



# Plan d'exécution spatial régional « Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) - partie Nord »

**Note processuelle 3  
du 30/04/2021**

**Annexe 4. Rapport sur la participation et traitement des  
réponses à la consultation publique sur la note de  
démarrage**



**Vlaamse  
overheid**



**DE WERKVENNOOTSCHAP**

**DEPARTEMENT  
OMGEVING**



**Medegefinancierd door de Europese Unie**  
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)



# COMPTE-RENDU

## Séance de participation Plan d'Exécution spatiale régional **Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0)- partie Nord**

---

Le Gouvernement flamand a approuvé la note de départ et la note processuelle le 18 mai 2018. La consultation se déroule du 1er juin au 30 juillet 2018 inclus. Trois séances publiques de participation ont été organisées :

- le samedi 9 juin de 10h à 13h au Complexe communal, Zijp 101 à Wemmel,
- le samedi 16 juin de 10h à 13h dans De Factorij, Keibergstraat 1 à Zaventem,
- le samedi 23 juin de 10h à 13h dans la Kruitfabriek, Steenkaai 44D à Vilvorde.

La méthode de travail appliquée lors de ces séances de participation a été celle d'un marché info. Deux stands ont été prévus dans ce marché info : 1 consacré au processus de planification intégrée et 1 consacré au programme général « Travaux sur le Ring ».

Pour la séance de participation consacrée au processus de planification intégrée, 5 panels (voir annexe - diapositives 9-13) ont été prévus, dans lesquels des membres de l'équipe de planification (le département Omgeving ('Environnement') et De Werkvennootschap) et des employés d'Antea (évaluation environnementale) ont fourni des explications sur la procédure de planification, l'objectif du plan, le projet de plan et la manière dont l'enquête se déroulera. Une brochure a également été distribuée.

Au cours de la séance de participation, des formulaires ont été mis à la disposition des personnes pour leur permettre de faire également part de leurs commentaires par écrit sur place.

Pour la séance de participation consacrée au programme général 'Travaux sur le Ring', 8 panels (voir annexe - diapositives 1 à 8) ont été prévus. Ici également, les participants ont pu formuler leurs idées ou leurs commentaires par écrit. Étant donné que la distinction entre le processus de planification et le programme général 'Travaux sur le Ring' n'est pas toujours simple à faire par les personnes présentes, ces remarques sont reprises dans le compte-rendu.

Ce compte-rendu donne une synthèse de toutes les idées, suggestions et remarques formulées verbalement et par écrit lors des séances de participation. Le compte-rendu ne reprend pas l'exploitation de ces idées, suggestions et remarques. Cette exploitation se fera au cours de la phase suivante, lors de l'élaboration de la note de cadrage et du complément à la note processuelle par l'équipe de planification.

Il n'est ni obligatoire ni usuel actuellement que les personnes qui ont formulé un commentaire reçoivent une réponse individuelle de la part de l'équipe de planification, les informant de la manière dont les idées, remarques et suggestions formulées ont été prises en compte. Il est d'usage courant que tous les avis, remarques et objections sur un sujet spécifique soient exploités globalement dans la note de cadrage. La note de cadrage est publiée sur le site internet et fait, par la suite, également partie intégrante du PESR qui est soumis à enquête publique.

## **SAMEDI 9 JUIN DE 10H À 13H AU COMPLEXE COMMUNAL, ZIJP 101 À WEMMEL**

### **1. Nombre de participants au marché info :**

106

### **2. Questions informatives, idées, remarques, suggestions verbales (sur la base des notes prises par les modérateurs dans les panels) :**

- Qu'est-ce qui est déjà décidé et qu'est-ce qui ne l'est pas encore ? Le profil sera-t-il avec certitude 3 voies de circulation pour le trafic de transit + 2 voies de circulation pour le trafic local ?
- De très nombreuses questions sur le calendrier : quand commencera-t-on ? Tout cela dure beaucoup trop longtemps !
- Questions sur le phasage : travaillera-t-on par phases, où commencera-t-on ?
- Il n'existe pas encore d'études consacrées à 'l'air'.

- Le plan de réduction des nuisances ne donnera pas de résultats, nous connaissons malgré tout des nuisances.
- L'extension du R0 attirera plus et non moins de trafic.
- Le PES reprendra-t-il des lots complets ou seulement les parties nécessaires ?
- Questions sur le pont cyclable à hauteur du Bois du Laarbeek. Le besoin d'un pont cyclable à hauteur du Bois du Laarbeek se fait fortement sentir. Les passages pour cyclistes existants n'y sont pas utilisés, car trop dangereux.
- Beaucoup de questions générales sur le programme complet 'Travaux sur le Ring'.
- Profil à hauteur du Bois du Laarbeek : si ce bois est épargné, jusqu'où arrive donc le R0 dans la direction de Wemmel/Relegem ?
- Il sera malgré tout impossible d'épargner entièrement le Bois du Laarbeek pendant les travaux.
- La voie parallèle devient une voie de contournement en cas de file et de conflits sur la voie de circulation destinée au trafic de transit sur le Ring. Comment l'éviter ?
  - La voie parallèle n'est pas réservée au trafic local, car elle est également empruntée par un important trafic régional (désenclavement du palais du Heysel, terrains industriels, ...).
  - Quand cela sera-t-il exécuté ?
  - Inondations sur la R0 à hauteur de Wemmel/Relegem. C'est déjà un problème à l'heure actuelle, que sera-ce pendant/après les travaux du Ring ?
  - Nuisances sonores à hauteur de Wemmel/Relegem.
  - Quel espace est occupé à hauteur du Bois du Laarbeek ?
  - Le tram rapide devrait être prolongé à hauteur de l'avenue de Bouchout et traverser la jonction de l'A12 et du R0, de manière à ne pas devoir travailler avec un mur de soutènement élevé au nord-ouest de la jonction.
  - Tram à travers la jonction A12 : le tracé modifié peut-il est repris dans ce processus ?
  - Pourquoi le Bois du Laarbeek est-il protégé et non les habitations/ZANC/ZAR situées de l'autre côté ?

- Si l'avenue de Limburg Stirum est fermée, tout le trafic sera dérivé vers la chaussée de Bruxelles. Ce n'est pas souhaitable !
- Quatre maisons situées derrière le bowling. Que deviennent-elles ? Auront-elles une sortie de voiture devant leur porte ?
- L'extension de capacité n'est pas bonne. Pourquoi ne pas laisser les choses en l'état et miser sur d'autres mesures (transports en commun, taxes, rendre l'utilisation de la voiture plus chère).
- Rien n'est exact sur les panneaux d'information.
- Le PESR ne donnera pas une vue concrète sur les travaux planifiés. Comment les évaluer dans ce cas ?
- Suggestion générale de prévoir également des Park & Rides dans le PESR. Demande spécifique de P+R à Wemmel. Une autre suggestion est de prévoir un P+R sur le Parking C.
- Les travaux n'offrent des avantages qu'aux personnes habitant à l'extérieur de la périphérie, les habitants de la périphérie n'en subissent que des inconvénients : trafic de contournement, nuisances sonores, pollution de l'air, gêne pendant les travaux. Des initiatives doivent également être prises au profit des habitants de la périphérie. Demande concrète de pistes cyclables sûres et de bons moyens de transport en commun (TC) qui, par exemple, desservent les écoles et les hôpitaux des environs.
- De bonnes correspondances avec les transports en commun (TC) doivent être prévues aux P+R. Facteurs importants : le prix, la rapidité et le confort. Aussi longtemps que les TC ne représentent pas un gain, les gens continueront à utiliser leur voiture. Il faut également réfléchir à la tarification. Par exemple, payer pour entrer à Bruxelles en combinaison avec un billet combiné pour P+R et les transports en commun.
- La bretelle d'entrée et de sortie de Jette doit devenir un échangeur à part entière.
- Le plan ne fait nulle part mention des trains. Qu'en est-il du développement du RER et des raccordements à celui-ci ?
- Le Ring sera-t-il élargi ? Si oui, où ? Le problème est que les maisons existantes seront plus proches du Ring et/ou que les accotements verts, qui servent de tampon, disparaîtront.
- L'avenue de Limburg Stirum sera-t-elle fermée ? Besoin de pistes cyclables le long de l'avenue de Limburg Stirum. Il existe actuellement des pistes cyclables de 5 m de largeur qui ne servent à rien.

- Existe-t-il une coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale et les communes bruxelloises ? Comment se déroule-t-elle concrètement ? Un plan d'affectation sera-t-il également élaboré à Bruxelles ?
- Un avis est-il demandé à ce stade à la Région de Bruxelles-Capitale et aux communes bruxelloises ? Peut-on consulter ces avis ?
- Des mesures financières, comme la tarification routière, sont également nécessaires.
- Il y aura des nuisances pendant les travaux. Quelles mesures seront prises en vue de les limiter ?
- Tous les travaux ne peuvent pas être exécutés simultanément. Remarque spécifique relative à l'A12 : la véloroute d'un côté et le tram de l'autre. Causera des nuisances dans les environs.
- Y aura-t-il une véloroute de Lebbeke/Dendermonde vers Bruxelles, via Wemmel ?
- Demande d'une véloroute le long du R0. Une piste cyclable radiale à hauteur du Bois du Laarbeek est surtout importante.
- Le système 3+2 fonctionnera-t-il ? Comment éviter que le trafic de transit emprunte malgré tout les voies parallèles ?
- Tient-on compte du projet NEO ?
- L'impact du projet sur la présence éventuelle de sites de nidification des abeilles (dans le sol) le long du R0 est-t-il étudié ? Certaines générations estivales nichent dans des endroits à faible végétation sur des sols sableux ou limoneux. Aculea (le groupe de travail sur les abeilles et les guêpes de Natuurpunt) serait occupé à inventorier les sites de nidification dans le sol ?
- Il faut prévoir davantage de place pour les bandes d'arrêt d'urgence/aires de détresse dans le projet, que ce qui existe actuellement sur le R0.
- Peut-on prévoir une sortie séparée pour le trafic prioritaire (ambulances) et éventuellement les transports en commun (bus) vers l'hôpital AZ Jette ? Et cela à partir de la sortie Zellik, environ, en direction de Wemmel, entre les bornes kilométriques 47 et 45,5 ? Il en existe, pour le moment, déjà une ébauche. Cela peut sauver des vies lorsque les ambulances sont immobilisées dans les embouteillages sur le Ring. On ne voudra peut-être pas le faire en raison du 'sacro-saint' Bois du Laarbeek, qui devrait, dans un tel cas, céder quelques mètres ? Ce serait pourtant un quick win rapide.
- Relativement beaucoup de questions sur l'approche méthodologique de l'étude RIE (beaucoup d'éléments se basent sur des modèles, quelle en est leur précision ?)

- Plaidoyer pour des options de correspondance uniformes et simples entre les différents moyens de transport en commun de la périphérie bruxelloise (STIB, TEC, SNCB, De Lijn >> 1 seul système de billet et harmonisation de tous les systèmes de transport).
- Une enquête auprès des riverains affectés par les travaux est-elle organisée dans le cadre de l'étude environnementale ?

### 3. Idées, remarques et suggestions par écrit :

39 personnes présentes au marché info ont formulé une réaction par écrit.

### 4. Synthèse des idées, remarques et suggestions (verbales et par écrit) :

Objet	Idée, remarque, suggestion	Nombre de personnes qui ont formulé l'idée, la remarque ou la suggestion
Questions informatives ou prises de position	Qu'est-ce qui est déjà décidé et qu'est-ce qui ne l'est pas encore ?	1
	Quand va-t-on commencer ? Tout cela dure beaucoup trop longtemps !	5
	Travaillera-t-on par phases, où commencera-t-on ?	5
	Le PES reprendra-t-il des lots complets ou seulement les parties nécessaires aux travaux ?	1
	Le plan de réduction des nuisances ne donnera pas de résultats, nous connaissons malgré tout des nuisances.	1

	Beaucoup de questions générales sur le programme complet 'Travaux sur le Ring'.	10
	Rien n'est exact sur les panneaux d'information.	1
	Le PESR ne donnera pas une vue concrète sur les travaux planifiés. Comment les évaluer dans ce cas ?	1
	Existe-t-il une coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale et les communes bruxelloises ? Comment se déroule-t-elle concrètement ? Un plan d'affectation sera-t-il également élaboré à Bruxelles ?	1
	Un avis est-il demandé à ce stade à la Région de Bruxelles-Capitale et aux communes bruxelloises ? Peut-on consulter ces avis ?	1
	Y aura-t-il une véloroute de Lebbeke/Dendermonde vers Bruxelles, via Wemmel ?	1
	Tient-on compte du projet NEO ?	1
	Questions sur l'approche méthodologique de l'étude RIE (beaucoup d'éléments se basent sur des modèles, quelle en est leur précision ?)	5
	Une enquête auprès des riverains affectés par les travaux est-elle organisée dans le cadre de l'étude environnementale ?	1
	Plaidoyer pour des options de correspondance uniformes et simples entre les différents moyens de transport en commun de la périphérie bruxelloise.	6
Objectif du plan	L'objectif du plan est appuyé à 200 %.	1
	Il faut créer plus de P&R, par exemple, dans les gares ferroviaires, à Wemmel, au Parking C ; ils doivent être prévus en dehors de Bruxelles et il faut miser davantage sur les transports en commun et le vélo.	4



	Le réaménagement du Ring ne peut débuter que lorsque les liaisons par tram et par bus promises seront mises en place.	2
	Il est nécessaire d'améliorer les liaisons tangentielles par transports en commun (le long du Ring Wemmel-Meise-Grimbergen). Peut-on examiner la possibilité de prévoir un bus, un monorail ou un tramway longeant le R0 et comportant de nombreux arrêts ?	2
	Un parking de repos clôturé pour camions est une nécessité. Ceux-ci s'arrêtent actuellement sur la bande d'arrêt d'urgence du Ring lorsque leur temps de conduite est écoulé ou se garent devant le stade Roi Baudouin sur l'avenue Houba De Strooper.	1
	L'aménagement d'un bois de jeu passionnant et aventureux représenterait une énorme plus-value pour le nord-ouest de Bruxelles.	1
	Questions relatives à une piste cyclable sûre le long de l'avenue de Limburg Stirum.	1
	Mesures supplémentaires pour l'aménagement du tram rapide à hauteur du Jardin botanique, afin de limiter les nuisances sonores du tram et de l'A12.	1
	Qu'en est-il du RER ? Pourquoi n'en tient-on pas compte ?	1
	Demande d'une piste cyclable/véloroute le long du R0 entre Grand-Bigard et Wemmel.	2
	Demandes de liaisons cyclables suffisantes et sûres au-delà du R0.	2
Projet de plan	Le tracé du tram rapide A12 à hauteur de Bever doit être revu avec le réaménagement de l'échangeur A12/R0.	2
	Profil 3+2 ?	2
	Il faut prévoir davantage de place pour les bandes d'arrêt d'urgence/aires de détresse dans le projet, que ce qui existe actuellement sur le R0.	1

Alternatives	La bretelle d'entrée et de sortie à hauteur du bowling à Wemmel vient-elle à côté du bâtiment ? La zone entourant le Ronkelhof est un paysage protégé.	1
	Aménagement plus bas du R0 à hauteur de l'avenue Astrid et de la bretelle d'entrée et de sortie de Wemmel. Cela provoque moins de particules fines, moins de ralentissements et moins de bruit.	1
	Lors de l'évaluation des alternatives, la priorité est donnée aux espaces verts plutôt qu'aux résidents (en épargnant le Bois du Laarbeek). Pourquoi ?	2
	Sortie du Parking C réservée aux habitants et en cas d'évènements.	1
	Laisser l'accès à l'avenue de Limburg Stirum ouvert aux habitants de Wemmel.	2
	Garder la liaison Wemmel - Bruxelles via l'avenue de Limburg Stirum lors de la coupure de l'avenue de Limburg Stirum du R0.	2
	Liaisons cyclables avec des structures spéciales profitant à la faune locale pour que des frontières trop grandes ne soient pas imposées à ces animaux (couleuvres, salamandres, grenouilles, etc.).	1
	Le besoin d'un pont cyclable à hauteur du Bois du Laarbeek se fait fortement sentir. Les passages pour cyclistes existants n'y sont pas utilisés, car trop dangereux.	3
	Conserver la sortie 10 du R0 en direction de la N9 Asse et la fermer en direction de la N9 Bruxelles. Rouvrir la sortie 10 du ring intérieur R0 pour <3,5T.	1
	Fermer la sortie 8 Wemmel.	1
	La bretelle d'entrée et de sortie de Jette doit devenir un échangeur à part entière.	1
	Peut-on prévoir une sortie séparée pour le trafic prioritaire (ambulances) et éventuellement.	1

	les transports en commun (bus) vers l'hôpital AZ Jette ?	
	Proposition : R0 : conserver 2V, E40 conserver 2V	1
	Des mesures financières, comme la tarification routière, sont également nécessaires.	1
Zone du plan	Du fait de la préservation du Bois du Laarbeek, le R0 se rapproche des habitations. Demande de réduire au maximum cette 'zone de glissement'. Il semble impossible de ne pas toucher au Bois du Laarbeek.	3
Portée de l'évaluation environnementale	Réduire les nuisances sonores à hauteur des habitations au Bois du Laarbeek par un recouvrement ou des murs antibruit.	2
	Problème du trafic de contournement de nos jours et certainement après la fermeture de l'avenue de Limburg Stirum. Demande de mesures.	4
	L'extension du R0 attirera plus et non moins de trafic.	1
	Le système 3+2 fonctionnera-t-il ? Comment éviter que le trafic de transit emprunte malgré tout les voies parallèles ? Quel trafic emprunte la voie parallèle ? Crainte que le trafic de contournement ne l'emprunte.	3
	Limiter au maximum l'abattage de vieux arbres, buissons et haies.	1
	Ne pas exécuter de travaux au printemps et pendant la saison de couvain et pouvez-vous déplacer les zones de gazon intéressantes de manière à ne pas perdre la banque de semences locale ?	1
	Demande d'études relatives à 'l'air'.	1
	Incidence sur le Bois du Laarbeek ? Il semble impossible que l'incidence soit nulle.	2

	Les inondations sur le R0 à hauteur de Wemmel/Relegem constituent déjà un problème à l'heure actuelle, que sera-ce pendant/après les travaux du Ring ?	1
	Il y aura des nuisances pendant les travaux. Quelles mesures seront prises en vue de les limiter ?	1
	L'impact du projet sur la présence éventuelle de sites de nidification des abeilles (dans le sol) le long du R0 est-il étudié ?	1

## SAMEDI 16 JUIN DE 10H À 13H DANS DE FACTORIJ, KEIBERGSTRAAT 1 À ZAVENTEM

### 1. Nombre de participants au marché info :

78

### 2. Questions informatives, idées, remarques, suggestions verbales (sur la base des notes prises par les modérateurs dans les panels) :

- De nombreuses questions sur la manière dont la procédure se déroule et sur son calendrier
- Questions sur l'exécution : le calendrier et le phasage des travaux
- Questions sur la délimitation de la zone du plan : tout ce qui se trouve à l'intérieur de la ligne reçoit-il une affectation différente ?
- L'élargissement sur le viaduc ne sera jamais un succès, le viaduc n'est pas conçu pour y aménager 4 voies de circulation. On a déjà essayé de le faire il y a 25 ans et cela a été abandonné après un certain temps, car le viaduc ne pouvait pas le supporter.

