit être fait pour toutes les alternatives raisonnables.

5. Préparation réunion coordination disciplines RIE (entre Antea et MoVeRO)

- Objectif de la réunion : coordination entre Antea et MoVeRO pour chaque discipline
 - o Échange d'informations de contexte - en fonction de la création de la situation de référence
 - o État d'avancement du projet / recherche / pistes de recherche...
- Les éléments obtenus à partir des réactions et avis doit également parvenir à l'équipe RIE pour traitement - comment Antea voit cela ? Lien entre les réactions et avis reçus – note d'orientation – RIE
- Le coordinateur RIE peut être impliqué à l'invitation de l'équipe de planification

Concertation de travail PPI – 16/07/2018

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	16 juillet 2018, 12 h 30 – 14 h 00
Présents	Pour l'équipe de planification : Durkadin Yilmaz (DWV), Nele Degraeuwe (DWV), Jelle Vercauteren (DWV), Veerle Van Hassel (ENV.)
Excusés	Eva Vercamst (ENV.), Ann Theunissen (Service RIE), Patrick Roothaer (MoVeR0)

Ordre du jour

1. Compte-rendu des séances de participation
2. Mise à jour de la note processuelle
3. Rédaction de la note d'orientation

Compte-rendu

1. Compte-rendu des séances de participation

Le compte-rendu doit encore être complété par DWV (panneaux programme Travaux sur le Ring, nombre de réactions écrites par séance de participation) et finalisé (notamment logos).

2. Mise à jour de la note processuelle

La note processuelle doit être mise à jour en permanence

- Traitement de toutes les concertations bilatérales, groupes de travail, séances de participation, etc.
- Mentionner également les réunions de l'équipe de planification

3. Rédaction de la note d'orientation

- Il y a déjà eu 32 réactions, dont 4 avis (Infrabel, SARO, Sport Vlaanderen, VLAIO).
 - o De nombreuses réactions portent sur le tunnel cyclable R22 → indiquer que les remarques doivent être soumises dans le cadre d'une enquête publique pour la demande de permis R22.
- Environnement établit un tableau reprenant les réactions recueillies lors des consultations et ajoute un mot clé pour chaque réaction de manière à rassembler les réactions pour y répondre

- Les avis sont également chargés dans Relatics et toutes les remarques y sont mentionnées → Demander à Ilka Mans d'ajouter une colonne supplémentaire dans Relatics de manière à pouvoir indiquer quelles remarques tirées des consultations sont pertinentes pour :
 - Plan RIE / alternatives → Antea
 - Processus de planification intégré (pas plan RIE)
 - Travaux sur le Ring (pas processus de planification intégré)

Concertation de travail PPI – 22/08/2018

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	22 août 2018, 12 h 30 – 14 h 30
Présents	Pour l'équipe de planification : Eva Vercamst (ENV.), Veerle Van Hassel (ENV.), Wouter Casteels (DWV), Nele Degraeuwe (DWV), Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Dries Engelen (MoVeR0), Robin Wauters (MoVeR0)
Excusés	Durkadin Yilmaz (DWV), Jelle Vercauteren (DWV), Ann Theunissen (Service RIE)

Ordre du jour

1. Compte-rendu des séances de participation
2. Discussion des réactions obtenues lors des consultations / rédaction de la note d'orientation

Compte-rendu

1. Compte-rendu des séances de participation

Le compte-rendu doit encore être complété par DWV (panneaux programme Travaux sur le Ring, nombre de réactions écrites par séance de participation) et finalisé (notamment logos).

2. Discussion des réactions obtenues lors des consultations / rédaction de la note d'orientation

- Toutes les réactions sont disponibles en intégralité sur le sharepoint interne ; pour le moment, toutes les réactions sont présentes en double (incertitude concernant le dossier dans lequel travailler) ; cela sera corrigé ;
- Environnement a établi un tableau avec les réactions recueillies et un mot clé pour chaque réaction afin de regrouper les réactions similaires et d'y apporter une réponse commune ;
- Movero a fait un tableau des mots clés. Movero intégrera les deux tableaux sur la base du tableau d'Environnement.
- Ce tableau alimente la rédaction de la note d'orientation.
- La discussion détaillée des réactions est prévue le 27/08. Quelques conclusions générales après une première lecture des réactions :
 - o La note de démarrage est jugée incomplète et peu claire (par ex. la situation actuelle n'est pas entièrement indiquée, etc.) → c'était un choix fait au préalable parce que le BT

- change en permanence et un exercice parallèle a été réalisé dans la note de cadrage ; cela sera complété au moment de la note d'orientation.
- Contexte de planification (spatial et trafic) : l'annexe qui a été supprimée laisse un vide → comme pour les remarques précédentes ; le contexte sera ajouté dans la note d'orientation. En effet, la zone de planification n'est pas encore délimitée et cela nous mènerait très loin de reprendre tous les plans dans la « zone de planification possible » actuelle.
 - Beaucoup de remarques portent sur la procédure et le processus, et plus précisément sur la collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale
 - Beaucoup de réactions visent l'« occupation de l'espace » et demandent de ne pas occuper de l'espace supplémentaire (ce qui est difficile à concilier avec l'objectif du plan « séparation du trafic de transit et du trafic local »)
- Définir des alternatives → les réactions doivent être examinées pour déterminer quelles alternatives doivent être étudiées dans le RIE
- ➔ DWV, Environnement, MoVeRO et Antea élaborent chacun une proposition d'alternatives possibles qui devront être étudiées, pour ensuite les rassembler (27/08)
 - Se pose la question de quelles alternatives sont au niveau du projet RIE et du plan RIE
 - Réactions qui visent l'abandon des hypothèses de départ / remettent en question l'objectif du plan « séparation du trafic de transit et du trafic local » → vérifier avec le service RIE comment réagir (alternative 0)
 - Beaucoup de réactions visent l'intégration de projets supplémentaires, par ex.
 - P&R (peut, le cas échéant, être repris dans les intentions du plan / changements d'affectation)
 - Bandes réservées pour de futurs transports en commun (en plus du Brabantnet)
➔ Peut également être repris comme politique d'accompagnement
 - Interventions non physiques, mesures politiques, par ex. mesures fiscales
➔ Reprendre comme scénario de développement
- Soumission des réactions des consultations aux conseillers :
- c'est une bonne piste pour un échange bilatéral
 - Cela a également une incidence dans la note processuelle

Concertation de travail PPI – 27/08/2018

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	27 août 2018, 12 h 30 – 16 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Ann Theunissen (Service RIE), Veerle Van Hassel (ENV.), Durkadin Yilmaz (DWV), Jelle Vercauteren (DWV), Nele Degraeuwe (DWV), Brigitte Lossy (DWV), Experts : Patrick Roothaer (MoVeRO), Dries Engelen (MoVeRO), Bart Steenwegen (MoVeRO), Cathérine Cassan (THV Antea-Tractebel), Paul Arts (THV Antea-Tractebel), Cédric Vervaet (THV Antea-Tractebel)
Excusés	Eva Vercamst (ENV.)

Ordre du jour

Discussion autour des réactions recueillies lors des consultations du processus de planification intégré en vue de définir les alternatives de développement pour le plan RIE.

Compte-rendu

La réunion de l'équipe de planification accueille les collègues de THV Antea-Tractebel, chargés de la rédaction du plan RIE.

Il y a 1 point à l'ordre du jour : **Discussion autour des réactions recueillies lors des consultations du processus de planification intégré en vue de définir les alternatives de développement pour le plan RIE.**

Les réactions à la note de démarrage et la note processuelle « Aménagement spatial du Ring autour de Bruxelles – Partie nord » lors des consultations montrent qu'il règne beaucoup de confusion (chez les conseillers et la population) au sujet du plan.

→ « l'alternative de base » doit être décrite plus en détail. Les alternatives à étudier par rapport à l'alternative de base devront avoir le même niveau de détail. Il convient de continuer à discuter des détails relatifs à la mise en œuvre de ces alternatives.

Après analyse des réactions lors des consultations et confrontation aux objectifs du plan, les alternatives à étudier pour le RIE sont les suivantes :

(remarque : la liste ci-dessous peut encore être complétée ; c'est une énumération sur la base de cette première discussion)

1. Alternative zéro (remarque : l'alternative zéro est une alternative aux objectifs du plan et ne répond donc pas aux objectifs du plan ; dans le cas de l'alternative zéro, aucun PESR n'est rédigé)
2. Alternative de base
 - a. AP+ projet de voirie comme étudié actuellement par MoVeRO, voie de transit + parallèle selon aménagement « 3+2 » + bandes d'arrêt d'urgence sur la voie de transit et voie parallèle, configuration des échangeurs ;
 - b. Avec une limitation de vitesse de 100 km/h sur la voie de transit, 70 km/h sur la voie parallèle ;
 - c. Fermeture bretelles d'entrée et de sortie lorsqu'il y a consensus ;
 - d. Nombre et emplacement des bretelles d'entrée et de sortie selon les scénarios privilégiés par zone → prendre une décision pour les zones Wemmel et Zaventem (coupure R22 ; quid nouvelle bretelle entrée/sortie A12 au sud du nœud R0xA12... ; quid fermeture bretelles d'entrée et de sortie sur A12 / nouveau complexe sur A12 (au sud de l'ASC R0 x A12 ;
 - e. « Profil longitudinal optimisé » dans la zone Wemmel (la Chaussée de Bruxelles reste en souterrain sous le R0) ;
 - f. Liaisons cyclables citées lors des consultations :
 - i. Liaison cyclable à hauteur de Zellik/Asse
 - ii. Piste cyclable du ring (tracé encore à examiner)
 - iii. ...
 - g. Adaptations des transports en commun :
 - i. Tram express à travers le nœud A12 (plutôt qu'autour)
 - ii. ...
 - h. Liaisons routières locales (cf. Schémas de structure du trafic) ;
 - i. Liaisons écologiques : dont 4 grandes à hauteur du Bois du Laerbeek (# 2), du bois du Tangebeek, de la vallée de la Woluwe ;
 - j. Zone de compensation forestière ;
 - k. P&R à proximité du R0 : Grand-Bigard, Meise...
 - l. Zones de chantier et voies d'accès au chantier ;
 - m. Zones pour stockage tampon d'eau, bermes, etc.
3. Alternative à part entière « 2+2 »
 - a. Modifier AP+ en 2 voies de transit (il ne devrait pas y avoir autant de différence en terme d'utilisation de l'espace que le titre « 3+2 » ou « 2+2 » le laisse croire) ;
 - b. Reste cf. alternative de base.