- Bonne idée de scinder le trafic local et le trafic de transit, les changements de bande sont actuellement beaucoup trop dangereux, la vitesse est également trop élevée actuellement, elle doit baisser.
- Les personnes habitant à Woluwe-Saint-Pierre sont complètement isolées. Elles s'inquiètent du désenclavement de leur commune et du raccordement en direction du R0 et Zaventem.
- Crainte de l'augmentation du trafic de contournement.
- Les gens veulent un désenclavement par voiture de Woluwe-Saint-Étienne en direction de l'avenue Henneau, via la rue Belgica revalorisée (actuellement un étroit chemin de secours). Si ce passage n'est également possible que pour le trafic local (par exemple, par caméra et reconnaissance de la plaque d'immatriculation), le trafic de contournement sera presque entièrement banni.
- Le raccordement de la rue Jozef van Dam à la R22 semble indispensable.
- Demande de passages pour vélos et piétons.
- Inquiétudes au sujet des développements supplémentaires encore prévus à Woluwe-Saint-Étienne. Inquiétudes au sujet du trafic supplémentaire que cela entraînera et qui doit également s'écouler.
- Questions sur la piste cyclable R22 :
  - pourquoi un tunnel dans une zone inondable ?
  - pourquoi ceci n'a-t-il pas été repris dans les travaux précédents ?
- Question sur les expropriations
- Mauvaises liaisons par bus entre Woluwe-Saint-Pierre et Zaventem-Centre/Diegem.
- Nuisances sonores dans la situation actuelle (Kraainem, échangeur routier, maisons situées plus haut dans l'avenue des Anciens Combattants ?), le bruit est amplifié par la réflexion sur les bâtiments, demande d'un point de mesure.
- Question sur la relation entre le processus R0 et le projet Curieuze Neuzen.

- Des mesures du bruit sont prévues, pourquoi pas des mesures de l'air ?
- La valeur naturelle du petit bois à hauteur de l'échangeur routier est sous-estimée sur la carte des zones d'intérêt biologique (ZIB) ?
- Présence de renards notamment dans le triangle R0, R22 et E40
- Que deviendra la Pieter Schroonsstraat à Machelen ? Sera-t-elle à circulation restreinte ou interdite ? Quid des transports en commun ? Suggestion d'envisager une circulation à sens unique. L'harmonisation avec les travaux prévus sur le boulevard de la Woluwe / R22 - phase partielle 2 (travaux de l'AWV) constitue en tout cas un point d'attention.

### 3. Idées, remarques et suggestions par écrit :

74 personnes présentes au marché info ont formulé une réaction par écrit.

### 4. Synthèse des idées, remarques et suggestions (verbales et par écrit) :

Objet	Idée, remarque, suggestion	Nombre de personnes qui ont formulé l'idée, la remarque ou la suggestion
Questions informatives et prises de position	Comment se déroule la procédure et quel en est le calendrier ?	5
	Quel est le calendrier et quel est le phasage des travaux ?	5
	Questions sur la piste cyclable R22 : - pourquoi un tunnel dans une zone inondable ?	2

	- pourquoi ceci n'a-t-il pas été repris dans les travaux précédents ?	
	Question sur les expropriations.	1
	Question sur la relation entre le processus R0 et le projet Curieuze Neuzen.	1
Objectif du plan	Bonne idée de scinder le trafic local et le trafic de transit, les changements de bande sont actuellement beaucoup trop dangereux, la vitesse est également trop élevée actuellement, elle doit baisser.	1
	<p>Demande d'un meilleur désenclavement par transports en commun à partir de Woluwe-Saint-Étienne, par exemple, par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolongation du tram entre Roodebeek et Zaventem Aéroport</li> <li>- Tram de la rue d'Evere vers Bordet</li> <li>- Liaison par bus vers Saint-Luc</li> <li>- Transports en commun (TC) de Zaventem à Kraainem</li> </ul>	3
	Est-il judicieux d'avoir un Ring à 6 voies de circulation entre Grand-Bigard et Woluwe-Saint-Étienne, si on réduit à 2 voies ensuite ?	1
	Demande de liaisons cyclables et piétonnes suffisantes et sûres au-delà du R0.	4
	<p>Demande de P&amp;R pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les personnes habitant Sterrebeek, Moorsel et aux alentours de Zaventem</li> <li>- les personnes qui viennent de l'E40 ou du Ring en direction de Bruxelles</li> </ul>	4
	Du fait de l'élargissement et de l'aménagement de voies parallèles, des travaux de terrassement sont prévus sur l'accotement, qui arrête actuellement beaucoup de bruit. Est-ce	2

	bien nécessaire ?	
	Le viaduc n'est pas conçu pour y aménager 4 voies de circulation.	1
Projet de plan	Tout ce qui se trouve dans la limite de la zone du plan reçoit-il une affectation différente ?	1
Alternatives	Garder la rue Belgica ouverte pour les habitants.	2
	L'élargissement de la rue Belgica doit également être étudié.	1
	Demande de motiver les modifications aux situations de circulation locales.	1
	Le tunnel cyclable sous la chaussée de Louvain a peu de sens. Les tunnels ne sont pas sûrs. Mieux vaut prévoir un pont.	12
	La fermeture de la bretelle d'accès au Ring via le boulevard de la Woluwe n'est pas acceptable.	10
	C'est une bonne idée de ne plus prévoir de liaison entre le Ring et la vallée de la Woluwe, étant donné que le R22 n'est plus utilisé par les usagers du Ring.	1
	Ne pas envoyer via le Ring le trafic qui doit se rendre à l'aéroport. Assurer une liaison directe vers l'aéroport.	1
	Une bonne liaison par voiture doit rester entre Woluwe-Saint-Étienne et le centre, sans une trop grande perte de temps.	15
	La rue Belgica (et la rue Van Dam) doi(ven)t rester ouverte(s) aux habitants.	7
	L'élargissement de la rue Belgica doit également être étudié. 1	1
Zone du plan	Tout ce qui se trouve dans la limite de la zone du plan reçoit-il une affectation différente ?	1
Portée de l'évaluation	Demande d'une plus grande qualité en termes de bruit et d'air à Kraainem - avenue Karel	1



environnementale	Verhaegen.	
	Des mesures du bruit et de l'air sont souhaitables dans notre région : Bas-Kraainem - avenue Verhaegen - intersection E40-Ring. Cet environnement est déjà invivable aujourd'hui.	1
	Étude du trafic de contournement.	2
	Les récentes études sur la mobilité ne sont pas représentatives des nombreux travaux réalisés ces derniers temps dans l'enclave rue Van Dam / chaussée de Louvain / Korenveld.	2
	Quels sont les effets sur la mobilité si Woluwe-Saint-Étienne n'est accessible que par la chaussée de Louvain ?	2
	L'accotement actuel comprend des plantations et existe depuis plus de 30 ans ; il est devenu un bois précieux, avec diverses plantes et espèces animales. Du fait de l'élargissement, ce bois risque de disparaître partiellement ou entièrement. Ce point sera-t-il examiné dans les études RIE ?	1
	Du fait de l'aménagement des voies parallèles, les accotements existants disparaissent derrière Bloemenveld, la rue Bosrank et, plus loin, l'avenue Hector Henneau. Si c'est le cas, que mettra-t-on en place comme tampon contre le bruit ?	1
	Inquiétudes au sujet des développements supplémentaires encore prévus à Woluwe-Saint-Étienne. Inquiétudes au sujet du trafic supplémentaire que cela entraînera et qui doit également s'écouler.	1
	Des mesures du bruit sont prévues, pourquoi pas des mesures de l'air ?	1
	La valeur naturelle du petit bois à hauteur de l'échangeur routier est sous-estimée sur la carte des ZIB ?	1
	Présence de renards notamment dans le triangle R0, R22 et E40	1

## SAMEDI 23 JUIIN DE 10H À 13H DANS LA KRUITFABRIEK, STEENKAAI 44D À VILVORDE

### 1. Nombre de participants au marché info :

25

### 2. Questions informatives, idées, remarques, suggestions verbales (sur la base des notes prises par les modérateurs dans les panels) :

- Questions sur le déroulement de la procédure et le calendrier du PESR
- Le boulevard de la Woluwe ne peut pas encore être fermé pendant les travaux au R0 afin de pouvoir être utilisé comme voie de transit pendant les travaux.
- Questions générales sur l'étude environnementale : quelles disciplines, taille de la zone d'étude.
- Demande où trouver l'information => distribuer un dépliant, renvoyer au chapitre 4 de la note de départ.
- Questions méthodologiques sur la discipline 'air'.
- Remarque que 'tout est pour le vélo'.
- Demande si l'étude environnementale portera également sur les frais de santé.
- Compliments sur le processus participatif et demande si cela peut également se faire pour d'autres dossiers flamands (à savoir l'aéroport de Zaventem).

### 3. Idées, remarques et suggestions par écrit :

18 personnes présentes au marché info ont formulé une réaction par écrit.

4. Synthèse des idées, remarques et suggestions (verbales et par écrit) :

Objet	Idée, remarque, suggestion	Nombre de personnes qui ont formulé l'idée, la remarque ou la suggestion
Questions informatives et prises de position	Questions sur le déroulement de la procédure et le calendrier du PESR	3
	Questions générales sur l'étude environnementale : quelles disciplines, taille de la zone d'étude.	3
Objectif du plan	De préférence des transports en commun et des arrêts bien harmonisés.	1
	Le pont cyclable sur le canal à hauteur de Trois Fontaines n'est pas très utile, ni à court ni à long terme, car il existe déjà des alternatives et le nombre d'utilisateurs sera limité.	1
	Investir dans l'entretien des routes, des pistes cyclables et de l'environnement.	1
	Prolonger la véloroute R22 sur le territoire bruxellois ?	1
	L'élargissement du tunnel des 4 Bras est prioritaire.	1
Alternatives	Usage inapproprié de l'échangeur A12 comme voie de contournement.	1
	La connexion du R22 avec le Ring doit rester.	1
	Péage ou voies de circulation distinctes pour les camions lourds.	1
Portée de l'évaluation	Demande de mesures de réduction des nuisances lors de l'exécution des travaux sur le R0, par	2

environnementale	exemple, pas de travaux sur le boulevard de la Woluwe pendant les travaux sur le R0. Le boulevard de la Woluwe peut alors servir de voie de transit dans les deux sens.	
	Problèmes d'eau souterraine à hauteur de l'avenue Albert 1er et de la chaussée de Bruxelles.	2
	Demande de mesures contre le trafic de contournement.	1
	Un trafic trop important est source de pollution : nuisances sonores, particules fines, ... Les effets négatifs causent des problèmes de santé.	