4. Alternative à part entière « moins d'utilisation d'espace »

→ Étudier au sein de MoVeRO quelles sont les possibilités permettant de tenir compte des consultations demandant une utilisation de l'espace plus efficace / moins de revêtement. La meilleure variante sera ensuite retenue comme alternative à part entière.

Pistes pouvant encore être étudiées (dans le scénario 3+2 ou 2+2, à examiner) :

- a. Ne pas appliquer partout la séparation trafic de transit/parallèle (faire commencer le dédoublement avant/dans/après les nœuds, différencier par zone, uniquement sur certains segments par zone) ;
- b. Raccorder les routes d'accès à Bruxelles à la route parallèle, et pas à la route de transit (idem A12 ?) ;
- c. Bandes d'arrêt d'urgence ou aire de stationnement (dans l'alternative de base : tant pour la voie de transit que sur la voie parallèle) ;

5. Alternative (ou variante ?) avec ralentissement à 70 km/h aussi bien sur la voie de transit que sur la voie parallèle
 - a. Peut ainsi être chiffrée dans MCP ; → impact sur la capacité de la route principale en cas de ralentissement de la vitesse de 100 à 70 km/h ; dans le modèle aérien (du VITO), des effets sont (également) attendus

6. Alternative applicable à une partie du projet → variation du profil longitudinal
 - a. Alternative profil longitudinal réduit à hauteur du bois du Laerbeek et de Wemmel
 - i. Avec surplomb
 - ii. Avec surplomb / ponts élargis
 - b. Pour étudier si cela est possible pour d'autres zones (première estimation cf. note de cadrage ne semble pas intéressante), mais consultations « surplomb maximal » doivent être étudiées (ou argumenter les raisons qui font que cette option n'est pas retenue comme alternative de développement)

7. Alternatives selon variations bretelles entrée/sortie, leur emplacement, interventions locales → sont étudiées / évaluées au niveau local (quantitatif) → examiner si ce sont des alternatives au niveau du plan RIE ou au niveau du projet RIE
 - a. Scénarios bretelles entrée/sortie et liaisons locales dans la zone Wemmel
 - b. Pont de Meise sur l'A12
 - c. Liaison locale Zaventem – Woluwe-Saint-Étienne
 - d. ...

8. Alternatives selon l'utilisation de l'infrastructure :
 - a. 3+2 comme infrastructure (AP+ alternative de base), où 1 bande de transit (ou 1 parallèle) ou la bande d'arrêt d'urgence (le long de la voie de transit ou parallèle) est utilisée pour TPH / covoiturage – TPH avec arrêts ou non → préciser (la variante « 2 transit pour voitures + 1 TPH sur voie de transit + 2 parallèles » → est analysée avec les chiffrages de la variante 2+2 et l'utilisation de l'espace de la variante 3+2)
 - b. 2+2 comme infrastructure, où 1 bande de transit ou 1 parallèle ou la bande d'arrêt d'urgence (le long de la voie de transit ou parallèle) est utilisée pour TPH / covoiturage – TPH avec arrêts ou non → préciser

À étudier : accessibilité des arrêts, sécurité en cas d'absence de bande d'arrêt d'urgence, impact trafic routier, etc.

X. Alternatives qui proposent par exemple de « uniquement miser sur les mesures fiscales ou d'autres mesures de répartition modale » ne sont pas reprises, parce qu'elles ne répondent pas à l'objectif du plan et ne peuvent pas constituer des alternatives à part entière (c.-à-d. contraire à la « séparation du trafic de transit et local » → ces « alternatives » ne sont pas reprises comme « scénarios de développement » (voit plus loin)

De Werkvennootschap signale par conséquent qu'elle souhaite dès à présent miser davantage sur les alternatives au sein de la région de transport de la périphérie flamande et qu'elle recherche activement comment accélérer ce processus.

En plus des alternatives, les « scénarios de développement » ci-dessous sont examinés dans le cadre de l'étude RIE. L'échéance pour ces scénarios se situe au-delà de 2025. Ces scénarios sont examinés afin d'évaluer les effets à plus long terme du réaménagement du R0 et des autres évolutions, notamment la répartition modale ambitieuse (AMS)

Il convient encore de mieux définir ce que peut impliquer l'AMS → check Bart Meert / MINT.

Les P&R avec un degré d'incertitude peuvent également trouver leur place dans ce cadre. Idem pour les liaisons de transports en commun qui sont prévues pour l'avenir (échéance incertaine / pas encore associé à un planning concret)

(remarque : dans le S-RIE, la répartition modale / tarification routière était une « alternative » (et pas un scénario de développement) parce que l'objectif du plan était différent)

Scénarios de développement ¹:

1. AMS 50 % appliqué au scénario de base
2. AMS 60 % appliqué au scénario de base

→ encore discuter pour savoir si l'AMS 50 % et l'AMS 60 % seront repris dans le RIE (ou : d'abord décider pour % AMS)

Pour les remarques spécifiques sur les disciplines, le THV Antea-Tractebel fera une première ébauche sur la base des réactions recueillies lors des consultations. Cela sera ensuite discuté avec le Département Environnement.

¹ <https://www.lne.be/sites/default/files/atoms/files/rlb-alg-proc-en-meth-aspecten-2015.pdf>

Un scénario de développement est une description de l'évolution conjointe présumée (autonome et contrôlée) d'un ensemble de variables environnementales dans la zone d'étude. Un scénario de développement consiste donc en un développement autonome ou contrôlé ou en une combinaison d'un ensemble de différents développements autonomes et contrôlés qui peuvent être pertinents pour les résultats du RIE et déterminer à quoi ressemblera une situation de référence future. Un tel scénario de développement indique donc comment l'environnement du plan ou du projet évolue indépendamment de l'influence du plan ou du projet.

Des évolutions autonomes et induites se produisent malgré le fait que le plan ou le projet est réalisé, mais nous pouvons cependant avoir une influence sur les variables environnementales qui sont influencées par le plan ou le projet. Si la situation de référence pour un plan ou un projet se situe dans l'avenir, les évolutions autonomes ou induites déterminent en partie ce à quoi la situation de référence ressemblera. Ces évolutions doivent donc être prises en considération lors de la description de la (des) situation(s) de référence, tout au moins dans la mesure où les évolutions sont pertinentes pour l'avenir et l'interprétation de l'évaluation.

Concertation de travail PPI – 03/09/2018

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	3 septembre 2018, 12 h 30 – 14 h 00
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (ENV.), Eva Vercaemst (ENV.), Durkadin Yilmaz (DWV), Nele Degraeuwe (DWV), Brigitte Lossy (DWV), Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Dries Engelen (MoVeR0)
Excusés	Ann Theunissen (Service RIE), Jelle Vercauteren (DWV)

Ordre du jour

1. Discussion schémas de processus programme « Travaux sur le Ring »
2. Alternatives RIE
3. Rédaction de la note d'orientation

Compte-rendu

1. Discussion schémas de processus programme « Travaux sur le Ring »

En réponse au constat que les parties prenantes ne font pas bien la distinction entre le programme complet Travaux sur le Ring d'une part et le processus de planification intégré pour le réaménagement du R0 d'autre part, les deux processus ont été mieux cadrés au moyen de quelques schémas.

Ces schémas sont évolutifs et seront adaptés.

Demande supplémentaire du Département Environnement : « dans les schémas, peut-on également indiquer quelles parties du projet seront réalisées par DWV et ce qui sera réalisé (éventuellement au moyen de contrats, etc.) par d'autres partenaires ou leur sera demandé ? »

2. Alternatives RIE

Pour clarifier comment les alternatives/variantes et les scénarios de développement se comportent les uns par rapport aux autres, il est proposé de réaliser un schéma indiquant les alternatives et les scénarios de développement (AP2025, BAU 2025, scénarios AMS, etc.)

3. Rédaction de la note d'orientation

Prochaines étapes :

- Dans le tableau Excel (du Dép. Env.) : résumer les questions similaires pour parvenir à une « phrase de résumé » sur la base de mots clés ;
- Répondre en une seule fois à ces questions regroupées : DWV / Antea / Dép. Env. ;
- Concernant les questions/réponses d'Antea relatives au RIE → prévoir une concertation avec le service RIE pour en discuter (cf. réunion de directives d'autrefois) ;
- Les questions et réponses résumées seront ensuite reprises dans la note d'orientation (pas les questions individuelles).