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
6	La consultation fait état d'un « élargissement du Ring à Jette ».	La participation est probablement liée aux préoccupations concernant le Bois du Laerbeek. Ces commentaires sont réitérés dans d'autres réactions. Diverses alternatives sont à l'étude, qui peuvent impliquer ou non un élargissement du Ring à proximité de Jette.
7	Les réactions fournissent plusieurs sources d'information sur la qualité du sol dans la zone du projet. De plus, plusieurs points d'attention sont également pris en compte.	Cela sera inclus dans la discipline relative aux sols.
9	La réaction indique, dans son avis, que la proposition d'élaborer un plan d'exécution spatial, une évaluation environnementale (au niveau du plan ou du projet) ou l'établissement ou la protection du patrimoine immobilier n'entraîne aucune obligation de recherche au titre du décret sur les sols.	Ce commentaire est noté.
10	La consultation publique recommande une combinaison d'une zone tampon et d'une purification des eaux usées s'écoulant de l'autoroute.	Cela sera inclus dans la discipline Eau et, si nécessaire, dans le projet ultérieur.
11	La consultation publique suggère que l'élargissement du tunnel des 4 Bras est prioritaire.	Le tunnel des 4 Bras n'entre pas dans le champ d'application de la zone de planification et ne sera pas examiné dans le cadre de ce processus. Un autre processus a été engagé pour la partie est du R0. Ce commentaire sera examiné plus en détail dans le cadre de ce processus.
12	La consultation publique propose donc de limiter l'inventaire des fonctions vulnérables à une zone de 2 km autour de la zone du projet (R0 Nord) et de ne cartographier que les hôpitaux dans le reste de la zone d'étude.	Conformément à cette consultation publique, l'inventaire de toutes les fonctions vulnérables sera limité à une zone de 2 km autour de la zone du plan. Les effets sur les fonctions vulnérables en dehors de cette zone peuvent être assimilés aux effets sur la population du secteur statistique dans lequel elles se situent.
13	La consultation publique suggère plusieurs interventions locales afin de garantir l'accessibilité entre les communes.	En général, l'accessibilité multimodale de la zone fait partie des objectifs de planification. Cela peut être considéré comme une mesure d'atténuation proposée. En la matière, la note d'orientation dispose : « Les avis et les réactions formulées sur la note de démarrage contiennent plusieurs propositions concrètes de mesures d'atténuation. Si ces mesures ne sont pas encore intégrées dans une des alternatives de l'intention du plan ou des scénarios examinés, elles peuvent être envisagées par les experts pour atténuer les effets identifiés. »
14	La consultation publique fait référence au RIE stratégique élaboré comme point de départ pour déterminer les disciplines nécessaires à l'évaluation environnementale devant encore être réalisée. Elle précise également que l'évaluation environnementale influencera le choix de l'alternative.	L'évaluation environnementale examine toutes les disciplines pour alternatives à étudier.
15	La consultation publique demande de porter une attention à l'évaluation appropriée.	L'évaluation environnementale prévoit la préparation d'une évaluation appropriée.
16	La consultation publique appelle au respect intégral des nouvelles directives sur la santé humaine de 2016.	La discipline de la santé humaine sera élaborée conformément au nouveau Guide de la santé humaine.
17	La consultation publique demande l'application de la circulaire RO/2010/01 concernant les zones agricoles redéfinies (ZAR).	Les effets sur l'agriculture en général et sur les ZAR en particulier, sont examinés dans l'évaluation environnementale sous la discipline des aspects humains et spatiaux.
18	La consultation publique demande la création de park & rides pour : - les résidents de Sterrebeek, Moorsel et autour de Zaventem - les personnes qui viennent de l'E40 et se dirigent vers Bruxelles ou le Ring	Plusieurs mobipoints sont déjà aménagés dans le cadre du programme « Werken aan de Ring ». Des liaisons idéales continueront d'être recherchées au sein des régions de transport également. Les mobipoints déjà connus seront inclus dans la situation de référence et font donc partie des différents scénarios étudiés.
19	La consultation publique exige que l'on poursuive la recherche sur la fonction des loisirs dans la discipline des aspects humains et spatiaux.	Cela est prévu dans la discipline des aspects humains - spatiaux
20	La consultation publique demande que l'accessibilité des entreprises soit prise en compte dans la discipline de la mobilité humaine.	L'impact sur l'accessibilité des entreprises individuelles est, le cas échéant, examiné dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux.
21	La consultation publique demande que la discipline relative au climat soit ajoutée dans un tableau et une figure.	Ce point a été ajouté dans la note d'orientation.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
22	La consultation publique exige une vision plus large de l'impact des travaux sur la valeur patrimoniale en lieu et place de la simple disparition ou dégradation des reliques. La disparition ou la détérioration d'éléments patrimoniaux a également un impact sur la valeur patrimoniale. Cela est particulièrement important pour les vues des villages. Dans les environs de la ferme Hooghof, les caractéristiques patrimoniales « ouverture du paysage » et « caractère agricole » doivent également être évaluées, de même que les axes de vision. La valorisation des éléments et caractéristiques patrimoniaux est réalisée sur la base des critères suivants : rareté, intégrité, authenticité, représentativité, valeur d'ensemble et valeur contextuelle spatiale	Cela est prévu dans la discipline relative au paysage et au patrimoine.
23	La consultation publique demande de limiter l'espace requis pour les tampons/écrans.	L'impact spatial des mesures proposées d'atténuation du bruit, de l'air, etc., sera également étudié dans la discipline des aspects humains et spatiaux.
24	La consultation publique exige le suivi de la totalité de la décision du gouvernement flamand du 25 octobre 2013, non seulement les points de décision, mais également les « considérants ». La nécessité de poursuivre les efforts pour trouver des alternatives (vélo, transports en commun), ainsi que des mesures fiscales, y est formulée.	Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région. La réalisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, mesures fiscales, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
27	La consultation publique exige qu'une évaluation appropriée soit réalisée.	L'évaluation environnementale prévoit la préparation d'une évaluation appropriée.
29	La consultation publique exige que l'aspect de l'équilibre forestier soit pris en compte. Le déboisement nécessaire à l'exécution des travaux est en effet considéré comme étant compensé en nature et au maximum dans la zone du projet (ou à proximité immédiate). Il s'agit également d'un aspect important de l'évaluation de l'impact dans les disciplines relatives aux aspects humains-spatiaux et à la biodiversité.	Dans la discipline de la biodiversité, la superficie à déboiser et la végétation à arracher seront calculées. Si une compensation est applicable, elle sera élaborée, conformément au décret forestier, en concertation avec les parties concernées. Dans la mesure du possible et si cela s'avère utile, la compensation forestière est prévue dans la zone de planification même. Si nécessaire et utile, les terrains seront réaffectés.
30	La consultation publique exige un calcul approfondi de la fermeture des entrées et des sorties et de l'effet sur la mobilité.	Dans l'évaluation environnementale, l'impact de la fermeture des entrées et des sorties sera examiné en détail. L'objectif de ce projet est d'étudier tant la congestion que l'intensité du trafic sur le réseau routier sous-jacent.
31	La consultation publique exige un investissement accru dans l'entretien des routes et des pistes cyclables.	L'aspect de l'entretien n'entre pas dans le champ d'application du plan.
32	La consultation publique exige non seulement des données qualitatives à utiliser dans la discipline relative aux sols et aux eaux souterraines/de surface, mais également des données quantitatives telles que le taux de revêtement des différentes alternatives à inclure.	L'examen du degré de revêtement est prévu dans la discipline relative à l'eau.
33	La consultation publique demande que des mesures soient prises conformément à l'article 8 du décret du Gouvernement flamand du 20 juillet 2006 sur l'analyse de l'eau et qu'une copie de la décision soit envoyée au Département VMM de Gestion opérationnelle de l'eau.	Une copie de la décision sera fournie.
34	La consultation publique appelle à la recherche d'une collecte suffisante pour les eaux de pluie qui s'écoulent du R0.	Cela sera inclus dans la discipline Eau et, si nécessaire, dans le projet ultérieur.
35	La consultation publique exige une consultation des cartes bruxelloises équivalentes pour la discipline de l'eau et une évaluation des effets du plan sur les eaux de surface, non seulement sur le plan qualitatif, mais également quantitatif.	Le cas échéant, les cartes équivalentes de Bruxelles seront également consultées. Dans la mesure du possible, l'analyse d'impact (approximative) sera réalisée de manière quantitative.
36	La consultation publique exige que les personnes soient impliquées autant que possible dans le processus de planification. De plus, elle demande également de travailler conjointement afin d'étudier la manière dont la voie de raccordement multimodale entre le Parking C et le plateau du Heysel peut jouer un rôle dans le délestage de la circulation dans les environs avant, pendant et après les travaux.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le trafic de contournement, seront davantage illustrés dans la discipline relative à la mobilité. Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative aux aspects humains-spatiaux.
37	Les réactions obtenues lors des consultations publiques ciblent l'impact du plan sur l'expropriation de sites (industriels).	L'impact en termes d'expropriations sera clarifié dans le détail de la zone du plan ; cet impact diffèrera selon les alternatives / variantes ; cet aspect sera également pris en compte dans la discipline des aspects humains et spatiaux de l'évaluation environnementale.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
38	Les réactions pointent l'accessibilité multimodale des entreprises (sites industriels).	En général, l'accessibilité multimodale de la zone fait partie des objectifs de planification.
39	Les réponses recueillies lors de la consultation publique appellent à une politique ambitieuse en matière de vélo.	De nombreuses liaisons cyclables et de transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons à vélo et des transports publics ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons des transports publics et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
40	Les réponses recueillies lors de la consultation publique appellent à des efforts pour améliorer les liaisons des transports publics et cyclables (RER Vélo et Brabantnet).	De nombreuses liaisons cyclables et de transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons à vélo et des transports publics ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons des transports publics et cyclables dans un environnement plus large. Toutes les alternatives, ainsi que le scénario de référence, incluent les 3 liaisons TPH du Brabantnet (tram-bus, tram rapide et tram pour l'aéroport). En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
41	Les réponses recueillies lors de la consultation publique appellent à l'inclusion de tous les pôles d'attraction possibles dans la zone (trafic poids lourds, trafic vers les grands centres commerciaux, trafic vers les hôpitaux, etc.)	Le modèle de trafic utilisé tient compte des pôles de production et d'attraction existants et prévus pour la mobilité, tels que les zones résidentielles et les lieux de travail. L'évaluation environnementale esquisse la situation actuelle. Les problèmes connus avec le transport de marchandises ou les nuisances sonores en font partie. En effet, le plan vise également à améliorer la viabilité du trafic.
42	Les réponses recueillies lors de la consultation publique appellent à l'inclusion dans le plan de liaisons transversales avec les transports en commun.	De nombreuses liaisons cyclables et de transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons à vélo et des transports publics ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons des transports publics et cyclables dans un environnement plus large. Toutes les alternatives, ainsi que le scénario de référence, incluent les 3 liaisons TPH du Brabantnet (tram-bus, tram rapide et tram pour l'aéroport). En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
43	La consultation publique révèle une préoccupation relative à l'impact du Ring sur la santé des résidents.	Les effets du plan sur la santé sont examinés dans la discipline relative à la santé humaine.
45	Les réponses recueillies lors de la consultation publique s'inquiètent de l'effet d'aspiration d'un Ring redessiné et de son effet sur la qualité de l'air.	La méthodologie de l'évaluation de la discipline de la mobilité humaine a été incluse dans la section Portée de la note de démarrage et est répétée dans la note d'orientation. L'évaluation environnementale couvre, entre autres, la diminution du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison de différents choix d'itinéraires en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0) et l'augmentation du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison d'un recours éventuellement plus intense aux voitures en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0), ainsi que les diminutions/augmentations sur le réseau routier principal.  Dans l'évaluation environnementale, l'impact sur la répartition modale et l'intensité du trafic sur le réseau routier sous-jacent/réseau routier principal sera étudié en utilisant le modèle de trafic régional de la périphérie flamande pour objectiver ces aspects.
46	Les réponses recueillies lors de la consultation publique s'inquiètent de l'effet d'aspiration d'un Ring redessiné.	La méthodologie de l'évaluation de la discipline de la mobilité humaine a été incluse dans la section Portée de la note de démarrage et est répétée dans la note d'orientation. L'évaluation environnementale couvre, entre autres, la diminution du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison de différents choix d'itinéraires en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0) et l'augmentation du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison d'un recours éventuellement plus intense aux voitures en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0), ainsi que les diminutions/augmentations sur le réseau routier principal.  Dans l'évaluation environnementale, l'impact sur la répartition modale et l'intensité du trafic sur le réseau routier sous-jacent/réseau routier principal sera étudié en utilisant le modèle de trafic régional de la périphérie flamande pour objectiver ces aspects.
54	Le participant déclare que l'ouverture à l'examen complémentaire d'alternatives raisonnables est positive.	Il s'agit d'un constat ; des alternatives raisonnables sont en effet à l'étude.
55	Le participant fait référence à l'absence de résultats de mesure sur la qualité de l'air et demande des solutions (autres que la végétalisation de l'environnement).	L'évaluation de l'impact afférente à l'air repose sur des mesures permanentes et la modélisation de l'air. Les mesures à court terme sont moins significatives en raison des conditions saisonnières et météorologiques.  Une étude est menée afin de déterminer si les résultats de mesures disponibles et la modélisation peuvent encore être complétés par des données provenant d'autres études (telles que Curieuzeneuzen), pour autant qu'elles soient disponibles.  Le cadre de pertinence « air » (voir la note d'orientation) illustrera la mesure dans laquelle des mesures d'atténuation devraient être prises afin de limiter la pollution atmosphérique. Ces mesures sont généralement de nature technique (par exemple, l'extraction des tunnels), l'installation d'écrans et/ou de surplombs, mais également l'introduction d'une réduction de vitesse.  Les mesures d'aménagement en fonction de la végétalisation de l'environnement du Ring remplissent essentiellement une fonction paysagère et/ou écologique.



	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
56	L'intervenant demande d'évaluer les aspects qui ont un impact sur la qualité d'utilisation de la fonction utilisation.	L'impact sur l'accessibilité des entreprises individuelles est, le cas échéant, examiné dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux.
57	L'intervenant demande d'examiner l'interconnexion des réseaux (parkings périphériques ou mobipoints), ainsi que la transition en douceur à la hauteur de ces nœuds.	Plusieurs mobipoints sont déjà aménagés dans le cadre du programme « Werken aan de Ring ». Des liaisons idéales continueront d'être recherchées au sein des régions de transport également. Les mobipoints déjà connus seront inclus dans la situation de référence et font donc partie des différents scénarios étudiés.
59	L'intervenant demande des concertations régulières étant donné que le Ring a un impact majeur tant sur la quantité que la qualité de l'eau.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / .... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
60	L'intervenant demande qu'une attention particulière soit portée à l'étude de l'impact agricole (EIA).	Une étude d'impact agricole (EIA) pour la zone du plan et son environnement sera demandée au ministère de l'Agriculture et de la Pêche. Les résultats de cette étude seront incorporés dans la discipline des aspects humains et spatiaux.
61	La situation de référence en matière de qualité de vie (pollution sonore, qualité de l'air) doit être clarifiée.	La situation de référence sera détaillée plus en détail dans l'évaluation environnementale au sein des diverses disciplines.
62	Plusieurs répondants ont déclaré que le plan n'était pas clair. Le projet doit être décrit plus clairement (en termes de nombre de bandes de circulation, d'entrées et de sorties, etc.)	La note d'orientation décrit plus en détail les diverses alternatives et variantes à examiner. L'évaluation environnementale examinera les effets du plan (et les différentes alternatives d'aménagement) pour les différentes disciplines. Une description concrète du projet n'est donc pas encore possible pour le moment. Il convient également de noter qu'il s'agit d'un processus d'élaboration d'un plan et non de réalisation d'un projet.
65	Un grand nombre de réactions participatives réclament des mesures de lutte contre les nuisances sonores le long du Ring et des autoroutes qui y sont connectées.	La recherche sur l'impact sonore du Ring fait partie de l'évaluation environnementale. Pour les zones où des impacts sonores pertinents sont identifiés, l'évaluation environnementale au niveau du projet examinera les mesures (notamment, le revêtement routier silencieux, les murs anti-bruit et revêtements muraux anti-bruit) pouvant offrir une solution.
66	Un grand nombre de réactions s'inquiètent de la qualité de l'air au niveau des réserves naturelles importantes, telles que le Bois du Laerbeek.	Les effets sur les zones naturelles avoisinantes, dont le Bois du Laerbeek, sont étudiés dans la discipline de la biodiversité, tant en termes fragmentation/effet de barrière qu'en termes d'eutrophisation (dépôt d'azote). Les valeurs de dépôt seront fournies par VITO sur la base de la modélisation de l'air. L'impact sur le site Natura 2000 fera l'objet d'une évaluation appropriée. L'environnement au sens large, y compris le Bois du Laerbeek, sera également pris en compte dans le cadre de la discipline Air.
67	Une réaction à la consultation publique indique que l'évacuation de l'eau du R0 entraîne régulièrement des pics de débit dans les cours d'eau environnants. En combinaison avec des contaminants (sels routier, HAP, métaux, etc.) qui sont en grande partie rejetés sans être traités, cela signifie une forte pression sur la survie d'un environnement biodiversifié dans ces cours d'eau, et en cas d'inondation, également dans les espaces ouverts adjacents à ces derniers. L'adaptation du R0 devrait également apporter une solution à ce problème.	La gestion de l'eau est traitée dans la discipline Eau. Les effets possibles de cette gestion sur la faune et la flore seront traités dans la discipline de la biodiversité, dans la mesure où des informations détaillées sont déjà disponibles au niveau du plan sur la provenance du stockage tampon d'eau.
68	Une réponse à la consultation publique s'informe sur la conception de la route et sur les expropriations possibles qui y sont liées.	Pour autant que cela soit possible à ce stade du processus, l'impact d'éventuelles expropriations (bien que différent par alternative / variante) est inclus dans les analyses d'impact.
77	Un intervenant demande à être impliqué dans le processus pour que la zone agricole puisse être aménagée au bénéfice des agriculteurs et des activités agricoles.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / .... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.
78	Il est demandé de coupler le scénario alternatif 5 du programme (transfert modal) du S-RIE, qui répond à une grande partie des objectifs, aux interventions locales sur les entrées et sorties.	Diverses alternatives et variantes multimodales feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact.  Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
80	Il est demandé de détailler la problématique des pluies acides dans le Bois du Laerbeek.	L'aspect des dépôts d'azote sera traité dans la discipline de la biodiversité pour les différentes alternatives et variantes telles que décrites dans le document d'orientation. Le site Natura 2000 fait l'objet d'une évaluation appropriée dans le cadre de l'évaluation des analyses d'impact environnemental. L'évaluation de l'impact des dépôts d'azote sur le site visé par la directive Habitats fait l'objet de la présente évaluation appropriée.
81	Il est demandé d'éviter tous travaux au printemps et pendant la saison de reproduction. De plus, il est demandé de déplacer le gazon intéressant afin de préserver les banques de semences locales.	Ces sujets sont abordés dans la discipline de la biodiversité de l'évaluation environnementale. Cela peut être considéré comme une mesure d'atténuation proposée. En la matière, la note d'orientation dispose : « Les avis et les réactions formulées sur la note de démarrage contiennent plusieurs propositions concrètes de mesures d'atténuation. Si ces mesures ne sont pas encore intégrées dans une des alternatives de l'intention du plan ou des scénarios examinés, elles peuvent être envisagées par les experts pour atténuer les effets identifiés. »