Concertation de travail PPI – 10/09/2018

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	10 septembre 2018, 12 h 30 – 14 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (ENV.), Eva Vercamst (ENV.), Durkadin Yilmaz (DWV), Nele Degraeuwe (DWV), Brigitte Lossy (DWV), Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Dries Engelen (MoVeR0)
Excusés	Ann Theunissen (Service RIE), Jelle Vercauteren (DWV)

Ordre du jour

1. Alternatives RIE
2. Rédaction de la note d'orientation

Compte-rendu

1. Alternatives RIE

Discussion relative aux « alternatives de développement » définies le 27/08 - Quels sont les alternatives / variantes / scénarios ?

2. Rédaction de la note d'orientation

Prochaines étapes :

- Dans le tableau Excel (du Dép. Env.) : résumer les questions similaires pour parvenir à une « phrase de résumé » sur la base des mots clés attribués - **fin septembre (DWV + ENV.)**
- Répondre en une seule fois à ces questions regroupées : DWV / Antea / Dép. Env. ; - **fin septembre (DWV + ENV.)**
- Concernant les questions/réponses d'Antea relatives au RIE - prévoir une concertation avec le service RIE pour les discuter (cf. réunion de directives d'autrefois) ; - **à définir avec le service RIE**
- Les questions et réponses résumées seront ensuite reprises dans l'annexe à la note d'orientation (pas les questions individuelles).

Concertation de travail PPI – 26/11/2018

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	26 novembre 2018, 13 h 00 – 14 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Eva Vercamst (Département Environnement), Nele Degraeuwe (DWV) Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Leen Robberecht (MoVeR0)
Excusés	Ann Theunissen (Service RIE), Jelle Vercauteren (DWV), Veerle Van Hassel (Département Environnement), Durkadin Yilmaz (DWV)

Ordre du jour

1. Accords pour la rédaction de l'ensemble de la note d'orientation

Compte-rendu

1. Accords pour la rédaction de l'ensemble de la note d'orientation : voir la liste d'action

Liste d'actions

Action	Responsable	Calendrier
Compte-rendu des séances de participation + traduction FR	DWV	A
Mise à jour note processuelle – version 2	DWV	A
Rédaction projet de note d'orientation	Équipe de planification	A
Retour bilatéral sur la base des réactions recueillies lors des consultations <ul style="list-style-type: none"> - Groupes d'intérêt - Bruxelles Environnement 	Équipe de planification	mar 16/10 V ven 21/09 V
Tableau Relatics – relire colonne « objets » <ul style="list-style-type: none"> - Général, historique, note processuelle - Alternatives, situations de fait et juridique existantes - Objectif du plan, zone de planification, intentions du plan et niveau de détail - Évaluation environnementale, portée 	<ul style="list-style-type: none"> - Nele - Leen - Environnement - Service RIE 	Vendredi 7 décembre
Mises à jour pour l'ensemble de la note d'orientation : <ul style="list-style-type: none"> - Contexte juridique de la planification - Contexte juridique et planologique au niveau du trafic : réaliser tableau avec statut ; puis ajouter contenu 	<ul style="list-style-type: none"> - Tableau Patrick - Patrick réalise le tableau 	<ul style="list-style-type: none"> - Relecture - 7 décembre
Échange de documents avec Antea dans le cadre de la rédaction du plan RIE	Movero et Antea	mise à jour permanente

A : achevé

Concertation de travail PPI – 17/12/2018

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	17 décembre 2018, 13 h 30 – 15 h 00
Présents	De l'équipe de planification : Eva Vercamst (Département Environnement), Veerle Van Hassel (Département Environnement), Nele Degraeuwe (DWV), Durkadin Yilmaz (DWV) Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Leen Robberecht (MoVeR0)
Excusés	Ann Theunissen (Service RIE), Jelle Vercauteren (DWV)

Ordre du jour

1. Discussion groupe de travail acteurs du 13/12
2. Feed-back réunion ANB – compensations forestières (17/12)
3. Programme de zone – Werken aan de Regio
4. Processus de planification intégré ~ Gouvernement flamand

Compte-rendu

1. Discussion groupe de travail acteurs du 13/12
 - Crainte du groupe de travail que certaines alternatives ne soient pas reprises après l'évaluation sur la fluidité - lors de la vérification rapide, aucune alternative ne peut être éliminée à cause de la fluidité (les intensités ne sont pas reprises dans la vérification rapide)
 - Le problème suivant a été mis en avant au sein du groupe de travail : si les mesures fiscales et les investissements ultérieurs dans les alternatives ne sont pas pris en considération, la vérification rapide n'est pas un bon outil pour aborder cette problématique. Les scénarios transparents comme AMS peuvent représenter ici une solution en donnant une compréhension de l'impact du projet dans le cas où un AMS serait réalisé.
 - Il a été demandé de mieux illustrer l'AMS. Actions :

- (Bart Meert) : continuer à étayer l'AMS : quels flux de trafic correspondent à une réduction du trafic automobile à 50 % ?
- Décrire des scénarios transparents réalistes plutôt qu'un scénario fictif « AMS 50 % »
- Raisonement Bruxelles : Nous maintenons la capacité actuelle, puis nous déterminons ce qui est nécessaire comme politique d'accompagnement pour répondre à la demande de mobilité.

2. ANB - compensation forestière au sein du programme de zone

- PESR tram express : dans le PESR du tram express, des compensations forestières étaient initialement prévues, mais elles ont été supprimées - examiner si nous pouvons intégrer des compensations forestières pour le R0
- Préoccupation d'ANB : qu'en est-il des liaisons vertes sur/sous le ring si l'on prend la route comme bande grise sur la longueur du R0. Vert en surimpression ?

3. Programme de zone – Werken aan de Regio

Les projets ont été inventoriés le vendredi 14/12 (suivi de projet)

- Quel acteur s'occupe de quoi ? Pouvons-nous faire quelque chose pour R0 ; avantages en terme de soutien ; et c'est en même temps un avantage pour les acteurs de l'environnement.

- Beaucoup de choses émergent, surtout dans les 4 zones suivantes : bois du Laerbeek, nœud A12, bois de Tangebeek, vallée de la Woluwe - compte tenu des objectifs du plan, nous devons absolument intégrer plusieurs de ces éléments dans le PESR.

- Compensations forestières - programme ANB 1000 ha espaces verts accessibles

Question : le programme de zone sera-t-il associé aux groupes de travail pour les Travaux sur le Ring ?

- Pas pour l'ensemble, car le programme de zone est plus vaste que le programme des travaux sur le Ring ;
- Oui pour ce qui concerne le R0, car les acteurs sont interrogés à ce sujet. Cela vit plus ainsi, et ce n'est pas quelque chose qui est considéré comme faisant partie de « werken aan de regio »

Question supplémentaire : qui prend quoi en charge ?

Par ex. si l'étude AMS révèle que 3 nouvelles liaisons radiales de transports en commun De Lijn sont nécessaires

4. Quand le GF doit-il à nouveau être informé au sujet du PPI ?

Le prochain moment formel pour le GF sera la fixation provisoire du PESR.

Concertation de travail PPI – 11/01/2019

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	11 janvier 2019, 14 h 30 – 16 h 00
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (Département Environnement), Nele Degraeuwe (DWV) Experts : Leen Robberecht (MoVeR0), Stefanie François (Stibbe/DWV)
Excusés	Ann Theunissen (Service RIE), Eva Vercamst (Dép. Env.), Jelle Vercauteren (DWV), Durkadin Yilmaz (DWV), Patrick Roothaer (MoVeR0)

Ordre du jour

1. Discussion groupe de travail 10/01, concertation Antea et concertation Maîtres architectes :
2. Mise à jour programme de zone + concertation des parties prenantes (en lien avec la concertation des parties prenantes Travaux sur le Ring)
3. Publication des avis / réactions recueillies lors des consultations
4. Tableau contexte juridique de la planification
5. Tableau Contexte spatial et planologique au niveau du trafic de la planification

Compte-rendu

1. Discussion groupe de travail 10/01, concertation Antea et concertation Maîtres architectes :

Groupe de travail – zone Wemmel

- Le groupe de travail a montré que les acteurs ne souhaitent pas poursuivre l'alternative G0 et G3T1 comme alternative raisonnable pour la zone de Wemmel
- Wemmel et Asse étaient plus positifs à l'égard de l'option parallèle (G2) ou latérale (G3) qu'à l'égard de l'option light, G1, en raison des flux de trafic à travers les zones résidentielles
- Point d'attention : très bien motiver (sur le plan technique) si les alternatives sont supprimées.
- « Couper » la route latérale entre le Parking C et l'UZ Jette (pour éviter le trafic de contournement) → peut être repris comme mesure d'atténuation

Antea :

- Test planb-RIE : route latérale (G3Tx côté intérieur) dans la zone Zaventem → Movero prépare cela (dessin infra, construction réseau, projet, etc.) ; d'ici fin janvier par exemple contour du PESR ;
- AMS 50 %
 - Nous devons maintenant mener la discussion pour que le plan RIE ne soit pas ralenti au moment où les scénarios de développement doivent être chiffrés ;
 - Points de départ : le plan climat mentionne une AMS à 50 % ; possible également dans un « plan de mobilité en préparation » ? → faire des recherches sur le contexte :
 - Veerle : se renseigne auprès de ENV./ EKG sur le contexte des mentions AMS à 50 % . Proposition : impliquer le service EKG pour la présentation ;
 - Nele : se renseigne auprès de MOW pour savoir s'il y avait déjà une mention dans le projet de plan de mobilité
 - Au sein du groupe de travail mobilité du 22/01 (movero + antea/tractebel + bxl mob + MOW + AWW) : AMS 50 % à l'ordre du jour
 - Acceptations : utiliser les hypothèses Good Move
- 2. Mise à jour programme de zone + concertation des parties prenantes (en lien avec la concertation des parties prenantes Travaux sur le Ring)
 - La concertation des parties prenantes pour le programme de zones peut (en partie) être reliée à la concertation existante des parties prenantes pour les Travaux sur le Ring. Cela cadre avec la question « quelle partie prend quoi en charge ? »
 - → Veerle regarde comment cela peut être repris à l'ordre du jour, par exemple en février
- 3. Publication des avis / réactions recueillies lors des consultations
 - Cette demande provenait des acteurs.
- 4. Tableau contexte juridique de la planification → prochaine réunion
- 5. Tableau Contexte spatial et planologique au niveau du trafic de la planification → prochaine réunion

Réunion de travail PPI – 01/02/2019

Objet :	Réunion de travail PPI
Date :	1 ^{er} février 2019, 10 h 30 – 12 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (Département Environnement), Jelle Vercauteren (DWV), Nele Degraeuwe (DWV), Eva Vercamst (Dép. Env.), Experts : Leen Robberecht (MoVeR0), Patrick Roothaer (MoVeR0)
Excusés	Ann Theunissen (Service RIE), Durkadin Yilmaz (DWV),

Ordre du jour

1. Clôture note d'orientation
2. Scénario transparent « Transfert modal ambitieux »

Compte-rendu

1. Clôture note d'orientation
- Calendrier : nous essayons de publier la note d'orientation + note processuelle version 2 pendant la deuxième quinzaine de mai
- Note d'orientation (version 1)
 - o Quel niveau de détail ? Solutions (11) + vérifications rapides, y compris commentaires des groupes de travail ; « entonnoir » pour parvenir à des alternatives raisonnables → cela revient à continuer à élaborer les solutions (en premier lieu 1 alternative par groupe), c.-à-d. projet intégral comprenant les aspects espaces verts, bleus, transports en commun, vélo, voirie, paysages, etc. La suite de l'élaboration permettra de mieux cerner quelles sont les alternatives raisonnables.
 - o Pour chaque alternative : rédaction exemple plan graphique + prescriptions
- Note processuelle (version 2)
 - o Discuter des séances de travail de janvier jusqu'à mai, séances population, etc.
- ➔ Leen poursuit l'élaboration de la planification :
 - o le trajet de participation doit encore être ajouté
 - Population (fév.-avril 2019) – (puis : début 2020 avec résultats RIE et alternative privilégiée)
 - Groupes d'intérêt à nouveau en juin

- ACAS
 - Intégrer dans la planification
 - Discuter dans le groupe de travail ; éventuellement mettre en place un « groupe de pilotage » (équipe de planification étendue)

2. Compléter le scénario transparent « Transfert modal ambitieux »

Le scénario transparent AMS doit être précisé. C'est également une demande du service EKG (Énergie, Climat et Économie verte) du Département Environnement

Movero/Mint a fait quelques exercices dans ce sens. Les présentations de MINT / Movero sont parcourues :

- (exercices 2018 : scénario « AMS 50 % » (réduire les déplacements automobiles à 50 % max.))
- « Réduire les flux de déplacements de X % ». Appliquer Good Move (en moyenne -27 % de tous les déplacements de/vers/dans Bruxelles), ainsi que réduction des déplacements de/vers/dans la Périphérie flamande ; idem pour le reste de la Flandre (voir présentations Movero/MINT)
- Mesures ciblées, par ex. « doubler la fréquence des transports en commun », « mesures fiscales »

Rechercher d'autres points de départ pour AMS :

- Good Move + (projet de) plan de mobilité Flandre + plan climat
- Indiquer la direction : plus de vélos, plus de transports en commun, mesures fiscales, etc.
- Rapport MIRA (points de départ ?)

Question supplémentaire concernant le modèle de trafic :

- a. Quelles sont les hypothèses sous-jacentes ? (vers les développements, etc.)
- b. Quand la nouvelle version du MTP sera-t-elle disponible ? L'attendons-nous pour le RIE ?

Concertation de travail PPI – 07/02/2019

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	7 février 2019, 11 h 00 – 13 h 00
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (Département Environnement), Ann Theunissen (Service RIE), Nele Degraeuwe (DWV), Eva Vercamst (Dép. Env.), Experts : Leen Robberecht (MoVeR0), Yves Sternotte (Stibbe, détaché auprès
Excusés	Durkadin Yilmaz (DWV), Jelle Vercauteren (DWV), Patrick Roothaer (MoVeR0)

Ordre du jour

1. Soirées de discussion
2. PESR Douwe Egberts à Grimbergen

Compte-rendu

1. Soirées de discussion
 - Scénario envoyé dans le but : 1) accueil ; 2) film sur WADR, réaménagement R0 de manière intégrale (solutions, alternatives, variantes), 3) tables de discussion (1 h)
 - Compte-rendu : saisir les commentaires sur les alternatives et variantes lors des tables de discussion et les intégrer dans Relatics + retour via la note d'orientation (vérifications rapides)
 - Demande d'Environnement d'organiser un moment d'évaluation (interne) sur les soirées de discussion.
2. PESR Douwe Egberts à Grimbergen

Il y a un projet prévoyant à nouveau des activités/bureaux → aucun avis négatif n'a été donné.
Le département Environnement signale la possibilité d'éventuellement prévoir une compensation forestière sur ce lieu → discuter avec la commune de Grimbergen

Concertation de travail PPI – 22/02/2019

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	22 février 2019, 9 h 30 – 11 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel et Eva Vercamst (Département Environnement), Nele Degraeuwe (DWV) Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0)
Excusés	Durkadin Yilmaz et Jelle Vercauteren (DWV), Ann Theunissen (service RIE), Leen Robberecht (MoVeR0), Yves Sternotte (Stibbe, détaché auprès de DWV)

Ordre du jour

1. Plan graphique pour testcase route latérale
2. Tableau contexte juridique de la planification
3. Tableau Contexte spatial et planologique du trafic de la planification

Compte-rendu

1. Testcase route latérale - Plan graphique
➔ Présentation par Patrick – voir pièce jointe (plan graphique zone Zav / route latérale, et pp)

Accords / propositions de MoVeR0 :

- Par ex. Nœud A201xR0 : sur le plan régional, l'échangeur est dessiné avec des lignes --> doivent être supprimées ; apparaît une zone grise pour l'infrastructure ;
- Zone grise pour le R0 de transit, également pour les voies parallèles, mais quid des routes latérales ? (en dessinant également les voies latérales comme zone grise, l'infrastructure devient plus large que dans le système parallèle, parce que plus d'espace est prévu entre le trafic en transit et le trafic latéral que dans le cas de la voie parallèle)
- Zones de chantier dessinées comme zones hachurées (voies d'accès au chantier pas encore)
- Les zones tampons doivent être transformées en zones naturelles par ex. (zone tampon n'existe plus en tant que prescription type)
- Les bandes réservées encore existantes doivent être supprimées (aucune nouvelle bande réservée n'est aménagée)
- La ZAR disparaîtrait, ne doit pas être compensée dans le PESR
- Reprendre les zones pour compensation (par ex. compensation forestière) comme connu ➔ discuter avec Guy Geudens le 1^{er} mars

Questions en suspens pour le Département Environnement :

- Intégrer les cours d'eau dans le plan ou pas ? (ce n'est normalement pas le cas dans un PES, mais dans ce plan, ils sont déplacés) ; (dans le PES de la ZSFB, les cours d'eau sont bien représentés)
 - Ne pas dessiner les voies latérales comme zone grise, mais en pointillés / surimpression symbolique
 - À examiner avec ANB : lorsque des nœuds deviennent une zone grise pour l'infrastructure, la végétation protégée dans les nœuds n'est plus protégée
 - Quid des voies d'accès au chantier et des voiries temporaires ? Déjà dessinées ?
 - Parfois aucun changement d'affectation à strictement parler n'est nécessaire (par ex. pour une liaison verte ou une liaison cyclable) --> évaluer de les intégrer quand même dans le plan, surtout lorsqu'il s'agit d'une liaison cruciale, d'autant plus que les objectifs explicites du plan consistent à réaliser des liaisons multimodales et vertes et bleues
2. Tableau contexte juridique de la planification
 3. Tableau Contexte spatial et planologique du trafic de la planification

Patrick le reprend.