	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
82	Dans le cadre des transports en commun de qualité, il est demandé d'étudier les effets sur l'ensemble de la région métropolitaine autour de Bruxelles (jusqu'à Malines, Louvain, Alost,...).	La zone d'étude à l'échelle macro correspondra, dans les grandes lignes, à la zone RER, qui s'étend au-delà de Malines, Louvain, Alost,...
83	Il est demandé que l'étude porte une attention suffisante à la mobilité à l'échelle méso. La relation entre le réseau routier principal et le réseau routier sous-jacent - et, si possible, la relation avec le trafic de contournement - doit également être examinée.	La discipline de la mobilité humaine couvre, entre autres, la diminution du trafic sur le réseau routier sous-jacent (résultant de choix d'itinéraires différents en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0) et l'augmentation du trafic sur le réseau routier sous-jacent (résultant d'un recours éventuellement plus intense aux voitures en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0), ainsi que les diminutions/augmentations sur le réseau routier principal.  Dans l'évaluation environnementale, l'impact sur la répartition modale et l'intensité du trafic sur le réseau routier sous-jacent/réseau routier principal sera étudié en utilisant le modèle de trafic régional de la périphérie flamande pour <u>objectiver ces aspects</u> .
84	Il est demandé que, à la hauteur de la Oude Woluwelaan, l'accès au centre de Diegem soit conçu de telle sorte à décourager le trafic de transit, de telle sorte que la Woluwelaan ne remplisse qu'une fonction locale à la hauteur du centre de Diegem. La zone de bureaux doit demeurer reliée au (aux voies parallèles du) Ring. La Woluwelaan ne peut être coupée à la hauteur de la zone résidentielle de Machelen.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le trafic de contournement, seront davantage illustrés dans la discipline relative à la mobilité. Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative aux aspects humains-spatiaux.
85	Il est demandé de prévoir dans le PESR une zone ou une suppression « infrastructure fluviale » à la hauteur de Zeekanaal et de la Zenne.	La remarque sera prise en compte dans la suite du processus. Au fur et à mesure que le processus et l'enquête progresseront, il sera possible d'aller plus en détail. Le projet de PESR indiquera les destinations qui seront in fine incluses.
86	Il convient de noter que la mise en page de l'encadré à la p. 119 est différente de celle du guide des directives.	Selon nous, le tableau de signification de notre mise en page peut être lu plus facilement que celui du guide des directives.
87	Les communes demandent une bonne communication pour que la coordination avec les initiatives communales de planification se déroule sans heurts.	La deuxième version de la note processuelle décrit le processus de coopération et de concertation avec les différents acteurs.
88	De nombreuses réactions résultant de la consultation publique posent des questions et souhaitent obtenir des informations sur les expropriations de maisons et de terrains, les dommages causés par les travaux, etc. Aucune réponse n'est apportée en la matière dans la note de démarrage.	Pour autant que cela soit possible à ce stade du processus, l'impact d'éventuelles expropriations (bien que différent par alternative / variante) est inclus dans les analyses d'impact. L'impact des travaux ne pourra être estimé que dans une phase ultérieure.
95	De nombreux commentaires demandent un tunnel ou un grand pont paysager à la hauteur du Bois du Laerbeek.	L'étude des alternatives comprend également des variantes avec un profil longitudinal abaissé / un encastrement / un large pont paysager / un surplomb. La note d'orientation décrit les variantes raisonnables. L'annexe 6 de la note d'orientation donne un aperçu de l'étude de ces variantes raisonnables. Ses effets sont examinés dans les analyses d'impact.
98	De nombreuses réactions participatives appellent à la préservation du complexe d'entrées et de sorties du Ring de Bruxelles vers la Woluwedal/Woluwelaan.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
101	De nombreuses réactions participatives s'interrogent sur l'impact du changement ou de la fermeture d'entrées et de sorties le long du Ring de Bruxelles.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
103	De nombreuses réponses participatives appellent à l'étude de diverses alternatives conceptuelles, telles que diverses alternatives d'emplacement pour les entrées et les sorties, des alternatives de mise en œuvre d'un écoduc à la hauteur du Bois du Laerbeek, l'excavation à la hauteur du Bois du Laerbeek, le nombre de voies de circulation (2x3, 2x2,...), dont, notamment, les bandes de circulation spécifiques réservées aux transports en commun, au covoiturage ou aux vélos sur le R0, la présence de bandes d'arrêt d'urgence, les différentes liaisons cyclables et de transport en commun et les alternatives possibles, l'aménagement des carrefours, le relief, les parkings de transfert, la réduction de la vitesse autorisée. Il est demandé d'étudier ces aspects pour les différents scénarios, et ce, pour 2025 et, si possible également, pour 2030. Cela doit également être réalisé en concertation avec Bruxelles Mobilité (scénarios de mobilité « No Move » et « Good Move »).	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies, à l'instar des différents scénarios de développement. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Les liaisons à garantir pour le vélo, les transports en commun et le réseau bleu-vert dans chacune des alternatives sont également indiquées dans la note d'orientation.
107	De nombreuses réactions participatives demandent d'étudier la « réduction de la vitesse ».	La réduction de la vitesse est incluse comme variante. Cet aspect est clarifié dans la note d'orientation et l'impact sera examiné dans les analyses d'impact.
119	De nombreuses réactions demandent de tenir compte du principe de l'utilisation économique de l'espace.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Lors de l'étude des alternatives, une attention particulière est également accordée à la manière de répondre à la demande d'utilisation économique de l'espace. L'impact sera examiné dans les analyses d'impact.
120	De nombreuses réactions participatives s'interrogent sur l'organisation de la concertation entre les communes et la région en ce qui concerne le calendrier des travaux d'infrastructures communales et régionales et l'organisation de la communication avec les résidents afin de limiter les nuisances.	La deuxième version de la note processuelle décrit le processus de coopération et de concertation avec les différents acteurs.
180	Dans les réponses à la consultation publique, le statut de la note de démarrage est évalué. Sera-t-il suivi d'un plan concret de changements de destination ?	La note de démarrage a été approuvée par le Gouvernement flamand le 18 mai 2018 et constitue la première étape officielle du processus de planification intégrée. La note processuelle y afférente contient un schéma du déroulement du processus de planification intégrée. La note de démarrage a été adaptée sur la base des avis et des réactions et a été transformée en une note d'orientation. La note d'orientation détermine les alternatives et les effets qui seront étudiés. L'analyse d'impact est utilisée pour élaborer le projet de PESR, qui inclut les changements de destination.
182	Les réponses du public soulignent une erreur dans l'adresse. Le bâtiment Phoenix n'est plus utilisé.	L'adresse correcte sera ajoutée à la note d'orientation.
183	Plusieurs réactions expriment des préoccupations sur la disparition des bermes existantes qui fournissent actuellement un tampon (sonore) et s'interrogent sur la manière dont cela sera envisagé.	L'étude relative à l'impact sonore du Ring fait partie de l'évaluation environnementale. Pour les zones où des impacts sonores pertinents sont identifiés, l'évaluation environnementale au niveau du projet examinera les mesures (notamment, le revêtement routier silencieux, les murs anti-bruit et revêtements muraux anti-bruit) pouvant offrir une solution.
184	Plusieurs réactions soulignent que l'élargissement du Ring entraînera la disparition de plusieurs forêts et bermes précieuses contenant diverses espèces végétales et animales.	Toutes les formes d'occupation de l'espace des écotopes par le projet sont traitées dans la discipline de la biodiversité.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
188	Plusieurs réactions participatives demandent de compléter la note de démarrage et de démontrer la conformité des plans politiques des acteurs flamands et bruxellois : - RSV (infrastructure de lignes, zones urbaines, structure naturelle) - PRS Brabant flamand (documents les plus récents) - Witboek Ruimte Vlaanderen (conformité avec la réduction de l'occupation des sols) - Plans de mobilité	Les plans d'action pertinents sont inclus et discutés dans la note d'orientation (voir annexe 4).
189	Plusieurs répondants demandent qu'une EIA soit établie. Pour ce faire, une zone d'étude doit être délimitée.	La zone du plan, telle qu'elle figure dans la note de démarrage, a été largement délimitée. Comme indiqué dans la note de démarrage, la zone de planification effective du PESR ne sera déterminée qu'au stade de l'avant-projet. Une EIA peut ensuite être établie sur la base de la zone de planification délimitée.
190	Une réaction à consultation publique souligne que le tableau d'évaluation utilisé dans le cadre de la discipline de la mobilité humaine s'inspire essentiellement d'une approche fondée sur la mobilité automobile. Ceci est justifié pour le Ring même, mais pas pour le réseau routier sous-jacent. Dès lors, selon la consultation publique, les efforts en matière de transports en commun et de vélo, sont presque automatiquement poussés dans une position accessoire ou subordonnée et risquent d'être évalués a priori de manière négative parce qu'ils freinent la mobilité automobile.	Le cadre d'évaluation est décrit dans la note d'orientation. Dans ce cadre, les situations dans lesquelles la réduction de la circulation automobile entraîne une gêne pour les transports en commun, sont évaluées négativement, et non l'inverse.
191	Les avis d'Elia incluent des exigences de sécurité qui doivent être prises en compte pendant les travaux.	Pendant la phase de mise en œuvre, les règles de sécurité applicables seront prises en compte.
192	Les réactions participatives demandent des mesures du bruit et de l'air à Laag-Kraainem Verhaegenlaan - jonction E40 - Ring et à la Karel Verhaegenlaan à Crainhem.	La modélisation de l'air et du bruit repose sur les hypothèses les plus réalistes concernant la composition et les émissions du parc de véhicules et est étalonnée sur la base de mesures permanentes de l'air dans les stations de mesure VMM et IBGE, ainsi que de mesures du bruit sur le terrain. Dans le domaine de la santé humaine, cela est contrôlé par rapport aux valeurs limites de l'OMS.
193	Les réponses de la participation du public indiquent que la discipline de la biodiversité est plus large que l'ancienne discipline de la faune et de la flore et que les aspects au niveau de la population, de l'écosystème et du paysage doivent donc également être pris en compte. Cela peut signifier que le domaine de recherche doit être élargi au-delà de la seule zone du projet. Pour les aspects pour lesquels il n'existe aucune norme spécifique pour la faune, il convient d'utiliser au moins la norme pour la santé humaine.	L'étude des effets au niveau de la population, de l'écosystème et du paysage sera incluse dans la discipline de la biodiversité. Les données déjà disponibles et les inventaires déjà réalisés ou à réaliser seront utilisés à cette fin. Toutefois, dans le cadre d'une évaluation environnementale, aucune étude (génétique) n'est effectuée pour déterminer si certaines populations sont ou non reliées. Les effets de l'éclairage seront inclus dans la discipline de la biodiversité.
194	Des réactions publiques soulignent que, selon le décret sur la politique intégrée de l'eau, les effets doivent d'abord être évités, puis atténués ou restaurés et uniquement compensés en dernier ressort. Cela implique donc toujours la mise en œuvre de mesures d'atténuation.	Le projet sera testé par rapport au décret sur la politique intégrée de l'eau, même s'il est plus strict que le cadre général de signification de l'eau.
195	Lors des consultations publiques, la crainte a été formulée que les développements supplémentaires prévus à Woluwe-Saint-Étienne ne génèrent un trafic supplémentaire qui doit également être délesté.	Le modèle de trafic multimodal régional de la Périphérie flamande utilisé dans l'évaluation environnementale pour illustrer les effets de la mobilité utilise un scénario de développement (BAU) incluant tant les développements futurs prévus en Flandre que les développements prévus dans la Région de Bruxelles-Capitale.  Un aperçu de ces développements sera inclus dans l'évaluation environnementale dans la description des instruments modèles utilisés.
196	Des réactions à la consultation publique expriment la préoccupation que seule la qualité de vie des lotissements de la périphérie flamande sera prise en compte et que la qualité de vie dans les quartiers bruxellois est moins importante.	Les effets interrégionaux sont abordés dans toutes les disciplines.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
197	La nécessité d'une approche intégrée est exprimée dans les réactions à la consultation publique. Le R0 fonctionne dans un environnement global/spatial plus large. Il est important que les acteurs des différents niveaux politiques s'efforcent et s'engagent à inclure toutes les tâches territoriales.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
198	Dans les réponses à la consultation, un calcul quantitatif des émissions de CO <sub>2</sub> est demandé afin de pouvoir estimer les conséquences de l'élargissement du Ring.	Dans la discipline relative à l'air, les effets des différents scénarios d'émissions de CO <sub>2</sub> (et des émissions de NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> et EC) seront discutés sur la base de la modélisation de l'air de VITO (dans la zone modélisée). Les changements d'émissions en dehors de la zone modélisée (par exemple au niveau de la Belgique) peuvent être déduits de manière indicative des changements dans le nombre de véhicules-kilomètres tels que calculés dans le modèle de trafic.
201	Les réactions publiques soulignent que les bermes elles-mêmes revêtent également une valeur écologique qui doit être préservée au maximum. Cet aspect doit être étudié.	Cela est pris en compte dans la discipline de la biodiversité.
206	Il ressort de la participation publique que le trafic supplémentaire n'est pas compensé par un transfert modal.	La méthodologie de l'évaluation de la discipline de la mobilité humaine a été incluse dans la section Portée de la note de démarrage et est répétée dans la note d'orientation. L'évaluation environnementale couvre, entre autres, la diminution du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison de différents choix d'itinéraires en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0) et l'augmentation du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison d'un recours éventuellement plus intense aux voitures en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0), ainsi que les diminutions/augmentations sur le réseau routier principal.  Dans l'évaluation environnementale, l'impact sur la répartition modale et l'intensité du trafic sur le réseau routier sous-jacent/réseau routier principal sera étudié en utilisant le modèle de trafic régional de la périphérie flamande pour objectiver ces aspects.  Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et
207	La consultation publique indique que, non seulement la cohérence et la restauration entre les fragments naturels isolés et le réseau bleu-vert sont importantes, mais également la capacité tampon de ce réseau.	Cette question est étudiée dans la discipline de la biodiversité.
208	Les réponses à la consultation demandent de consolider et de renforcer les valeurs naturelles existantes.	Cette question est étudiée dans la discipline de la biodiversité.
210	Dans le cadre de consultations publiques, il est demandé d'effectuer un essai sur les espèces afin de connaître les effets sur les espèces rares. Par exemple, la couleuvre à collier est présente dans la zone, la zone est une zone d'alimentation pour les chauves-souris et plusieurs espèces végétales rares telles que les orchidées sont présentes dans la zone (article 10 du décret sur les espèces).	L'évaluation par rapport au décret sur les espèces fait partie de l'évaluation appropriée et de la discipline relative à la biodiversité.
211	Les réponses recueillies lors de la consultation publique appellent à une référence claire aux PES déjà affectés et aux initiatives en cours.	Dans la note d'orientation, le chapitre « Situation juridique actuelle » sera complété et corrigé si nécessaire.
212	Lors de consultations publiques, il a été demandé si la présence de nids d'abeilles (dans le sol) le long du R0 sera étudiée.	L'impact sur les espèces présentes à proximité du Ring sera étudié dans la discipline de la biodiversité de l'évaluation environnementale.
213	Lors de la consultation publique, il a été demandé s'il était nécessaire d'excaver les bermes qui absorbent le bruit lors du réaménagement du périphérique.	Dans la note d'orientation, diverses alternatives et variantes seront incluses. Dans l'évaluation des aspects humains et spatiaux, l'impact de l'occupation de l'espace par les différentes alternatives sera étudié.
215	En réponse à la consultation publique, il a été demandé si, même après le réaménagement spatial du Ring, le secteur des transports pouvait continuer à remplir toutes ses différentes fonctions (industrie, commerce de détail, etc.), c'est-à-dire à assurer toutes les formes de circulation de destination, sans devoir faire de détours qui augmenteraient les émissions de CO <sub>2</sub> des véhicules.	L'impact sur l'accessibilité des entreprises sera, le cas échéant, examiné dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux.
216	En réponse à la consultation publique, il a été demandé d'apporter des modifications à la méthodologie de la discipline « biodiversité ».	Il est fait référence à la Note d'orientation - Chapitre 5 - Portée de l'évaluation environnementale.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
217	Dans les réponses à la consultation, il est demandé que l'analyse des sites industriels situés à proximité du R0 soit réalisée de manière approfondie (par exemple, sur le profil de transport et d'accessibilité).	Dans la note d'orientation, le chapitre « Contexte juridique existant » sera complété et corrigé si nécessaire.
218	Dans les réponses à la consultation, il est demandé d'étudier l'impact global sur la qualité de l'air. La crainte est formulée qu'une évaluation trop positive d'un renouvellement du parc automobile ne donne pas une image réaliste de la pollution atmosphérique.	La modélisation de l'air réalisée par VITO repose sur les hypothèses les plus réalistes possibles concernant la composition et les émissions du parc automobile.
219	Dans les réponses aux consultations, il a été demandé d'examiner l'impact de l'élargissement du Ring et des entrées et sorties sur les sites industriels adjacents.	Les effets spatiaux sur tous les parcs d'activités qui subissent des changements (occupation de terrain, désenclavement, accessibilité, etc.) à la suite du plan, seront traités dans la discipline des aspects humains et spatiaux.
220	La consultation publique demande l'inclusion des objectifs Natura 2000.	Cette question est étudiée dans la discipline de la biodiversité.
221	Dans les réponses à la consultation, il est demandé de compléter le contexte de planification et de fournir un examen des zones où un changement de destination serait nécessaire.	Les changements de destination ne peuvent être concrètement inclus qu'au stade de l'avant-projet du PES, de telle sorte que cela sera pris en compte dans une phase suivante. Toutefois, la note d'orientation est complétée par un tableau incluant les PES et PPAS existants (destinations actuelles).
222	Dans les réponses aux consultations, il est demandé d'étudier de manière plus approfondie la problématique des particules fines.	Les effets sur la population de la pollution de l'air induite par le trafic, tant dans la situation de référence que dans les différentes alternatives, seront étudiés dans la discipline de la santé humaine sur la base des résultats modélisés fournis par la discipline relative à l'air.
224	Dans les réponses aux consultations, il est demandé d'abaisser le Ring par rapport à l'Astridlaan et à l'entrée et la sortie à Wemmel.	L'étude des alternatives comprend également des variantes avec un profil longitudinal abaissé / un encastrement / un large pont paysager / un surplomb. La note d'orientation décrit les variantes raisonnables. L'annexe 6 de la note d'orientation donne un aperçu de l'étude de ces variantes raisonnables. Ses effets sont examinés dans les analyses d'impact.
225	Dans les réponses aux consultations, il est demandé de donner un aperçu clair de la proportion de trafic local et de transit sur chaque segment du Ring.	Cet aspect est inclus dans l'évaluation environnementale (discipline de la mobilité humaine).
226	Lors de consultations publiques, il a été demandé de conserver une bonne liaison automobile entre Woluwe-Saint-Étienne et le centre de Zaventem.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le réseau routier sous-jacent, seront abordés dans la discipline relative à la mobilité dans l'évaluation environnementale. Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative aux aspects humains spatiaux.
227	Les réactions aux consultations publiques demandent des mesures supplémentaires pour l'aménagement du tram rapide à la hauteur du Jardin botanique, afin de limiter les nuisances sonores du tram et de l'A12.	Vous trouverez de plus amples informations sur les autres projets du programme « Werken aan de Ring » - y compris le Brabantnet avec le tram rapide - sur le site Internet <a href="http://www.werkenaantering.be">www.werkenaantering.be</a>
228	Dans les réponses à la consultation publique, il a été demandé de revoir le tracé du tram rapide A12 à la hauteur de Bever avec le réaménagement de l'échangeur A1-R0.	L'interférence entre le tracé du tram rapide et la jonction A12/R0 ne pourra être évaluée que si un projet de référence plus détaillé est établi. Cela n'est pas encore possible dans la phase de recherche alternative. Toutefois, l'analyse d'impact examine la possibilité de revoir le tracé du tram rapide à la hauteur de l'échangeur A12xR0 et, le cas échéant, les modifications de destination seront prises en compte.
229	Lors de consultations publiques, il a été demandé que le trafic à destination de l'aéroport n'emprunte pas le Ring, mais qu'une liaison directe soit assurée.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le réseau routier sous-jacent, seront abordés dans la discipline relative à la mobilité dans l'évaluation environnementale. Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative aux aspects humains spatiaux.
230	Dans les réponses aux consultations, des mesures de la qualité de l'air sont demandées.	La modélisation de l'air repose sur des hypothèses les plus réalistes possibles concernant la composition et les émissions du parc automobile et sont étalonnées sur la base de mesures permanentes de l'air dans les stations de mesure VMM et IBGE.
231	Les réactions lors des consultations publiques demandent que la pollution atmosphérique et le nœud de mobilité pour les aéroports soient pris en compte dans l'évaluation environnementale.	La génération de trafic par l'aéroport est incluse dans le modèle de trafic et donc également dans le modèle air et bruit.
232	Dans les réponses à la consultation publique, il est demandé de tenir compte de la directive européenne sur les plafonds d'émission nationaux.	Les émissions totales de NO <sub>x</sub> dans la zone du modèle peuvent être dérivées de la modélisation de l'air et seront discutées. En outre, comme tel est le cas dans le réflexe climatique, une considération peut être formulée sur l'impact du projet sur le nombre total de véhicules-kilomètres en Belgique et, par déduction, sur l'impact sur les objectifs nationaux de réduction des émissions. Les émissions totales sont calculées pour les polluants NO <sub>x</sub> , NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , EC et CO <sub>2</sub> , tant au niveau de l'étude/zone modélisée qu'au niveau de l'ensemble de la Flandre (calcul approximatif basé sur les véhicules-kilomètres). Aucun score d'impact n'est attribué aux augmentations ou diminutions des émissions, mais ces dernières sont utilisées pour évaluer la contribution du projet aux objectifs du plan flamand pour l'air et le climat.
233	Dans les réponses à la consultation, il est demandé de tenir compte de la vision du projet stratégique Groene Noordrand et que des mesures soient prises pour protéger les espèces de la liste rouge qui poussent sur les pelouses de l'échangeur A12-R0. Il est également demandé de fournir un aperçu concret des mesures compensatoires pour l'aménagement des tampons verts et des écoducts sur l'ensemble du tracé du Grand-Biard- viaduc de Vilvorde.	Ceci est pris en compte dans la discipline de la biodiversité (et, le cas échéant, également dans d'autres disciplines).
234	Dans ses réactions, le public demande qu'il soit tenu compte de la qualité de l'eau ainsi que du drainage modifié des eaux de surface par l'occupation de l'espace pendant les phases de construction et d'exploitation.	Les effets (temporaires) durant la phase de construction ne sont pas analysés dans une évaluation environnementale au niveau du plan. Les effets induits pendant la phase de construction et ayant un impact permanent, sont discutés.