Concertation de travail PPI – 15/03/2019

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	15 mars 2019, 09 h 30 – 11 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel et Eva Vercamst (Département Environnement), Ann Theunissen (service RIE), Nele Degraeuwe (DWV) Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Leen Robberecht (MoVeR0), Yves
Excusés	Durkadin Yilmaz et Jelle Vercauteren (DWV)

Ordre du jour

1. Alternatives raisonnables pour le plan RIE – Mise à jour par Movero
2. Élaboration de la note d'orientation : degré de profondeur de l'entonnoir des alternatives par ex.
3. Vision du programme « Travaux sur le Ring » – feed-back Département Environnement
4. Discussions faisant suite aux concertations :
 - a. Stand van de rand / habitat
 - b. Buda+
 - c. Site Douwe Egberts
 - d. Soirées de discussion Zaventem, Machelen, Vilvorde, Grimbergen
5. Divers

Compte-rendu

1. Alternatives raisonnables pour le plan RIE – Mise à jour par Movero
 - G1 - light
 - o Reprendre la forme « pure » comme base (G1T1) dans le plan RIE
 - o + variante privilégiée Movero, qui tient déjà compte des problèmes attendus (peut également être transmise à Antea comme suggestions de mesures d'atténuation pour cette variante)
 - G2
 - o G2T2 comme base
 - o Reprendre la « suppression » locale de la voie parallèle à hauteur de LBB (sur la base d'une forte demande des acteurs ; les modèles de trafic indiquent toutefois déjà que cela n'aura sans doute pas d'incidences positives et créera des goulots d'étranglement supplémentaires)

- G3
 - o G3T4, reprendre parallèle prolongée comme forme « pure » de la parallèle
 - o Variante privilégiée comme composée (avec coupures)
- → examiner avec Antea s'ils intègrent les 6 alternatives raisonnables depuis le début ou bien les « formes pures » ou « variantes privilégiées », les autres alternatives étant alors considérées comme des affinements / mesures d'atténuation / sous-alternatives.
- Les variantes (par ex. demi-nœud) sont déjà intégrées dans les alternatives raisonnables sur la base des opinions / meilleure estimation
- → établir une matrice avec les alternatives et les variantes

Critères pour parvenir aux alternatives raisonnables :

- Test de robustesse des chiffrages de mobilité
 - Projet technique (voirie) directives projet d'infrastructure
- + Vérifications rapides (qui peuvent également tenir compte de nombreux aspects de l'Espace, Mobilité, Sécurité routière, etc.

2. Élaboration de la note d'orientation : degré de profondeur des alternatives

À intégrer dans la note d'orientation : informations contextuelles qui justifient pourquoi les alternatives/variantes raisonnables sont ce qu'elles sont sur la base de :

- Vérifications rapides
- Discussions avec les parties prenantes
- Tests de robustesse

La note d'orientation doit toutefois rester un document lisible, qui se base sur les éléments essentiels. Les choix doivent être clairement étayés (pourquoi certains éléments sont repris et d'autres pas ?) ; notes en annexes.

Notes en cours de rédaction par Movero :

- Étude des variantes (sur le profil longitudinal, etc.)
- ...

3. Discussions faisant suite aux concertations :

- a. Stand van de rand / habitat
 - i. Note de vision province → peut être intégrée dans le programme de zone, également dans la région de transport
- b. Buda+
 - i. Question : quels développements sont intégrés dans le modèle de trafic ?
 - ii. Question : quel est l'impact (impact spatial, désenclavement, etc.) des routes latérales sur les terrains autour de Buda ?
- c. Site Douwe Egberts
 - i. Le Département Environnement lance une étude pour ce site.
- d. Soirées de discussion Zaventem, Machelen, Vilvorde, Grimbergen

Concertation de travail PPI – 22/03/2019

Objet :	Concertation de travail PPI
Date :	22 mars 2019, 9 h 30 – 11 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel et Eva Vercaamst (Département Environnement), Nele Degraeuwe (DWV) Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Leen Robberecht (MoVeR0), Yves Sternotte (Stibbe, détaché auprès de DWV)
Excusés	Durkadin Yilmaz et Jelle Vercauteren (DWV), Ann Theunissen (service RIE)

Ordre du jour

1. Concertation ANB et compensations forestières : mise à jour et explications par Guy Geudens
2. Remarques du Dép. Environnement sur le plan graphique testacase (cf. compte-rendu du 22/02)

Compte-rendu

1. Concertation ANB et compensations forestières

Patrick donne des explications sur la vision du renforcement du maillage vert et bleu / pôles verts.

Cette vision se situe à 4 niveaux :

- À hauteur du ring → conservation maximale du vert et bleu
- Surface le long du Ring → nouveau vert le long du ring ;
- Région → nouveau vert près du ring (pôles verts existants et maillage vert et bleu) → indication large des parcelles appropriées possibles
- Plus large (ailleurs en Flandre) – en dehors des limites du PESR, par ex. compensations (plus tard, au niveau projet)

Ensuite : étude du département Environnement « programme de zone Périphérie flamande autour de Bruxelles » → dans ce cadre, une étude est lancée pour examiner le maillage vert et bleu dans une zone plus large, en collaboration avec Bruxelles (IBGE, Perspective). Pour la Flandre : ANB et Environnement (VLM et VMM ne contribuent pas, mais sont assis à la table).

Objectif : proposer des projets + définir les instruments nécessaires ;

Par ex. réévaluation des zones encore à développer (par ex. les zones d'expansion résidentielle qui ne sont pas encore développées sont réexaminées en fonction de la réaffectation)

À faire :

- ➔ Transmettre l'étude de Guy pour l'étude du Dép. Environnement ;

- ➔ Regrouper les terrains proposés dans l'étude de Guy avec l'étude VLM Brabantnet pour la compensation forestière (vérifier chevauchement des terrains)

2. Remarques du Département Environnement sur le plan graphique du testcase

Cf. compte-rendu du 22/02 : questions en suspens pour le Département Environnement :

- Intégrer les cours d'eau dans le plan ou pas ? (ce n'est normalement pas le cas dans un PES, mais dans ce plan, des cours d'eau sont déplacés ; dans le PES de la ZSFB, les cours d'eau sont bien représentés)
- ➔ Conclusion : ne pas intégrer dans le PESR, mais pertinent pour le plan d'aménagement avec trajet spécifique ➔ donc pour le déplacement des cours d'eau, intégrer quelque chose dans les prescriptions
- Ne pas dessiner les voies latérales comme zone grise (car l'ensemble ressemble à une autoroute), mais en pointillés / surimpression symbolique ?
- ➔ Conclusion : juste de prévoir les voies latérales dans une autre indication que l'autoroute ; indiquer toutefois les lignes extérieures, puis insérer la route latérale dans cette zone (indication symbolique)
- À examiner avec ANB : lorsque des nœuds deviennent une zone grise pour l'infrastructure, la végétation protégée dans les nœuds n'est plus protégée
- ➔ Clarifier avec ANB quelle solution peut être trouvée.
- Quid des voies d'accès au chantier et des voiries temporaires ? Déjà dessinées ?
- ➔ Concl : intégrer déjà autant que possible les voies d'accès au chantier et voiries temporaires
- Parfois aucun changement d'affectation à strictement parler n'est nécessaire (par ex. pour une liaison verte ou une liaison cyclable) --> évaluer de les intégrer quand même dans le plan, surtout lorsqu'il s'agit d'une liaison cruciale, d'autant plus que les objectifs explicites du plan consistent à réaliser des liaisons multimodales et vertes et bleues
- ➔ Concl : intégrer autant que possible les zones vertes (pas seulement ce qui est strictement nécessaire), pas seulement ce qui est nouveau
- La ZAR disparaîtrait, ne doit pas être compensée dans le PESR
- ➔ Concl : lorsque la ZAR disparaît, il vaut mieux prévoir une compensation
- Reprendre les zones pour compensation (par ex. compensation forestière) comme connu ➔ discuter avec Guy Geudens le 1^{er} mars
- ➔ Concl. Les compensations forestières ne peuvent être intégrées que si elles se situent dans des communes qui ont été convoquées pour remettre un avis

Réunion de travail PPI – 19/04/2019

Objet :	Réunion de travail PPI - <i>concertation Skype</i>
Date :	19 avril 2019, 9 h 30 – 11 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel, ... Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Leen Robberecht (MoVeR0), Yves Sternotte (Stibbe, détaché auprès de DWV)
Excusés	Durkadin Yilmaz, Nele Degraeuwe et Jelle Vercauteren (DWV), Ann Theunissen (service RIE)

Ordre du jour

1. Rédaction PESR R0

Compte-rendu

1. Rédaction PESR R0

Plan par étape maillage vert et bleu et zones tampons :

- Dessiner zone pour infrastructure routière avec marge de 15 mètres par rapport à la bordure du revêtement sur la base du projet de conception, pour chaque alternative
- Pour les échangeurs et les ASC, le principe du contour « enveloppant » est appliqué, ainsi qu'une marge de +15 m
- Les voies latérales (groupe 3) sont dessinées symboliquement, limite extérieure = zone d'intégration paysagère et fonctionnelle
- Zones tampons restantes selon le plan régional autour du R0 et les autoroutes qui y sont connectées reçoivent une autre affectation verte : zone naturelle, zone de parking ou espace ouvert mixte. Délimitation en principe au niveau des parcelles, dans certains cas il sera cependant plus logique de suivre les limites du plan régional. Ce doit être examiné au cas par cas. DWV / Movero feront cela lors d'une séance de travail commune avec le Département Environnement (date à préciser).
- Le maillage vert et bleu est un ensemble de zones d'affectation vertes existantes et de zones à réaffecter. Base = l'exercice de Guy + les grandes liaisons / corridors sur le diagramme linéaire des alternatives.
- Changements d'affectation en vert possible sur le territoire complet de toutes les communes où la note de démarrage du PESR a été soumise à consultation.
- Continuer à évaluer la faisabilité des changements d'affectation verts (DWV-VLM).

Autres points d'attention :

- Une EIA sera rédigée pour les 6 alternatives et servira de base pour le plan RIE. À discuter lors de la prochaine réunion de l'équipe de planification.
- Un accord avec le gestionnaire de voirie sera associé au PESR. Il sera ainsi possible d'ancrer juridiquement le fait que la zone de voirie n'est pas entièrement occupée par l'infrastructure routière (le nombre de bandes n'est pas défini dans le PESR).
- Les lotissements existants sont recherchés par le Département Environnement.
- Pour chaque alternative, le Département Environnement fera une estimation des avantages et inconvénients du plan. Cela servira pour l'ACAS (et éventuellement pour le RIE).

Réunion de travail PPI – 26/04/2019

Objet :	Réunion de travail PPI
Date :	26 avril 2019, 9 h 30 – 11 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel et Eva Vercamst (Dép. Env.), Nele Degraeuwe (DWV) Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Leen Robberecht (MoVeR0), Yves Sternotte (Stibbe, détaché auprès de DWV), Mark Keppens (MoVeR0)
Excusés	Durkadin Yilmaz, Jelle Vercauteren (DWV), Ann Theunissen (service RIE)

Ordre du jour

1. Variante d'exploitation « Transports publics de haute qualité (TPH) sur le Ring »
2. Version Modèle de trafic provincial (MTP)
3. Liste avec entrées pour le modèle de trafic (MTP) : liste de projets - (cf. courriel Bruno villé)
4. Future proof / projets résilients (Mark Keppens)

Compte-rendu

1. Variante d'exploitation « Transports publics de haute qualité (TPH) sur le Ring » (transit/parallèle/latéral)
 - Après discussion avec l'équipe Brabantnet et études antérieures --> la piste des TPH **sur** le ring n'est pas retenue
 - Pas d'emplacement adapté pour les transports en commun, trop loin des zones résidentielles, trop complexe de réaliser des arrêts sur le tracé
 - Ce qui fonctionne cependant comme liaison tangentielle :
 - light rail / train pour relier le réseau (ferroviaire) radial dense juste en dehors de Bruxelles. (ne relève pas du champ d'application du projet ; processus de planification en soi)
 - Trambus du Ring : liaison tangentielle avec arrêts autour du Ring → prolonger au SO de Jette et au SE de Zaventem pour compléter la liaison circulaire
 - Il convient peut-être d'envisager malgré tout des TPH sur le système latéral ? (car là, les arrêts ne posent pas problème)
 - Conclusion : sur le Ring, pas de liaison de tram ou bus, mais continuer à rechercher le potentiel pour par ex. High Occupancy Vehicle lane --> continuer à élaborer

2. Version MTP
 - La nouvelle version du MTP (version 4) (attendue le 1er mai) ne pourra sans doute être utilisée qu'après l'été pour les chiffrages --> attendre ? Ou commencer avec le modèle actuel 3.7.2 ?
 - Pour la cohérence des différentes versions du plan RIE : mieux de n'utiliser qu'un seul et même modèle tout au long du processus ;
 - Pour gagner du temps : commencer malgré tout avec 3.7.2 ; une fois le nouveau modèle disponible, vérifier si les résultats correspondent
 - Conclusion : nous nous basons maintenant sur 3.7.2 (pas entièrement déraisonnable, parce nous voulons commencer et qu'il n'y a pas de version plus récente disponible)

3. Liste avec entrées pour le modèle de trafic (MTP) : liste de projets - (cf. courriel Bruno villé)
 - Date de 2017, besoin d'une mise à jour ?
 - Le Département Environnement vérifie avec Jan Zaman les développements dans le domaine du PDT Noordrand
 - Nele vérifie avec René Grispen comment nous faisons le contrôle / mise à jour de la liste avec les communes, et notamment les parties prenantes.

4. Étude Future proof
 - Faire la distinction entre :
 - (1) Les éléments qui sont importants pour le permis (par ex. projet voirie, réseau d'alimentation, peinture intelligente, etc.)
 - (2) Les éléments qui ont (peuvent avoir) un impact sur le plan RIE
 - Pour (2), il y a deux pistes de travail :
 - Faire de « future-proof » un élément de pondération à part pour l'évaluation des alternatives ; c.-à-d. étude parallèle en plus de l'évaluation environnementale
 - Dans le cadre du plan RIE, examiner un scénario transparent « future proof » pour chaque alternative (cf. L'avenir comme concept dans RIE) --> à faire : examiner l'année de référence pour chaque discipline et regarder quels développements futurs potentiels doivent être pris en considération (*résultat sera souvent : intégrer suffisamment de flexibilité*)
 - De quelles tendances pouvons-nous déjà tenir compte ?
 - Climat. En raison du réchauffement climatique : problèmes d'eau. Scénario transparent : « climate resilience » (pour Gand, il a été examiné quelles zones seront sous pression)
 - Mobilité :
 - prévoir une nouvelle couche au-dessus de l'autoroute pour les drones + prévoir aires de décollage de drones)
 - Sécurité routière
 - Prévoir une capacité maximale au sein de l'espace disponible --> berme centrale flexible ? Quid des piliers des ponts ?
 - Avec les véhicules autonomes : un plus grand nombre encore de véhicules rouleront, car les pertes de temps ne seront plus un problème
 - Espace / humain / paysage : surtout regarder la vue de l'environnement sur le ring et pas celle du ring sur l'environnement (car les gens en véhicule autonome sur le ring regardent ce qu'ils veulent) ;
 - Écologie (lié au changement climatique)

--> différentes alternatives se prêteront plus ou moins au « future proof ». Cela permettra de distinguer les alternatives quant à leur teneur « future proof ».

- L'étude « future proof » doit également avoir une place dans la note processuelle

Réunion de travail PPI – 03/05/2019

Objet :	Réunion de travail PPI
Date :	3 mai 2019, 9 h 30 – 11 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (Dép. Env.), Ann Theunissen (service RIE), Nele Degraeuwe (DWV) Experts : Patrick Roothaer (MoVeR0), Leen Robberecht (MoVeR0), Yves Sternotte (Stibbe, détaché auprès de DWV)
Excusés	Durkadin Yilmaz, Jelle Vercauteren (DWV), Eva Vercamst (Dép. Env.)

Ordre du jour

1. Modèle de trafic provincial : Version 4 + Liste des développements

Compte-rendu

1. Modèle de trafic provincial (MTP)
 - La nouvelle version du MTP ne sera utilisable qu'après l'été (et non à partir du 1er mai 2019). La possibilité de lancer malgré tout le nouveau modèle fin de ce mois-ci, avec le R0 nord fonctionnant comme projet test, est actuellement en cours d'examen (discussion avec MINT) À vérifier avec l'équipe des modèles de trafic de MOW.
 - Mise à jour de la liste des développements dans le MTP :
 - o La liste n'a plus été mise à jour après 2017, et même à l'époque, la mise à jour n'était pas complète (absence de réponses des parties prenantes)
 - o Du point de vue juridique : travailler avec les données les plus récentes, sinon cela pourrait nuire au plan RIE
 - o Vérifier comment l'exercice peut se dérouler (MINT, équipe des modèles de trafic)

Réunion de travail PPI – 10/05/2019

Objet :	Réunion de travail PPI
Date :	10 mai 2019, 9 h 30 – 11 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (Dép. Env.), Nele Degraeuwe (DWV) Experts : Patrick Roothaer et Leen Robberecht (MoVeR0), Yves Sternotte (Stibbe, détaché auprès de DWV), Leo Kerkstoel et Frank Maesen (Sertius)
Excusés	Durkadin Yilmaz, Jelle Vercauteren (DWV), Eva Vercamst (Dép. Env.), Ann Theunissen (service RIE)

Ordre du jour

1. Rapport de sécurité spatiale (RSS) - Sertius
2. Discussion de l'ordre du jour groupe de travail 23/05
3. Motivation de l'alternative privilégiée sur la base de l'étude
4. Finalisation note d'orientation + note processuelle 2

Compte-rendu

1. Rapport de sécurité spatiale - Sertius

Mise à jour du processus Sertius par Leen :

- Sur la base de la consultation sur la note de démarrage → rédaction de la note d'orientation reprenant les alternatives et les variantes + mention des différentes alternatives et variantes

Accords :

- Fournir les infos nécessaires à Sertius :
 - o accès à sharepoint (Nele) / indiquer quels documents sont pertinents (Leen)
 - o (à terme) résultats plan RIE concernant la sécurité routière, fluidité (les critères minimums ont déjà été évalués, donc les alternatives raisonnables retenues y satisfont déjà)
- **Sertius** : Dans la note d'orientation, reprendre un paragraphe sur ce que comprend le RSS → **délai : à livrer d'ici la fin mai.**
- Résultats de l'étude Sertius : premier contrôle par le service Rapports de sécurité au sein du Dép. Env. → prévoir suffisamment de temps → Veerle vérifie avec le service Rapports de sécurité

- Le RSS est une matière régionale / la réglementation et la méthodologie de la Flandre sont appliquées pour des études sur le territoire bruxellois en raison d'une absence de réglementation à Bruxelles
Vérifier comment les homologues bruxellois (au sein de Bruxelles Environnement) voient le RSS ;