	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
235	Dans les réponses aux consultations, il est demandé de rechercher une solution qui ne se concentre pas sur le nombre de véhicules, mais plutôt sur la mobilité du nombre de personnes.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
236	Dans les réponses à la consultation, il est demandé de préciser les effets du Ring sur le Bois du Laerbeek.	Les effets sur le Bois du Laerbeek seront évalués dans le cadre d'une évaluation appropriée qui s'inscrit dans la discipline de la biodiversité de l'évaluation environnementale.
237	Dans les réactions à la consultation, il est souligné que la description des effets à étudier et de l'approche de fond des analyses d'impact est encore trop générale, car, d'une part, il n'existe pas d'autres alternatives, et, d'autre part, la méthodologie proposée n'a pas encore été suffisamment adaptée aux accords spécifiques (par exemple, la quantité d'eau) et le recours éventuel à des études supplémentaires a été incluse sans engagement (par exemple, étude de l'incidence agricole) ou n'est absolument pas renseignée, tel que l'impact global sur la qualité de l'air (auquel cas un réseau plus dense de capteurs et la coordination avec ICRL-CELINE et VMM sont essentiels).	L'approche substantielle et méthodologique finale de l'analyse d'impact est déterminée sur la base, d'une part, de la note de démarrage et, d'autre part, de l'avis d'orientation.
238	Les réactions aux consultations soulignent que le réaménagement du Ring ne peut débuter que lorsque les liaisons supplémentaires par tram et par bus promises seront mises en place.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
239	Dans les réponses à la consultation publique, il est souligné que le choix des scénarios dans le s-RIE est tendancieux, une alternative véritablement durable avec les modes de transport actifs en première ligne, n'est pas étudiée.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Son impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
240	Lors des consultations publiques, il a été souligné que les nappes phréatiques à la hauteur de l'Albert I-laan et de la Brusselsesteenweg posent des problèmes.	Les effets seront étudiés dans la discipline relative à l'eau de l'évaluation environnementale.
241	Les réponses aux consultations soulignent que l'exploitation et l'entretien ont également un impact direct sur la biodiversité : la gestion de la nature a permis de développer des écotopes précieux, mais doit également être incluse afin de préserver ou de développer les valeurs naturelles existantes et nouvelles.	Dans le domaine de la biodiversité, il s'agira de déterminer si la gestion axée sur la nature doit faire l'objet de mesures d'atténuation pour la biodiversité.
242	Les réactions aux consultations indiquent que l'écotope doit toujours être considéré comme un tout et pas uniquement dans les endroits (limités) où l'on trouve (une sélection) de plantes rares (par exemple, les orchidées à la jonction A12-R0).	La discipline de la biodiversité ne se limitera pas à des espèces ou à des lieux spécifiques, mais portera sur les écotopes dans leur ensemble.
243	Les réactions aux consultations publiques indiquent qu'il est difficile pour les citoyens concernés d'inclure leur rôle dans l'assurance de la qualité des évaluations de l'impact environnemental. Limiter ainsi les possibilités de participation au processus de planification est donc une violation possible de la Convention d'Aarhus.	Pour l'organisation de la consultation sur la note de démarrage et la première note processuelle, les dispositions énoncées dans le décret et l'arrêté d'exécution ont été respectées. Les moments de participation suivants seront également organisés conformément aux dispositions du décret et de l'arrêté d'exécution.
244	Lors de la consultation publique, il a été indiqué que l'échangeur de l'A12 est utilisé comme voie de contournement.	Dans la note d'orientation, diverses alternatives et variantes seront incluses. Dans le cadre de l'évaluation de la discipline de la mobilité, l'impact sur le trafic de contournement et l'utilisation inappropriée de certaines routes sera examiné.
245	Les interventions demandent de conserver 2 voies sur le R0 et ainsi que l'E40.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Leur impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
246	Les réactions à la consultation publique indiquent que le rôle de la route de liaison entre le parking C et le Heysel doit être étudié.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le trafic de contournement, seront davantage illustrés dans la discipline relative à la mobilité. Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative aux aspects humains-spatiaux.
247	Les réactions à la consultation publique demandent une autoroute cyclable de Dendermonde à Bruxelles via Wemmel.	De nombreuses liaisons cyclables et de transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large.  En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
248	La réponse participative demande d'élargir la zone de planification jusqu'au E41xR0.	La zone du plan délimitée dans la note de démarrage est limitée à la partie nord du R0, de E40 à E40. La partie est du R0 fera l'objet d'une étude dans un autre processus. Les recherches ultérieures tiendront compte des évolutions de l'environnement au sens large qui peuvent avoir un impact sur le R0 ou sur lequel le R0 peut avoir un impact.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
249	La réponse à la consultation publique exige que les développements (futurs) de la Région de Bruxelles-Capitale soient pris en compte.	L'évaluation environnementale illustrera les effets interrégionaux. Pour ce faire, il convient de commencer par une description détaillée de la situation actuelle (espace, fonctions, etc.) et de la situation prévue dans la Région de Bruxelles-Capitale dans un avenir proche.  Le modèle de trafic multimodal régional de la Périphérie flamande utilisé dans l'évaluation environnementale pour illustrer les effets de la mobilité utilise un scénario de développement (BAU) incluant tant les développements futurs prévus en Flandre que les développements prévus dans la Région de Bruxelles-Capitale.
251	La réponse à la consultation publique exige une concertation structurelle et demande que le public soit impliqué dans le processus de planification à venir.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
252	La réponse participative demande que les nœuds P+R et multimodaux discutés lors des sessions de participation soient nommés de manière à ce qu'il soit possible pour les citoyens d'en estimer les conséquences.	Plusieurs mobipoints sont déjà aménagés dans le cadre du programme « Werken aan de Ring ». Des liaisons idéales continueront d'être recherchées au sein des régions de transport également. Les mobipoints déjà connus seront inclus dans la situation de référence et font donc partie des différents scénarios étudiés.
253	Les réactions à la consultation publique demandent de ne pas réserver tous les passages souterrains et passerelles à la seule voiture, mais plutôt de les optimiser pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun. Le facteur de déviation pour la voiture doit être le plus grand possible afin de pouvoir effectuer un demi-tour.	Le réaménagement du Ring sera multimodal et intégré. Les liaisons à garantir pour le vélo, les transports en commun et le réseau bleu-vert sont indiquées dans la note d'orientation. Le réseau pour les différents modes sera cartographié dans les alternatives et les variantes.
254	Les réactions à la consultation publique demandent d'élaborer l'entrée et de la sortie Jette comme un carrefour à part entière.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
255	Les réponses participatives appellent à l'étude d'alternatives du programme qui s'inscrivent dans les objectifs de la Région de Bruxelles-Capitale.	Le programme à réaliser est établi, en ce sens qu'une recherche est en cours dans la zone de planification pour l'intégration de l'infrastructure du Ring. Dans la zone de plan, on s'efforce également de supprimer les barrières afin d'améliorer l'accessibilité multimodale et la qualité de vie. Il n'existe donc pas d'alternatives de lieu ni d'alternatives de programme. Diverses alternatives et variantes feront toutefois l'objet de recherches plus approfondies. Il s'agit des alternatives d'aménagement et de mise en œuvre et de variantes d'aménagement, de lieu et d'exploitation. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
256	Les réponses participatives s'interrogent sur le motif de la limitation des réactions à la seule périphérie de Bruxelles. La participation devrait être étendue à « l'espace métropolitain » qui s'étend à Malines, Louvain et Alost.	Pour l'organisation de la consultation sur la note de démarrage et la première note processuelle, les dispositions énoncées dans le décret et l'arrêté d'exécution ont été respectées. Il est faux d'affirmer que la participation était limitée à la périphérie de Bruxelles. Les marchés de l'information et la consultation ont été publiés, entre autres, au Moniteur belge et dans 3 journaux distribués en Région flamande. Cela donne également aux personnes extérieures aux communes concernées la possibilité de soumettre leurs commentaires, suggestions, etc.
257	Les réponses des participants recommandent le transport par voies navigables intérieures pendant la phase de construction.	Ce commentaire sera pris en compte dans la suite du développement du projet, l'aspect relatif à la « réduction des nuisances » et la mise en œuvre.
258	Les réponses participatives déplorent le fait que la moitié de la période de consultation du public coïncidait avec la période de vacances.	Pour l'organisation de la consultation sur la note de démarrage et la première note processuelle, les dispositions énoncées dans le décret et l'arrêté d'exécution ont été respectées. Il est impossible de tenir compte des différentes périodes de congé et des périodes de congé individuelles des citoyens pour les procédures en cours. La période de consultation s'est étalée sur une période de 60 jours et a débuté un mois avant la période des vacances. L'annonce a également été communiquée suffisamment à l'avance pour que le délai de réaction soit suffisant. De plus, les moments de participation pour la période de vacances ont également été organisés.
260	Les réactions participatives marquent leur accord sur le « scoping » des eaux de surface.	Ce commentaire est noté.
261	Les réponses indiquent que la délimitation de la zone du plan n'est pas claire pour ce qui concerne les monuments, les paysages et le patrimoine protégés.	Dans la note d'orientation, le chapitre « Contexte juridique existant » sera complété et corrigé si nécessaire. La zone du plan, telle qu'elle figure dans la note de démarrage, a été largement délimitée. Comme indiqué dans la note de démarrage, la zone de planification effective du PESR ne sera déterminée qu'au stade de l'avant-projet et les parcelles recevant une destination différente seront précisées.
262	Les réponses des participants indiquent que les objectifs sont formulés d'une manière trop générale et appellent à : - inclure le transfert modal dans les alternatives - examiner si une voie supplémentaire peut être utilisée comme voie de covoiturage ou comme voie de bus - examiner en profondeur le profil de base afin d'obtenir le meilleur profil pour la zone en question, en tenant également compte du contexte écologique et économique	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés.  Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact.  Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
263	Les réactions soulignent que les effets du terrassement et l'occupation temporaire des accotements le long du R0, ainsi que pour la construction d'autoroutes cyclables, du rino-tramibus... devraient être considérés.	Toutes les formes d'occupation de l'espace des écotopes par le plan sont traitées dans la discipline de la biodiversité. Le terrassement et l'occupation temporaire des terres font l'objet d'une évaluation environnementale au niveau du projet (et non du plan).
264	Les réactions des participants indiquent que le projet de construction d'un pont cyclable au-dessus du canal à la hauteur de Drie Fonteinen à Vilvorde est inutile, étant donné qu'il existe des alternatives.	Les projets / développement planifiés sont également pris en compte dans le contexte de planification et les scénarios de développement. Ces projets mêmes suivent un processus (de planification) propre.
265	Les réactions participatives indiquent que la création d'un bois récréatif au nord-ouest de Bruxelles serait une énorme valeur ajoutée pour la périphérie nord.	L'aménagement spécifique d'un bois récréatif au nord-ouest de Bruxelles ne fait pas partie de l'objectif du plan.
266	Les réactions participatives indiquent que les aspects humains et spatiaux doivent être considérés à une échelle méso.	Les effets spatiaux sur les fonctions socio-économiques sont étudiés dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux jusqu'à l'échelle à laquelle ils sont jugés pertinents.
267	Les réponses participatives indiquent que la note de démarrage se limite au réaménagement du R0, tandis que le programme « Werken aan de Ring » est beaucoup plus vaste. Il est nécessaire que les esquisses d'un programme plus large soient incluses dans la note de démarrage, afin que les hypothèses de départ et les objectifs de planification puissent être intégrés de manière cohérente et transparente dans l'élaboration ultérieure du programme.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
268	Les réponses des participants indiquent que l'élargissement du R0 est réalisée dans la ZAR. La compensation de la ZAR est impossible sur un surplomb.	Lors de l'occupation de la ZAR, il sera tenu compte de la circulaire RO/2010/01 sur la politique spatiale dans les zones agricoles pour laquelle les plans de d'aménagement et d'exécution spatiale existants ont été reconfirmés.  L'impact sur l'agriculture sera étudié dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux. Une étude d'impact agricole (EIA) pour la zone du plan et son environnement sera demandée au ministère de l'Agriculture et de la Pêche.
269	Les réactions publiques indiquent que l'élargissement du Ring attirera davantage de trafic et ne fera qu'accroître la capacité.	La méthodologie de l'évaluation de la discipline de la mobilité humaine a été incluse dans la section Portée de la note de démarrage et est répétée dans la note d'orientation. L'évaluation environnementale couvre, entre autres, la diminution du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison de différents choix d'itinéraires en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0) et l'augmentation du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison d'un recours éventuellement plus intense aux voitures en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0), ainsi que les diminutions/augmentations sur le réseau routier principal.  Dans l'évaluation environnementale, l'impact sur la répartition modale et l'intensité du trafic sur le réseau routier sous-jacent/réseau routier principal sera étudié en utilisant le modèle de trafic régional de la périphérie flamande pour <del>aborder ces aspects</del> .
270	Les réponses participatives indiquent que les diverses mesures envisagées pour améliorer la qualité de vie autour du Ring et renforcer la multimodalité ne devraient pas être utilisées comme monnaie d'échange pour la construction de voies supplémentaires.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
271	Les réactions des participants indiquent que l'engorgement du R0 à la hauteur de Wemmel/Relegem est déjà un problème et se demandent quels seront les effets pendant et après les travaux.	Les effets seront étudiés dans la discipline relative à l'eau de l'évaluation environnementale.
272	Les réactions des participants indiquent le trafic supplémentaire ne respectera pas les normes européennes pour le NO <sub>2</sub> et les objectifs sanitaires de l'Organisation mondiale de la santé pour les particules fines. Il est également demandé de procéder à une évaluation dans le cadre de l'analyse globale des coûts-avantages.	Les effets du plan sur la santé seront examinés dans la discipline de la santé humaine pour l'ensemble de la zone d'étude méso, jusqu'au niveau du secteur statistique. Les effets sur la santé identifiés dans l'évaluation environnementale seront examinés dans l'ACAS en termes de coûts/bénéfices.
273	Les réactions des participants indiquent qu'une forte augmentation de la mobilité et de l'inconduite de nombreux conducteurs sur le Ring de Bruxelles entraîne des embouteillages et des accidents. À court terme, beaucoup d'embouteillages et d'accidents peuvent être évités en investissant dans le contrôle du trafic, le contrôle des trajets et la réduction de la vitesse.	Les aspects mentionnés seront inclus dans l'étude. La réduction de la vitesse est incluse comme variante. Cet aspect est clarifié dans la note d'orientation et sera examiné dans les analyses d'impact. La simple réduction de la vitesse, sans changements infrastructurels, ne permet pas d'atteindre les objectifs de planification. En effet, l'infrastructure actuelle du Ring n'est pas conforme aux directives en matière de conception de routes pour une circulation sûre.
274	Les réactions des participants indiquent que des goulets d'étranglement tels que le viaduc de Vilvorde continueront d'exister.	Différentes alternatives et variantes seront incluses dans l'étude ultérieure, également à la hauteur du viaduc de Vilvorde. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Les effets seront étudiés dans la discipline de mobilité du plan RIE.
276	Les commentaires des participants indiquent qu'il est sensé de ne pas relier le Ring et la Woluwedal.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le réseau routier sous-jacent, seront abordés dans la discipline relative à la mobilité dans l'évaluation environnementale.  Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative <del>aux aspects humains spatiaux</del> .
279	Les réactions indiquent qu'il est difficile d'évaluer les travaux car le GRUP ne fournit pas une vision complète des travaux.	La note de démarrage la première note processuelle seront élaborées au début du processus de planification. Diverses alternatives et variantes sont incluses dans la note d'orientation et la deuxième note processuelle. Au fur et à mesure que le processus et l'étude progresseront, le niveau de détail augmentera. Le PESR précisera in fine les destinations qui seront modifiées en fonction de la refonte effective du R0. Le GRUP sera suivi d'une demande de permis <del>environnemental. Une vision complète des travaux ne pourra être fournie qu'à la date de cette demande.</del>
280	Les réactions indiquent que, avant de mettre en œuvre la solution proposée (élargissement du ring de 3 à 5 voies), il est nécessaire d'étudier en détail les goulets d'étranglement, de trouver une solution et d'étudier l'impact des mesures.	La section « Historique, contexte et analyse » de la note d'orientation fournit une description et une illustration claires des goulets d'étranglement ainsi que de leur cause. L'impact des alternatives et variantes raisonnables sera examiné dans les analyses d'impact.
281	Les réactions indiquent que le projet du R0 même est uniquement mentionné dans le journal sur le programme « Werken aan de Ring ». Elles appellent à une information plus claire des citoyens.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Dans ce cadre, il convient de noter qu'il existe en effet plusieurs partenaires/acteurs qui prennent des engagements dans un environnement plus large. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc <del>impliqués tout au long du processus</del> .
283	Les réactions indiquent que la visualisation des variantes infrastructurelles constituerait une valeur ajoutée.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Ceci est précisé dans la note d'orientation, également sous une forme graphique, voir notamment l'annexe 7 de la note d'orientation.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
284	Les réactions indiquent que les mesures visant à gérer le trafic de contournement et à améliorer la qualité de vie des résidents de Zellik ne devraient être prises aux dépens d'une exploitation opérationnelle adéquate et de l'accessibilité des entreprises.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le réseau routier sous-jacent, seront abordés dans la discipline relative à la mobilité dans l'évaluation environnementale. Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative aux aspects humains-spatiaux.
285	Les réactions à la consultation indiquent que, outre le réaménagement du Ring, il convient également de citer une tâche de conception pour l'environnement.	Le réaménagement du Ring sera considéré dans son intégralité en fonction des différents objectifs de planification. Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.
286	Les réactions des participants indiquent que, afin d'accroître et d'améliorer l'accessibilité multimodale de la région, il convient de créer un réseau plus directeur. Dans ce cadre, il convient de garder à l'esprit que le transport de marchandises est fondamentalement différent du transport de voyageurs ; dans ce cadre, la demande fondée sur l'infrastructure génère un impact, tandis que le transport de marchandises est dérivé du développement économique, et est uniquement matérialisé sur la base des infrastructures disponibles.	La modélisation du transport de marchandises et de son évolution future est incluse dans les modélisations du trafic. En ce sens, toutes les imputations tiennent compte du trafic de fret actuel et futur. Les scénarios de développement comprennent également un scénario de répartition modale ambitieuse (RMA), dans lequel la part du trafic motorisé est réduite.
287	Les réactions indiquent que la SNCB doit également redoubler d'efforts en améliorant les correspondances, en réduisant les retards, en permettant aux trains de traverser la Flandre et la Wallonie jusqu'à minuit et en offrant davantage de places de stationnement aux lieux d'intermodalité pour les transports en commun.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
288	Les réactions des participants indiquent que des lieux de la Région de Bruxelles-Capitale devraient également être incluses pour le bruit.	Des points de mesure supplémentaires du bruit seront ajoutés dans la Région de Bruxelles-Capitale : . Bois du Laerbeek . Zones résidentielles avoisinantes Les cartes sonores de RBC 2016 sont ajoutées. Les points de calcul de la RCB sont également analysés par rapport à la réglementation de la RCB (ordonnance et plan sur le bruit).
289	Les réactions indiquent que, compte tenu des points rouges sur la carte lors du marché de l'information du 16 juin à Zaventem, le quartier s'oppose à certaines parties du projet. Il est demandé d'en tenir compte.	La deuxième version de la note processuelle et la note d'orientation précisent la manière dont il est tenu compte des réactions à la consultation publique.
290	Les réactions indiquent que la valeur naturelle de la forêt est sous-estimée à la hauteur de l'échangeur dans la ZIB.	Dans la discipline de la biodiversité de l'évaluation environnementale, une mise à jour de la ZIB est effectuée au niveau de la zone du plan. Ceci devra déterminer la valeur de chacune des zones et si elle est toujours cohérente avec la valeur sur la ZIB.
291	Les réponses des participants soulèvent des questions sur l'approche méthodologique de l'étude RIE.	L'évaluation environnementale est établie conformément à la méthodologie standard et aux guides applicables ; dans ce cadre : - des sources aussi complètes et récentes que possible sont utilisées (pour autant qu'elles soient disponibles) ; - le traitement équivalent des disciplines est primordiale (pas de « pondération » ou d'analyse multicritères dans laquelle une discipline « pèse » davantage ou moins) ; ) une évaluation intégrale et une synthèse globale sont incluses.
292	Les réactions s'opposent au tunnel cyclable Leuvensesteenweg / Woluwedal.	Cette réaction n'entre pas dans le cadre du processus de planification, mais a été traitée dans le cadre de la procédure de demande de permis d'environnement en fonction de la construction de l'autoroute cyclable R22. Lors de l'octroi du permis, cette réaction a été prise en compte et une évaluation a été faite.
339	Les réactions rapportent que la description topographique du R0 et de la zone environnante n'est pas assez précise.	Dans la description de la situation existante factuelle, la situation topographique du R0 et de ses environs sera décrite plus en détail.
341	Les réactions à la consultation indiquent que les travaux sur le Ring n'amélioreront pas l'environnement de travail et de vie autour du Ring.	La note d'orientation décrit les objectifs de planification, y compris l'amélioration de la qualité de vie dans la région. L'impact des différentes alternatives et variantes sera examiné dans les analyses d'impact. L'étude ultérieure examinera ensuite les mesures ou réaffectations nécessaires pour contribuer à la réalisation des objectifs.
342	Les réponses participatives font état d'erreurs liées au contexte juridique existant.	« La situation factuelle existante » sera affinée et corrigée si nécessaire.



	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
343	Les réactions à la consultation font état d'indications erronées sur les liaisons cyclables et les voies de tram à certains endroits.	« La situation factuelle existante » sera complétée et corrigée si nécessaire.
345	Les réponses à la consultation indiquent que des alternatives au vélo et aux transports en commun devraient être disponibles dès le début des travaux sur le R0.	De nombreuses liaisons cyclables et de transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring » dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
346	Les réactions à la consultation indiquent que la hauteur de passage libre doit être conservée en cas de modifications du viaduc de Vilvorde.	Il s'agit d'une condition préalable aux éventuels travaux d'adaptation du viaduc de Vilvorde.
347	Les réactions participatives soulignent que les alternatives (d'aménagement) n'ont pas été incluses dans la note de démarrage. La transparence supposée dans le processus participatif, qui est intrinsèquement lié à l'élaboration du plan d'exécution spatial régional, a été violée. L'absence de ces alternatives (d'aménagement) dans ce scénario rend impossible la formulation d'un avis approprié et étayé dans cette note de démarrage.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies sur la base des réactions à la note de démarrage. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Leur impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
348	Les réactions à la consultation publique soulignent que la biodiversité doit également être considérée à une échelle méso.	En effet, les impacts sur la biodiversité sont constatés tant à l'échelle micro que méso et sont étudiés à ce niveau.
349	Les réactions à la consultation indiquent que les effets sont décrits de façon plutôt abstraite dans le chapitre consacré à la Portée.	Cela est conforme à la méthodologie standard utilisée pour l'élaboration de l'évaluation environnementale.
350	Les réactions participatives indiquent qu'il convient d'étudier la faisabilité du désenclavement de la zone via la Tyraslaan.	Le désenclavement des différentes zones d'activités autour du R0 est inclus dans l'évaluation environnementale.
351	Les réponses à la consultation publique indiquent que la situation actuelle, en 2018, doit également être décrite dans le RIE.	Outre la description de la situation de référence, une analyse de la situation existante sera également réalisée, et ce, pour toutes les disciplines (si la situation de référence diffère de la situation existante). Une analyse de la situation existante est prévue, entre autres, pour la discipline bruit (cf. campagne de mesure), air (cf. résultats des mesures permanentes de la qualité de l'air) et mobilité (cf. comptages disponibles du trafic).
352	Les réactions à la consultation publique indiquent que la coupure de la Woluwelaan n'est pas motivée.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
354	Les réponses participatives indiquent que le contexte de planification doit être complété pour ce qui concerne le paysage, le patrimoine architectural et l'archéologie.	Dans la note d'orientation, le chapitre « Contexte juridique existant » sera complété et corrigé si nécessaire. De plus, cela sera inclus dans la discipline du paysage, du patrimoine architectural et de l'archéologie de l'évaluation environnementale.
355	Les réponses participatives indiquent que le contexte de planification doit être complété.	Les plans juridiques pertinents seront ajoutés au chapitre « Statut juridique existant ».