2. Ordre du jour groupe de travail 23/05 ; proposition de points à l'ordre du jour :
 - Des solutions (tirées du « projet de note d'orientation » vers des alternatives (7) et variantes raisonnables) [*→ cela apparaît également dans la note d'orientation*]
 - Retour concernant la participation (faire une synthèse) : aperçu des points d'attention qui ressortent des discussions, questions, remarques, opinions...
 - Approche modélisations du trafic et mise à jour des évolutions à venir (par commune + pouvoirs publics flamands/bruxellois)

Groupe de travail juin :

- Explication note d'orientation – qu'y a-t-il dans la « note d'orientation » ?
- À éclaircir :
 - Chiffrages des alternatives raisonnables dans MCP ;
 - Matrice avec combinaison des alternatives et variantes : cela apparaît-il déjà dans la note d'orientation ou non ? (résultante de l'orientation, ou 1^{re} étape du plan RIE)
- Approche plan RIE
 - + problématique « future proof »
- Approche ACAS (éventuellement avec TML) – (ACAS à plus grande échelle ?)
- Affinement des objectifs du plan en vue de parvenir à l'alternative privilégiée

[Pour orientation : nous passons des solutions possibles à 7 alternatives (ou 3 grandes alternatives + 4 sous-alternatives)]

3. Motivation de l'alternative privilégiée sur la base de l'étude

D'après la motivation d'une alternative privilégiée sur la base de l'étude menée → Affiner les objectifs du plan avec les parties prenantes → parvenir à des questions de recherche plus concrètes. Il convient en parallèle de définir les résultats attendus du plan RIE, car nous en avons besoin pour répondre aux questions de recherche.

2 pistes

- 1. Dans le PPI, nous devons affiner les objectifs du plan ;
- 2. Note d'ambition dans le programme de zone (objectifs quantitatifs auxquels les alternatives au sein du PPI doivent être confrontées)

4. Finalisation note d'orientation + note processuelle 2
→ À discuter le 13/05

Réunion de travail PPI – 13/05/2019

Objet :	Réunion de travail PPI
Date :	13 mai 2019, 12 h 30 – 13 h 30
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (Dép. Env.), Eva Vercamst (Dép. Env.), Nele Degraeuwe (DWV), Ann Theunissen (service RIE) Experts : Patrick Roothaer et Leen Robberecht (MoVeR0), Yves Sternotte (Stibbe, détaché auprès de DWV)
Excusés	Durkadin Yilmaz, Jelle Vercauteren (DWV)

Ordre du jour

1. Finalisation note d'orientation + note processuelle 3

Compte-rendu

1. Finalisation note d'orientation + note processuelle 3

Note d'orientation :

- Description succincte des (7) alternatives raisonnables + variantes raisonnables → + motivation
 - Selon décret : « *la note d'orientation comporte une description succincte des solutions alternatives et une description succincte des avantages et inconvénients des différentes solutions alternatives* » → pouvons-nous interpréter cela comme : indiquer quelles solutions alternatives sont raisonnables et lesquelles ne le sont pas ; pour arriver à des solutions alternatives à partir des solutions possibles, il convient d'étudier les avantages et les inconvénients.
 - Matrice alternatives / variantes
- Leen prépare cela pour le 24/05
- Chapitre « orientation » → indiquer ce que cela comporte
 - [Adaptation discipline mobilité : travailler avec MCP version 4]
 - Sur la base du document « output documenten loop1 plan-MER » (Movero) → demander commentaires à Antea concernant ce qu'ils intègrent comme « future proof » dans les évaluations RIE

- Selon la portée de l'étude Antea : décider si une étude « future proof » doit encore être complétée :
 - « Future proof » devient ainsi un critère de pondération à part
 - Alternative : intégrer « future proof » comme ambition ou objectif (par ex. pour affiner l'objectif du plan « multimodalité », il est possible d'intégrer les évolutions à venir en matière de mobilité).

→ Examen de la note d'orientation par Antea, Sertius et TML → à organiser pour que cela puisse avoir lieu à temps

Annexes à la note d'orientation :

- Annexe reprenant la recherche d'alternatives et de variantes raisonnables
- Contexte politique et en matière de planification → mise à jour nécessaire
 - Selon le décret, le lien avec les plans structurels et les éventuels autres plans politiques doit être indiqué (dans la note d'orientation).
 - Indiquer le statut des documents : plan politique ou vision ; approuvé ou pas encore approuvé ; + résumé pour chaque document
 - Plans bruxellois : Good Move + examiner quels plans sont cités dans Good Move
 - Action : Veerle et Eva préparent cela pour le 24/05
- Contexte juridique → le tableau est prêt
 - Action : Patrick doit encore le transmettre

Note processuelle :

- Mise à jour concernant les séances de participation de fév.-avril 2019 (où, quand, nombre de personnes présentes) : description de l'approche (film, présentation, explication, discussions sur les posters avec alternatives) + indiquer que des appréciations ont été données et qu'elles sont reprises dans les points d'attention pour l'étude RIE, mais il est encore trop tôt pour les approfondir dans la note d'orientation.
- Tableau réponses aux consultations PPI juin/juillet 2019
 - Annexe à la note d'orientation ou à la note processuelle ? → Dép Env. vérifie
 - Mise à jour Relatics – s'informer auprès de Joos (Nele)

Réunion de travail PPI – 17/05/2019

Objet :	Réunion de travail PPI
Date :	17 mai 2019, 9 h 30 – 11 h 00
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (Dép. Env.), Nele Degraeuwe (DWV), Experts : Patrick Roothaer et Leen Robberecht (MoVeR0), Yves Sternotte (Stibbe, détaché auprès de DWV)
Excusés	Durkadin Yilmaz, Jelle Vercauteren (DWV), Eva Vercamst (Dép. Env.), Ann Theunissen (service RIE)

Ordre du jour

1. Explication de la portée des PESR aux acteurs
2. Mise à jour contexte politique pour la note d'orientation

Compte-rendu

1. Nécessité d'expliquer aux acteurs la portée des PESR pour chaque alternative ? (notamment changements d'affectation prévus dans le cadre du maillage vert et bleu et des futures compensations naturelles et forestières @ acteurs locaux et « acteurs des espaces ouverts » (ANB, L&V, VLM...))

Étapes :

- Il y a encore des problèmes en suspens, par ex. comment dessiner la route latérale ? --> clarifier & préparer les plans graphiques
 - Vérifier bilatéralement les mentions de bois, nature, etc. avec ANB, VLM (en fonction de RIA), L&V (en fonction de EIA) → **fixer concertation en juin/juillet/août**
 - Vérifier bilatéralement la mention des routes de contournement / voies d'accès au chantier avec les communes → **fixer concertation en juin/juillet/août**
 - **Movero** : vérifier AP+ pour échelonnement des voies d'accès au chantier/routes de contournement ; + pour autres alternatives : lorsque cela semble critique sur la base des PES --> continuer les recherches + examiner la différence entre les alternatives
2. Mise à jour contexte politique pour la note d'orientation

- Quid de l'utilisation de l'Atlas comme base ?
 - A été mis à jour en décembre 2018, donc plus à jour que l'annexe 1 (de la note de démarrage)
 - Se limiter aux plans politiques (tant approuvés qu'en cours de rédaction) + lien avec plan R0
 - Sous forme de tableau (cf. contexte juridique) + point d'attention : prévoir des images pertinentes de qualité suffisante

Réunion de travail PPI – 24/05/2019

Objet :	Réunion de travail PPI
Date :	24 mai 2019, 14 h 00 – 16 h 00
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (Dép. Env.), Eva Vercamst (Dép. Env.), Ann Theunissen (service RIE), Filip Hendrickx (Dép. Env.), Nele Degraeuwe (DWV), Brigitte Lossy (DWV), Experts : Patrick Roothaer, Leen Robberecht et Elke Dolfen (MoVeR0), Yves Sternotte (Stibbe, détaché auprès de DWV)
Excusés	Durkadin Yilmaz, Jelle Vercauteren (DWV)

Ordre du jour

1. Affiner les objectifs du plan – approche avec les parties prenantes
2. Utilisation de l'Atlas comme contribution à la note d'orientation (contexte politique)
3. Avis sur 1re version plan RIE – de qui ?
4. Préparations note d'orientation

Compte-rendu

1. Affiner les objectifs du plan – approche avec les parties prenantes

La question se pose de savoir comment continuer à affiner les 4 objectifs du plan pour qu'ils puissent être mieux utilisés dans la suite du processus en vue de parvenir à une alternative privilégiée. Il est proposé de travailler avec des questions de recherche auxquelles il est possible de donner une réponse grâce notamment au plan RIE. Les alternatives pourront être classées les unes par rapport aux autres selon une question ; nous ne supposons pas un niveau absolu (« horde »). Point de départ : toutes les alternatives sont plus ou moins satisfaisantes (sinon, ce ne serait pas des alternatives raisonnables).