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
357	Les réponses participatives indiquent que le contexte de planification doit être complété.	« La situation factuelle existante » sera complétée et corrigée si nécessaire.
359	Les réponses à la consultation publique indiquent qu'il convient de tenir compte des futurs développements spatiaux.	Le modèle de trafic multimodal régional de la Périphérie flamande utilisé dans l'évaluation environnementale pour illustrer les effets de la mobilité utilise un scénario de développement (BAU) incluant tant les développements futurs prévus en Flandre que les développements prévus dans la Région de Bruxelles-Capitale.  Un aperçu de ces développements sera inclus dans l'évaluation environnementale dans la description des instruments modaux utilisés.
366	Les réponses participatives font valoir que la coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale est nécessaire pour parvenir à un ensemble plus large de mesures en faveur de la mobilité.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
367	Les réponses à la consultation publique indiquent que davantage de mesures du bruit devraient être prévues dans la commune de Vilvorde.	Des points de mesure du bruit sont prévus dans la zone de développement urbain.
368	Les réponses des participants indiquent que peu d'attention est accordée au réseau d'autobus.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
370	Les réponses de participation indiquent que la zone d'étude à l'échelle macro est la zone RER.	La zone d'étude pour l'impact sur l'environnement est plus large que la zone du projet. La zone d'étude à l'échelle macro correspondra, dans les grandes lignes, à la zone RER.
371	Les réactions à la consultation indiquent que, dans l'évaluation environnementale, l'étude à l'échelle méso est nécessaire pour les disciplines de l'eau, de la biodiversité et du paysage.	Les effets sur l'eau, la biodiversité et le paysage sont constatés à une échelle méso en termes « d'effets de réseau ».
373	La réponse à la consultation publique souligne que la note de démarrage doit préciser la manière dont la consultation avec la Région de Bruxelles-Capitale sera organisée.	La deuxième version de la note processuelle précise la manière dont la concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale sera organisée.
384	Les réactions à la consultation publique soulignent qu'il convient de préciser la méthodologie relative à l'impact sur le site Natura 2000.	La note de démarrage indique que l'évaluation appropriée pour le site Natura 2000 qu'est le Bois du Laerbeek sera établie conformément à l'ordonnance de la Région bruxelloise et que l'IBGE évaluera l'évaluation appropriée (qui se prononcera sur l'importance des impacts).  Dans des évaluations environnementales comparables pour des travaux d'infrastructure, les critères suivants ont été notamment utilisés : . Distance jusqu'à la ZPS . l'impact direct ou indirect sur la ZPS.  Dans la phase de recherche sur le « caractère raisonnable » des alternatives, l'impact exact n'a toutefois pas (encore) été étudié sous la forme d'unités quantitatives (cf. Évaluation appropriée). Dès qu'une « indication » que des effets significatifs (non atténuables) se produiront avec certitude, une alternative est effectivement déraisonnable. S'il y a lieu de croire que des effets importants sont probables, mais pas encore certains, ou qu'ils peuvent être atténués, il peut être décidé d'inclure l'alternative dans l'évaluation environnementale. Dans de tels cas, il est donc considéré qu'à ce stade, l'alternative ne peut être considérée comme déraisonnable.
385	Les réactions à la consultation soulignent que le mode d'organisation de la concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale doit être précisé. Il est également demandé d'inclure la relation avec les plans stratégiques de la RBC.	La deuxième version de la note processuelle précise la manière dont la concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale sera organisée. L'annexe 4 de la note d'orientation contient les plans politiques (flamands et bruxellois) et le contexte juridique.
386	Les réponses participatives indiquent que les effets sur le paysage, le patrimoine architectural et l'archéologie sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale doivent également être analysés dans le cadre d'une concertation.	Les effets interrégionaux sont abordés dans toutes les disciplines.
387	Les réponses participatives remettent en question l'ACAS précédent, notamment en ce qui concerne l'inclusion des effets sur la santé, et appellent à une nouvelle ACAS.	Outre une étude spatiale/urbanistique, une évaluation environnementale et une évaluation de la sécurité externe, une analyse coûts-avantages sociaux (ACAS) sera également élaborée. La portée de cet aspect est décrite dans la note d'orientation. En effet, une autorité doit toujours tenir compte du rapport coûts-avantages sociaux des plans et projets. Sur la base de toutes ces études, le gouvernement flamand sera en mesure de faire un choix entre les alternatives étudiées.
388	Les réponses participatives proposent des écoducs pour compenser les espaces verts et ouverts, plutôt que d'occuper des terres agricoles.	L'impact sur l'agriculture sera étudié dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux.
389	Les réponses participatives soulignent que, pour le bruit, l'année 2011 est utilisée comme année de référence. Ce document est désuet et doit être mis à jour.	Les effets sur la nature seront étudiés dans la discipline de la biodiversité. La version la plus récente des cartes sonores est toujours utilisée. Les cartes de 2016 n'étaient disponibles qu'après la finalisation de la note de démarrage.
390	Les réactions participatives proposent de relier le Bois du Laerbeek et la zone des prairies.	Deux des objectifs de planification du PESR visent à intégrer le paysage et à améliorer la qualité de vie. L'étude ultérieure du PESR examinera les mesures et les modifications de destination nécessaires contribuant à la réalisation des objectifs.
391	Les réponses des participants soulèvent des questions sur la représentativité des études de mobilité, vu les travaux récents à proximité de la Van Damstraat / Leuvensesteenweg / Korenveld.	Dans le cadre de l'évaluation de la discipline de mobilité, la situation de référence et la situation future seront évaluées.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
392	Les réponses participatives s'interrogent sur le S-RIE.	Le S-RIE est un document finalisé datant de 2013. Cela est mentionné car il fait partie de l'historique de l'étude du réaménagement du R0. Dans le processus actuel, un grand nombre de questions sont réexaminées et évaluées en termes d'impact sur les personnes et l'environnement.
395	Les réponses des participants demandent que les chiffres flous et illisibles soient clarifiés et que les chiffres soient discutés dans le texte.	Les chiffres illisibles et flous seront corrigés ; les chiffres seront également discutés dans le texte si nécessaire et utile.
397	Les réactions participatives estiment que la délimitation de la zone du plan n'est pas claire par rapport à l'intention du plan.	Plusieurs exemples sont inclus dans la note d'orientation afin de préciser la signification des intentions du plan.
398	Les réactions participatives estiment que la délimitation de la zone du plan n'est pas claire.	La zone du plan, telle qu'elle figure dans la note de démarrage, a été largement délimitée. Comme indiqué dans la note de démarrage, la zone de planification effective du PESR ne sera déterminée qu'au stade de l'avant-projet et les parcelles recevant une destination différente seront précisées.
399	Les réactions des participants soulignent que les intentions du plan sont nébuleuses. Quelle est la différence entre « les indications symboliques de suppression » qui doivent réduire l'effet de barrière du Ring et la destination « Zone d'intégration paysagère et fonctionnelle » ?	Plusieurs exemples sont inclus dans la note d'orientation afin de préciser la signification des intentions du plan.
400	Les réactions participatives demandent à la Région flamande d'étendre les lignes de la STIB à la périphérie, en direction des parkings de dissuasion.	Cette question n'entre pas dans le cadre de ce processus de planification, mais elle sera étudiée plus en détail dans la région de transport Périphérie flamande.
401	Les réponses participatives attirent l'attention sur l'homme et la santé dans l'évaluation environnementale pour ce qui concerne la pollution de l'air et proposent plusieurs valeurs consultatives en matière de santé (VCS).	Il est fait référence à la Note d'orientation - Chapitre 5 - Portée de l'évaluation environnementale.
402	Les réponses participatives demandent des liaisons supplémentaires avec les transports en commun.	De nombreuses liaisons cyclables et de transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une réflexion sera menée sur les liaisons en transports en commun et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
403	Les réponses participatives demandent que toutes les connexions au Ring soient maintenues si aucune alternative ne peut être proposée. Dans le cas contraire, la crainte réside dans le fait que la zone ne devienne encore plus encombrée et inaccessible.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
404	Les réactions à la consultation publique demandent que le réaménagement du R0 se traduise : par une augmentation mesurable de l'espace ouvert avec une qualité accrue - paysage, écologique (indicateur d'espace ouvert), une augmentation de la biodiversité et une augmentation des connexions spatiales, fonctionnelles et écologiques le long et au-dessus du Ring, ce qui peut être réalisé de manière douce, élégante et surtout avec le paysage.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. Lors de l'étude des alternatives, une attention particulière est également accordée à la manière de répondre à la demande d'utilisation économique de l'espace. L'impact sera examiné dans les analyses d'impact.
405	Les réponses participatives exigent que des efforts soient consentis pour promouvoir le transfert modal et que les communes aient le courage de fermer les routes à la circulation automobile. De plus, il est souligné que des choix devront être faits.	Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
406	Les réactions à la consultation publique demandent que le plan-RIE illustre, pour les différentes alternatives et scénarios, clairement les indicateurs de trafic à une échelle macro avec leur origine - destination : déplacements entrants / sortants / internes dans la Région de Bruxelles-Capitale, déplacements en transit par la Région de Bruxelles-Capitale, déplacements à destination et en provenance de la périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale, déplacements dans le Brabant flamand et déplacements sur une plus longue distance.	Cet aspect sera examiné dans l'évaluation environnementale.
407	Les réactions à la consultation publique appellent à l'étude de l'augmentation du trafic de fret et à l'élaboration de solutions dans ce domaine.	La modélisation du transport de marchandises et de son évolution future est incluse dans les modélisations du trafic. En ce sens, toutes les imputations tiennent compte du trafic de fret actuel et futur. Les scénarios de développement comprennent également un scénario de répartition modale ambitieuse (RMA), dans lequel la part du trafic motorisé est réduite.
408	Les réactions à la consultation demandent que le PESR comprenne des conditions relatives au phasage pour s'assurer qu'il existe des garanties pour la réalisation des liaisons cyclables, en transports en commun et des parkings d'intermodalité.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
409	Les réactions participatives demandent que les alternatives qui ont peu ou pas d'impact sur la valeur patrimoniale des zones protégées soient incluses comme alternatives et que ces dernières soient étudiées plus en détail.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation.
410	Les réponses participatives demandent que les effets sur la santé soient étudiés plus en détail.	Les effets du plan sur la santé seront examinés dans la discipline de la santé humaine pour l'ensemble de la zone d'étude méso, jusqu'au niveau du secteur statistique.
411	Les réactions participatives s'interrogent sur l'état d'avancement du RER et sur la manière dont il est intégré dans le processus.	Le RER échappe au champ d'application de ce processus de planification. Toutefois, une répartition modale ambitieuse est recherchée dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
412	Les réactions participatives exigent des éclaircissements sur la procédure du plan-RIE au sein du trajet d'information.	La deuxième version de la note processuelle précise les étapes incluses dans le processus de planification. La procédure relative à l'évaluation environnementale, qui était auparavant réalisée distinctement, est intégrée au processus de planification.
413	Les réponses participatives demandent des éclaircissements sur les futurs développements/scénarios spatiaux qui seront inclus dans les études à réaliser.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies.  Le modèle de trafic multimodal régional de la Périphérie flamande utilisé dans l'évaluation environnementale pour illustrer les effets de la mobilité utilise un scénario de développement (BAU) incluant tant les développements futurs prévus en Flandre que les développements prévus dans la Région de Bruxelles-Capitale.
414	Les réponses participatives exigent des éclaircissements sur les expropriations éventuelles.	L'impact en termes d'expropriations sera clarifié dans le détail de la zone du plan ; cet impact diffèrera selon les alternatives / variantes ; cet aspect sera également pris en compte dans la discipline des aspects humains et spatiaux de l'évaluation environnementale.
415	Les réponses à la consultation publique appellent à préciser les modifications de destination incluses et nécessaires en fonction de l'augmentation de la qualité de vie des zones résidentielles et environnements de travail (tels que les tampons, parcs ou bois pour l'intégration du Ring ou à titre de compensation), des modifications de destination en fonction de la réduction de l'effet de barrière ou qui sont nécessaires en fonction de l'accessibilité multimodale. De plus, il est demandé de clarifier la délimitation concrète de la zone du plan ainsi que les modifications de destination prévues.	La zone du plan, telle qu'elle figure dans la note de démarrage, a été largement délimitée. Comme indiqué dans la note de démarrage, la zone de planification effective du PESR est plus restreinte. Il est donc faux d'affirmer que toutes les parcelles situées dans cette zone de planification indicative recevront une autre destination. Les parcelles pour lesquelles des modifications de destination seront incluses dans le PESR ne seront précisées qu'après une étude plus approfondie.
416	Les réponses participatives appellent à la réalisation d'une étude appropriée des alternatives et de ne pas se baser sur la décision du Gouvernement flamand de 2013.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation.
417	Les réponses participatives appellent à la création d'un parc paysager au niveau du Bois du Laerbeek. Il est demandé d'élargir le Bois du Laerbeek et de l'inclure dans le PESR par le biais de modifications de destinations.	L'étude des alternatives comprend également des variantes avec un profil longitudinal abaissé / un encastrement / un large pont paysager / un surplomb. La note d'orientation décrit les variantes raisonnables. L'annexe 6 de la note d'orientation donne un aperçu de l'étude de ces variantes raisonnables. Ses effets sont examinés dans les analyses d'impact.
418	Les réponses participatives appellent à l'inclusion de réglementations urbanistiques supplémentaires pour les zones d'activités le long du R0.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
419	Les réponses participatives demandent une étude sur l'impact du bruit, de la visibilité et de la pollution.	Ces sujets seront étudiés dans l'évaluation environnementale.
420	Les réponses participatives appellent à une introduction accélérée de transports en commun de qualité dans la région autour de Bruxelles.	Toutes les liaisons en transports en commun à proximité du R0 ne sont pas incluses dans ce plan. Dès lors, il est fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. Plusieurs liaisons en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Dans les régions de transport de la périphérie flamande, une réflexion sera menée sur les liaisons en transports en commun dans un environnement plus large.
422	Les réactions participatives demandent des garanties sur les liaisons cyclables et en transports en commun. Ces aspects doivent être inclus dans le PESR.	De nombreuses liaisons cyclables et de transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large.  En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
423	Les participants à la consultation publique s'interrogent sur la manière dont les imputations de la mobilité seront réalisées par rapport au vélo et aux transports en commun.	Il est fait référence à la Note d'orientation - Chapitre 5 - Portée de l'évaluation environnementale, discipline de la mobilité.