[Les tableaux de vérification rapide donnent déjà une évaluation qualitative des différentes alternatives sur un grand nombre d'aspects]

Par ex. pour le troisième objectif du plan concernant la multimodalité, nous pouvons affiner comme suit :

- Dans quelle mesure le ring (alternative X) peut-il s'intégrer dans un système multimodal ?
- Dans quelle mesure, les différentes alternatives peuvent-elles tenir compte de la possibilité d'une piste cyclable sur le ring ? [la réflexion à ce sujet peut se faire à partir du

- RIE ou à partir du projet : comment les transports en commun et les réseaux cyclables peuvent-ils se concilier avec une certaine alternative ?]
- Dans quelle mesure le réaménagement du R0 atténue-t-il l'effet de barrière de certains itinéraires (en créant de nouveaux itinéraires) ?
 - Dans quelle mesure le réaménagement du R0 améliore-t-il l'accessibilité ?

Par ex. pour le deuxième objectif du plan concernant la qualité de vie :

- Demande sur le nombre de personnes incommodées qui a diminué
- Espaces verts accessibles créés
-

Par ex. pour le premier objectif du plan :

- Amélioration de la fluidité
- Amélioration de la sécurité (et donc réduction des incidents)

Par ex. Pour le quatrième objectif du plan :

- Dans quelle mesure le R0 atténue-t-il l'effet de barrière (ou au contraire le renforce) ?

Nous pouvons également faire le lien avec les ambitions politiques (flamandes, bruxelloises...) auxquelles nous contribuons avec cet objectif particulier du plan / question de recherche (notamment dans la vision du programme). De cette manière, il est possible de classer les alternatives (pour chaque question) en fonction de leur contribution aux objectifs politiques supérieurs.

+ future proof comme ambition

Approche / méthode :

- Élaborer une proposition au sein de l'équipe de planification
- Avec panel de citoyens (**6 juin**) : examiner l'affinement et, dans un deuxième temps, interroger sur les questions qu'ils trouvent les plus importantes
- Groupe de travail (administratif) → **4 juillet**
- Présenter les questions aux décideurs politiques (au sein de l'organe de concertation) → les questions répondent-elles au contenu de leur politique ? **11 juin**

Remarques :

- ➔ Cet exercice est une méthodologie permettant de travailler en vue d'une argumentation pour une alternative privilégiée, mais en fin de compte, c'est le GF qui décide (doit être cadré - par ex. avec le panel de citoyens – gestion des attentes)
- ➔ L'exercice d'affinement n'est pas repris dans la note d'orientation ; c'est un travail préparatoire pour la motivation de l'alternative privilégiée.

2. Utilisation de l'Atlas comme contribution à la note d'orientation (contexte politique)

Atlas : a été mis à jour en janvier 2019

- ➔ Le contexte de planification peut-il être utilisé dans la note d'orientation ? → il y aura des références aux sections pertinentes de l'Atlas dans la note d'orientation.
- ➔ L'Atlas doit être daté au moment où la note d'orientation version X est arrêtée (pour que les références restent correctes). La note d'orientation comme l'Atlas sont en effet des documents vivants qui connaîtront toujours de nouvelles versions.

Actions :

- Veerle vérifie l'Atlas
- Patrick : vérifie quelles actualisations ont eu lieu après janvier et n'ont pas encore été reprises dans l'Atlas

Quid du chapitre sur les instruments ? (par ex. règlements ; conclure des accords avec les communes locales sur les mesures à prendre pour éviter le trafic de contournement sur les routes locales)

→ Veerle vérifie si nous devons faire quelque chose.

3. Avis sur version 1 plan RIE : uniquement du service RIE / équipe de planification ; ou organisation large (cf. séance d'avis note de démarrage)

- Préoccupation Ann : impliquer suffisamment les instances, pas uniquement avec une présentation.

→ Conclusion : Examiner si les résultats du plan RIE version 1 sont envoyés à tous les acteurs / conseillers PPI note de démarrage pour feed-back

4. Préparations note d'orientation

Liste provisoire des annexes :

- Atlas
- Conception plans du projet
- Lexique
- Relatics Liste des réactions recueillies lors de la participation note de démarrage

Nouveau terme pour groupe G1 ? → non, garder « light »

Note d'orientation chp. 3 – objectifs du plan – intentions du plan – alternatives, variantes et scénarios de développement – ampleur et niveau de détail

- o Structure n'est pas bonne → Leen a réorganisé ; projet de version disponible sur SP

Réunion de travail PPI – 07/06/2019

Objet :	Réunion de travail PPI
Date :	7 juin 2019, 9 h 00 – 11 h 00
Présents	De l'équipe de planification : Veerle Van Hassel (Dép. Env.), Eva Vercamst (Dép. Env.), Nele Degraeuwe (DWV), Durkadin Yilmaz, Jelle Vercauteren (DWV) Experts : Patrick Roothaer, Leen Robberecht
Excusés	Ann Theunissen (service RIE), Brigitte Lossy (DWV)

Ordre du jour

1. Procédures bruxelloises (changements d'affectation)
2. Courriel de Bruxelles Mobilité demandant d'examiner des alternatives supplémentaires
3. Sélection des alternatives/variantes pour ACAS – TML

Compte-rendu

1. Procédures bruxelloises

Aucune procédure bruxelloise n'a encore été lancée pour le moment. Les changements d'affectation ne sont pas encore jugés nécessaires pour l'AP+. Cela pourrait cependant être nécessaire avec des alternatives raisonnables.

ACTIONS :

- Examen des alternatives raisonnables (alternatives latérales) → Leen & Patrick
 - Sur la base de l'examen, examiner les procédures nécessaires (changement d'affectation ou demande de permis) → Patrick & Durkadin
2. Courriel Bruxelles Mobilité demandant d'examiner des alternatives supplémentaires

Bruxelles Mobilité a demandé (dans un courriel daté du 29/05/2019) d'étudier les alternatives suivantes :

« Nous souhaiterions ainsi que les structures suivantes soient également testées :

- *une structure parallèle avec séparation des flux à 2 x 2 bandes (2 bandes pour le transit + 2 bandes pour le trafic local)*
- *une structure parallèle avec séparation des flux à 2 x 1 bande (2 bandes pour le transit + 1 bande pour le trafic local) »*

Discussion :

- La première alternative est déjà reprise dans les alternatives et variantes raisonnables (c.-à-d. alternatives parallèles et latérales avec variante « 1 voie de circulation en moins »)
- La deuxième proposition n'est pas jugée raisonnable, en effet ;
 - 1 bande de circulation sur la voie parallèle ou la route latérale n'est pas robuste ni souhaitable pour la fluidité → vérifier argumentation avec Bart Meert
- Si l'approche de la deuxième proposition vise une réduction de la circulation automobile et/ou de l'utilisation de l'espace, l'alternative light (1 bande de circulation en moins) peut répondre au souhait à la base de l'ajout de cette alternative → vérifier avec Bruxelles Mobilité.

3. Sélection des alternatives/variantes pour ACAS – TML

Selon l'ACAS, il n'est pas raisonnable de tenir compte de toutes les combinaisons d'alternatives/variantes du plan RIE comme scénarios à part dans l'ACAS. D'où la suggestion de choisir comme point de départ la version 1.

Il est important de toujours évaluer la viabilité des résultats de l'ACAS en relation avec l'autre étude (alternatives/variantes/scénarios de développement RIE et projet). Après version 1, l'ACAS peut être corrigée en fonction des résultats et des conclusions de cette version.

Conclusion :

- Selon les chiffrages de mobilité : reprendre au minimum 3 alternatives (1 de chaque groupe), au maximum 7 (selon que les résultats du RVM sont plus ou moins importants pour l'ACAS)
- Tout prendre en compte dans un scénario BAU 2030 (pas d'AMS)
- Reprendre variante du profil longitudinal réduit pour toutes les alternatives
- 70 km/h → reprendre lorsque c'est pertinent selon les chiffrages de mobilité
- Bande de circulation en moins → reprendre lorsque c'est pertinent selon les chiffrages de mobilité

Équipe de planification PPI – 28/06/2019

Objet :	Approbation note d'orientation et annexes ainsi que note processuelle et annexes PESR Réaménagement spatial du Ring autour de Bruxelles (R0) – partie nord.
Date :	28 juin 2019, 9 h 00 – 11 h 00
Présents	Nele Degraeuwe (DWV), Durkadin Yilmaz (DWV), Ann Theunissen (Dép. Env. – équipe RIE), Karola Imbrechts (Dép. Env. – équipe SE), Mark Schaerlaekens (Dép. Env. – équipe SE), Veerle Van Hassel (Dép. Env. – urbaniste),
Excusés	Eva Vercamst (Dép. Env. – urbaniste), Jelle Vercauteren (DWV), Brigitte Lossy

Ordre du jour

1. Approbation note d'orientation et annexes ainsi que note processuelle et annexes PESR Réaménagement spatial du Ring autour de Bruxelles (R0) – partie nord.

Compte-rendu

Tous les membres de l'équipe de planification ont lu les derniers documents sur sharepoint. Toutes les dernières remarques qui ont été placées dans le texte même ont été parcourues au sein de l'équipe de planification et résolues ou modifiées en concertation.

Conclusion de l'équipe de planification :

La note d'orientation avec ses 7 annexes et la note processuelle version 2 avec ses 3 annexes ont été approuvées par toutes les personnes présentes, hors contrôle technique des textes (correction des erreurs rédactionnelles, correcteur orthographique, mise en pages, etc.) qui aura lieu la semaine prochaine. Après l'atelier de travail (concertation des acteurs) la semaine prochaine 4/7, tous les documents seront publiés sur le site www.omgevingvlaanderen.be et sur www.werkenaandering.be.