	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
424	Les participants à la consultation publique s'interrogent sur la manière dont les imputations de la mobilité seront réalisées.	La méthodologie de l'évaluation de la discipline de la mobilité humaine a été incluse dans la section Portée de la note de démarrage et est répétée dans la note d'orientation. L'évaluation environnementale couvre, entre autres, la diminution du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison de différents choix d'itinéraires en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0) et l'augmentation du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison d'un recours éventuellement plus intense aux voitures en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0), ainsi que les diminutions/augmentations sur le réseau routier principal.  Dans l'évaluation environnementale, l'impact sur la répartition modale et l'intensité du trafic sur le réseau routier sous-jacent/réseau routier principal sera étudié en utilisant le modèle de trafic régional de la périphérie flamande pour objectiver ces aspects.  Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région.
425	Les réponses participatives exigent un aperçu du contenu du plan de réduction des nuisances et il est craint que ces mesures soient inefficaces.	La note processuelle précisera la manière dont le plan de réduction des nuisances sera traité et les moments auxquels il sera utilisé. Le plan de réduction des nuisances étudie des mesures ayant pour objet de réduire les nuisances pendant les travaux. Elles seront harmonisées avec l'alternative privilégiée ; il est donc impossible de fournir des détails à ce stade.
426	Les réactions participatives demandent des liaisons cyclables et en transports en commun davantage disponibles.	De nombreuses liaisons cyclables et de transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
427	Les réponses participatives demandent une plus grande clarté sur les alternatives qui seront étudiées. De plus, il est également demandé de préciser la typologie qui sera utilisée pour les carrefours.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact. Actuellement, l'étude est menée au niveau de la planification ; à mesure que la recherche progressera et que la conception deviendra plus concrète, des propositions pourront être formulées sur la typologie des carrefours.
428	Les réactions participatives s'interrogent sur l'accessibilité de Woluwe-Saint-Étienne dans le cadre du réaménagement du R0.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé et du désenclavement en résultant, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact de ces complexes d'entrées et de sorties est pris en compte dans l'évaluation environnementale. Dans les différentes alternatives, l'impact sur l'accessibilité des centres des villages, etc., sera examiné.  Les effets de la fermeture de différentes entrées et sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
429	Les réponses participatives réclament les détails de l'analyse ou les arguments qui ont conduit à privilégier l'option consistant à élargir le Ring.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Leur impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
430	Les réactions des participants demandent le calendrier exact de l'infrastructure cyclable prévue et des nouvelles lignes de bus et de trams. Il est demandé d'examiner ces projets dans leur ensemble avec le projet de réaménagement du Ring et de coordonner la réalisation de tous ces projets.	Le calendrier des différents projets dans le cadre du programme « Werken aan de Ring » peut être consulté sur le site Internet <a href="http://www.werkenaandering.be">www.werkenaandering.be</a> . De Werkvennootschap veille, en collaboration avec ses partenaires, à ce que la mise en œuvre des différents projets soit coordonnée aussi étroitement que possible.
431	Les réactions participatives demandent de préciser le lien entre le processus R0 et le Curieuzeneuzen.	Aucune mesure de la qualité de l'air n'est prévue dans le cadre de l'évaluation environnementale. Les résultats du projet Curieuzeneuzen seront inclus dans la discipline de l'air, s'ils sont disponibles et pertinents.  Dans la discipline de l'air, un contrôle sera réalisé sur la base des seules normes du Vlare. Les examens sur la base des normes de l'OMS sont réalisés dans le domaine de la santé humaine.
432	Les réponses participatives s'interrogent sur la possibilité d'optimiser les autoroutes cyclables existantes le long des voies ferrées ou de prévoir des autoroutes cyclables supplémentaires.	Les liaisons cyclables possibles et les autoroutes cyclables sont incluses dans toutes les alternatives. Cela est détaillé dans la note d'orientation.
433	Les réactions participatives s'interrogent sur une justification du réaménagement du R0 en lien avec les autres segments du R0 (ouest et est) et les futures autoroutes.	Diverses alternatives feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact sera examiné dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets. De plus, un autre processus a été initié pour la partie est du R0 et un processus sera également démarré pour la partie ouest du Ring. Tous ces processus sont suivis au sein de De Werkvennootschap, de telle sorte que la cohérence entre les différents processus demeure garantie.
434	Les réactions des participants s'interrogent sur les plans de conception du R0 afin de vérifier l'éventuel impact sur leurs maisons (dévaluation, ...).	La note de démarrage et la première note processuelle ont été élaborées au début du processus de planification. Diverses alternatives et variantes seront incluses dans la note d'orientation et la deuxième note processuelle. Au fur et à mesure que le processus et l'étude progresseront, le niveau de détail augmentera. Le PESR précisera in fine les destinations qui seront modifiées en fonction du réaménagement du R0. Le PESR sera suivi d'une demande de permis environnemental. Une vision complète des plans de conception et des travaux ne pourra être fournie qu'à la date de cette demande.
435	Les réactions des participants s'interrogent sur le calendrier du programme « Werken aan de Ring » et sur la date exacte du début des travaux.	Le calendrier des différents projets dans le cadre du programme « Werken aan de Ring » peut être consulté sur le site Internet <a href="http://www.werkenaandering.be">www.werkenaandering.be</a> .
436	Les réponses des participants exigent des cartes plus claires afin que la zone du plan puisse être localisée géographiquement.	La zone du plan, telle qu'elle figure dans la note de démarrage, a été largement délimitée. Comme indiqué dans la note de démarrage, la zone de planification effective du PESR ne sera déterminée qu'au stade de l'avant-projet et les parcelles recevant une destination différente seront précisées.
437	Les réponses participatives appellent une élaboration plus concrète du projet.	Dans le reste du processus, lorsqu'une alternative privilégiée aura été déterminée, le projet prendra une forme plus concrète.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
438	Les réactions participatives demandent une justification lorsque la situation du trafic local sera modifiée.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le réseau routier sous-jacent, seront abordés dans la discipline relative à la mobilité dans l'évaluation environnementale. Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative aux aspects humains-spatiaux.
439	Les réponses participatives demandent l'inclusion des documents mentionnés dans la note de démarrage.	Les documents auxquels il est fait référence seront disponibles sur les sites Internet <a href="http://www.omgevingvlaanderen.be/GRUP">www.omgevingvlaanderen.be/GRUP</a> et <a href="http://www.werkenaandering.be">www.werkenaandering.be</a> .
440	Les réactions participatives réclament une piste cyclable sécurisée le long de la De Limburg Stirumlaan.	De nombreuses liaisons cyclables et de transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
441	Les réactions participatives demandent de nouvelles destinations pour la compensation forestière dans le PESR.	Dans la discipline de la biodiversité, la superficie à déboiser et la végétation à arracher seront calculées. Si une compensation est applicable, elle sera élaborée, conformément au décret forestier, en concertation avec les parties concernées. Dans la mesure du possible et si cela s'avère utile, la compensation forestière est prévue dans la zone de planification même. Si nécessaire et utile, les terrains seront réaffectés.
442	Les réactions participatives demandent le programme exact « Werken aan de Ring ».	Le programme « Werken aan de Ring » est détaillé dans la note d'orientation et sur le site Internet <a href="http://www.werkenaandering.be">www.werkenaandering.be</a>
443	Les réactions participatives réclament des mesures contre le trafic de contournement.	Dans la note d'orientation, diverses alternatives et variantes seront incluses. Dans le cadre de l'évaluation de la discipline de la mobilité, l'impact sur le trafic de contournement et le trafic sur le réseau routier sous-jacent sera examiné.
444	Les réactions participatives s'interrogent sur les liaisons cyclables et piétonnes sécurisées le long du R0 entre Grand-Bigard et Wemmel.	De nombreuses liaisons cyclables et en transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »)
445	Les réactions participatives s'interrogent sur les liaisons cyclables et piétonnes sécurisées au-dessus et sous le R0.	De nombreuses liaisons cyclables et en transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »)
446	Les réactions participatives demandent si toutes les parcelles situées dans la zone du plan recevront une (autre) destination.	La zone du plan, telle qu'elle figure dans la note de démarrage, a été largement délimitée. Comme indiqué dans la note de démarrage, la zone de planification effective du PESR est plus restreinte. Il est donc faux d'affirmer que toutes les parcelles situées dans cette zone de planification indicative recevront une autre destination. Les parcelles pour lesquelles des modifications de destination seront incluses dans le PESR ne seront précisées qu'après une étude approfondie.
447	Les réactions à la consultation publique demande si le R0 pourrait contribuer à un environnement plus respectueux du climat, également en tant que fournisseur d'eau, le cas échéant.	En ce qui concerne l'atténuation climatique, les émissions totales de CO <sub>2</sub> sont calculées par alternative, et ce, tant au niveau de l'étude/zone modélisée qu'au niveau de l'ensemble de la Flandre (calcul approximatif basé sur les véhicules-kilomètres). Aucun score d'impact n'est attribué aux augmentations ou diminutions des émissions de CO <sub>2</sub> , mais ces dernières sont utilisées pour évaluer la contribution du projet aux objectifs du plan flamand pour l'air et le climat.  En ce qui concerne l'adaptation au changement climatique, l'impact du plan sur le système de l'eau sera traité dans la discipline de l'eau. Dans un chapitre général sur le « réflexe climatique », la résistance climatique du plan sera discutée, ainsi que la possibilité pour le plan de contribuer à un environnement plus résistant au climat.
448	Les réponses participatives demandent si des conseils ont été demandés à la Région de Bruxelles-Capitale et aux communes de Bruxelles et s'il est possible de consulter ces conseils.	L'avis de la Région de Bruxelles-Capitale et des communes bruxelloises a été sollicité (voir liste annexée à la deuxième version de la note processuelle) ; les avis, commentaires et suggestions de la participation sont repris dans la note d'orientation ; et dans ce tableau résumant le contenu de la participation et son traitement.
449	Les participants à la consultation publique demandent si un plan de zonage est nécessaire sur le territoire de Bruxelles.	Si, au cours de l'examen plus approfondi des alternatives, il apparaît qu'une modification des destinations incluses dans les plans de zonage pour le territoire de Bruxelles s'impose également, la procédure nécessaire sera suivie conformément au CoBAT.
450	Les participants à la consultation publique demandent si enquête a été menée auprès des riverains affectés par les travaux et si elle a été organisée dans le cadre de l'étude environnementale ?	Aucune enquête n'a été menée auprès des riverains dans le cadre spécifique de l'étude environnementale. L'étude environnementale a été menée sur la base de méthodologies scientifiques normalisées documentées dans les ouvrages de référence du RIE. Toutefois, le processus de participation, tel que décrit dans la deuxième note processuelle, implique les riverains autant que possible.
451	Les réactions participatives demandent si les travaux seront exécutés en phases et réclament une précision sur le lieu de début des travaux.	Il est encore trop tôt pour répondre à cette question à ce stade du processus de planification intégrée. Après la détermination finale du PESR, la demande de permis environnemental (environnementaux) sera introduite et les travaux débiteront.
452	Dans leurs réactions, les participants demandent s'il est possible de clarifier les destinations sous le viaduc de Vilvorde.	La remarque sera prise en compte dans la suite du processus. Au fur et à mesure que le processus et l'enquête progresseront, il sera possible d'aller plus en détail. Le projet de PESR indiquera les modifications de destination qui seront incluses in fine.
453	Dans leurs réactions, les participants demandent si le modèle de trafic anticipe et évalue l'effet du plan multimodal.	Les calculs multimodaux seront en effet effectués à l'aide du modèle de trafic régional pour la périphérie flamande.
454	Les réactions participatives demandent s'il est tenu compte de l'évolution des modalités relatives au vélo (speed pedelec, vélos ordinaires, trottinettes (électriques),...).	On veillera à ce que des mesures réalistes soient proposées. Cela relève de la méthodologie standard d'une évaluation environnementale. Dans ce cas, cela signifie que la capacité et l'aménagement de l'infrastructure cyclable proposée doivent être adaptés à l'utilisation prévue, tant en termes de nombre que de type d'usagers.
455	Les réactions participatives demandent d'indiquer dans le tableau « Schéma d'effet de l'intervention » (tableau 4-1, pp. 90-91 de la note de démarrage) que la phase « Préparation » a un effet direct sur l'effet de barrière et la fragmentation et un effet indirect sur la perte d'écotopes/biotopes.	Ce point sera complété dans le schéma des effets de l'intervention. Toutefois, au niveau de la planification, la phase de préparation et de construction ne sera examinée que s'il s'agit d'effets permanents. La phase de préparation et d'aménagement fait l'objet d'un examen approfondi au niveau du projet.
456	Les réponses des participants appellent à prêter une attention à l'accessibilité de la zone des bureaux et des hôtels de Diegem-Sud.	L'impact sur l'accessibilité des entreprises individuelles est, le cas échéant, examiné dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux.
457	Les réponses des participants appellent à prêter attention à l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, tout en se concentrant sur l'évitement du trafic de contournement.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le réseau routier sous-jacent, seront abordés dans la discipline relative à la mobilité dans l'évaluation environnementale. Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative aux aspects humains-spatiaux.
459	Les réponses des participants appellent à prêter une attention à la bonne accessibilité de Bruxelles à vélo depuis la périphérie.	De nombreuses liaisons cyclables et en transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »)
460	Les réactions des participants réclament que toutes les disciplines soient examinées et traitées sur un pied d'égalité lors de l'évaluation d'un scénario, d'une alternative ou d'une mesure (d'aménagement) privilégié. Une évaluation intégrée de toutes les disciplines est également demandée.	L'évaluation environnementale est établie conformément à la méthodologie standard et aux guides applicables ; dans ce cadre : - des sources aussi complètes et récentes que possible sont utilisées (pour autant qu'elles soient disponibles) ; - le traitement équivalent des disciplines est primordial (pas de « pondération » ou d'analyse multicritères dans laquelle une discipline « pèse » davantage ou moins) ; - une évaluation intégrale et une synthèse globale sont incluses.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
461	Les réponses participatives demandent que tous les domaines de la ZAR soient mentionnés.	Dans la note d'orientation, le chapitre « Situation juridique actuelle » sera complété et corrigé si nécessaire.
462	Les réponses des participants réclament que toutes les entrées et sorties de la zone Jette - A12 soient conservées.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, <u>des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.</u>
463	Les réponses à la consultation publique appellent à une meilleure cartographie des alternatives au rail et aux voies navigables intérieures.	Les réseaux ferroviaires et fluviaux ne relèvent pas du champ d'application de ce plan.  Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont impliqués dans l'ensemble du processus. Le projet s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring » et du programme « Werken aan de regio ».  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
464	Les réponses participatives appellent à la recherche d'alternatives à l'élargissement du Ring.	La note d'orientation décrit plus en détail les diverses alternatives et variantes à examiner. L'évaluation environnementale examinera les effets du plan (et les différentes alternatives d'aménagement) pour les différentes disciplines. Il convient également de noter qu'il s'agit d'un processus d'élaboration d'un plan et non de réalisation d'un projet.
465	Les réponses des participants demandent de prévoir des voies séparées ou un péage pour les camions.	Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région. La réalisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, mesures fiscales, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
466	Les réactions des participants demandent d'inclure les modifications de destination relatives à la qualité de vie dans ce PESR et de ne pas les inclure cela dans une étude ultérieure et le PESR.	Un des objectifs de planification du PESR est d'améliorer la qualité de vie. Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. L'étude ultérieure du PESR examinera les mesures et les modifications de destination nécessaires contribuant à la réalisation des objectifs.
467	Les réponses des participants appellent à de meilleures liaisons tangentielles de transport en commun le long du Ring.	De nombreuses liaisons cyclables et en transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une réflexion sera menée sur les liaisons en transports en commun et cyclables dans un environnement plus large.  En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
468	Les réactions des participants réclament de limiter le revêtement supplémentaire en fonction des eaux de surface.	Le degré de revêtement sera également évalué dans la discipline de l'eau.
469	Les réponses des participants appellent à la mise en œuvre de liaisons cyclables confortables et sécurisées entre Laeken et Wemmel via le Houba de Strooperbrug et via les infrastructures au niveau du parking C.	Les liaisons cyclables possibles et les autoroutes cyclables sont incluses dans toutes les alternatives. Cela est détaillé dans la note d'orientation.
470	Les réponses des participants appellent à la mise en œuvre de liaisons cyclables confortables et sécurisées entre Laeken et Grimbergen/Meise au niveau des infrastructures de l'A12.	Les liaisons cyclables possibles et les autoroutes cyclables sont incluses dans toutes les alternatives. Cela est détaillé dans la note d'orientation.
471	Les réponses des participants appellent à des propositions concrètes de planification et à des alternatives à l'objectif « d'intégration paysagère » pour les différentes zones. Le contexte économique et la structure spatiale ouverte sont très différents dans la zone de Zaventem et dans la zone de Wemmel. Dans la zone de Zaventem, l'agglomération prédomine et a un objectif économique important. En ce qui concerne la structure spatiale ouverte, l'accent est mis sur l'amélioration de la qualité et la cohérence de plusieurs structures spatiales ouvertes importantes qui traversent le R0 (par exemple, la liaison verte du parc Josaphat sur le Woluweveld, le Stockmanmolen, le parc communal, Nossegem jusque la Groene Vallei, la vallée de la Woluwe vers le Floordambos et la liaison verte dans le parc Driefonteinen vers l'hôpital militaire). Dans la zone de Wemmel, le R0 est enclavé dans un espace spatial ouvert important, dont le Bois du Laerbeek, qui a été reconnu comme site Natura 2000. Un élargissement du profil actuel engendre ici impact substantiel. Actuellement, la structure actuelle du Ring est également différente dans les deux zones. Sur la base des éléments ci-dessus, une approche différenciée des deux parties du R0 est demandée. Cet aspect n'est actuellement pas inclus dans la note de démarrage et devrait être développée en tant qu'alternative à part entière.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. De plus, plusieurs alternatives et variantes seront décrites dans la note d'orientation. Elles sont examinées dans les analyses d'impact. Sur la base des résultats des analyses d'impact, une approche différenciée entre les différentes parties du R0 pourra être envisagée. Dans le cas d'une approche différenciée, une ou plusieurs alternatives raisonnables seront soumises à l'étude RIE.
472	Les réponses participatives appellent à l'analyse des effets cumulatifs du trafic routier et du trafic aérien.	Pour la contribution au bruit du trafic aérien dans la zone d'étude, les cartes de bruit les plus récentes de l'aéroport de Zaventem sont utilisées. Toutefois, ce bruit est évalué qualitativement ; le bruit des avions (ou les bruits de circulation autres que routiers) n'est pas inclus dans le modèle de bruit.
474	Les réponses des participants exigent que les quatre objectifs de planification formulés soient pris en compte de manière équitable.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. L'alternative finalement privilégiée devra répondre à tous les objectifs de planification. Il est vrai que les différentes alternatives répondent aux différents objectifs de planification dans une mesure plus ou moins grande. Cela sera clarifié sur la base des analyses d'impact.
475	Les réponses participatives appellent à une réduction de la dégradation et de la fragmentation de la surface agricole.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  L'impact sur l'agriculture (utilisation de l'espace) et l'espace ouvert (expérience) sera étudié dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux.



	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
476	Les participants à la consultation publique demandent de conserver la sortie 10 en direction de la N9 à Asse et de la fermer en direction de la N9 Bruxelles. De plus, il est demandé de rouvrir l'ancienne sortie 10 pour les <3,5 T.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, <u>des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.</u>
477	Les participants à la consultation publique demandent que la sortie 8 Wemmel soit fermée.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, <u>des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.</u>
481	Les réponses des participants appellent à une clarification de l'objectif général global, à savoir un rapport coût-bénéfice socialement responsable.	Outre une étude spatiale/urbanistique, une évaluation environnementale et une évaluation de la sécurité externe, une analyse coûts-avantages sociaux (ACAS) sera également élaborée. La portée de cet aspect est décrite dans la note d'orientation. En effet, une autorité doit toujours tenir compte du rapport coûts-avantages sociaux des plans et projets. Sur la base de toutes ces études, le gouvernement flamand sera en mesure de faire un choix entre les alternatives étudiées.
483	Les réponses des participants demandent que les alternatives au réaménagement du Ring soient prises en compte dans le scénario d'une répartition modale ambitieuse (RMA). Ce scénario de RMA doit s'inscrire dans la vision de la mobilité métropolitaine - Good Move.	Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région. La réalisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, mesures fiscales, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
488	Dans leurs réponses, les participants demandent que la situation factuelle existante soit complétée et, le cas échéant, corrigée.	« La situation factuelle existante » sera complétée et corrigée si nécessaire.
491	Les réponses participatives exigent que la situation factuelle existante soit complétée avec le patrimoine immobilier (structures historiques telles que les prairies ouvertes, les routes creuses, les paysages protégés des villages, etc.).	« La situation factuelle existante » sera complétée et corrigée si nécessaire.
492	Les réactions participatives exigent que l'état factuel existant de la situation sonore soit correctement représenté (figures 34 et 43 de la note de démarrage).	« La situation factuelle existante » sera affinée et corrigée si nécessaire.
496	Dans leurs réponses, les participants demandent que la situation factuelle existante soit complétée.	« La situation factuelle existante » sera complétée et corrigée si nécessaire.
497	Les réponses participatives exigent de compléter le contexte juridique existant afférent aux cours d'eau, aux zones inondables,...	« La situation factuelle existante » sera complétée et corrigée si nécessaire.
498	Les réponses participatives exigent l'implication des résidents qui vivent à proximité des travaux.	La deuxième version de la note processuelle décrit le processus de coopération et de concertation avec les différents acteurs.
499	Dans leurs réponses, les participants réclament que les résidents soient informés au sujet du projet et des prochaines étapes du processus.	La deuxième version de la note processuelle décrit le processus de coopération et de concertation avec les différents acteurs.
501	Les réponses participatives demandent que les effets cumulatifs soient mesurés sur la base de mesures réelles qui sont cohérentes avec l'exposition réelle au bruit provenant du trafic aérien et routier.	La modélisation de l'air et du bruit repose sur les hypothèses les plus réalistes concernant la composition et les émissions du parc automobile et est étalonnée sur la base de mesures permanentes de l'air dans les stations de mesure VMM et IBGE, ainsi que de mesures du bruit sur le terrain. Dans le domaine de la santé humaine, cela est contrôlé par rapport aux valeurs limites de l'OMS.
504	Les réponses participatives demandent que la discipline du climat soit ajoutée à l'évaluation environnementale.	Les effets sur le climat seront traités comme une discipline distincte dans l'évaluation environnementale.
505	Les réponses participatives demandent que les objectifs du décret sur la politique intégrée de l'eau soient inclus dans le processus de planification.	Tant dans la conception du PESR que dans la conception finale, les objectifs du décret sur la politique intégrée de l'eau sont pris en compte et le décret est respecté.  Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.
506	Les réponses participatives appellent à une étude des effets sur le réseau routier sous-jacent afin d'évaluer les alternatives et les scénarios en termes de leur contribution à la réduction du trafic dans la Région de Bruxelles-Capitale. Cette analyse devrait également permettre de déterminer les mesures nécessaires sur le réseau routier sous-jacent pour atténuer l'impact.	Cet aspect sera examiné dans l'évaluation environnementale.
507	Les réponses participatives demandent d'étudier les effets de ce qui se passe pendant la phase de travaux et la capacité réduite en résultant du R0. Des alternatives suffisantes doivent être disponibles pour assurer un transfert modal en faveur des transports en commun (fréquence accrue d'un grand nombre de lignes de bus) et du vélo avant le début des travaux. Après les travaux, ces alternatives doivent demeurer avantageuses (cf. des pistes cyclables bien entretenues et une fréquence élevée des lignes de tram et de bus) afin que le transfert modal soit maintenu autant que possible.	La deuxième version de la note processuelle précisera, à titre indicatif, la manière dont le plan de réduction des nuisances sera traité et les moments auxquels il sera utilisé. Si les mesures de ce plan de réduction des nuisances sont liées au plan de zonage élaboré, elles seront également incluses dans la suite de l'enquête.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
508	Les réponses participatives appellent à une étude des effets de la phase de construction sur la mobilité au niveau du plan.	L'impact de la phase de construction sur la circulation n'est pas étudié au niveau du plan, mais est examiné dans le cadre de l'étude au niveau du projet.
509	Les réponses participatives appellent à une étude des effets de la phase de construction au niveau du plan.	Les effets pendant la phase de construction font l'objet d'une étude au niveau du projet, à savoir lors de la préparation (ultérieure) de l'évaluation environnementale au niveau du projet.
510	Les réponses à la consultation publique appellent à une description des effets causés par les émissions dues à la circulation.	Dans la discipline relative à l'air, les effets des émissions de CO <sub>2</sub> (et des émissions de NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> et EC) seront discutés dans le cadre de la zone modélisée. Les modifications des émissions en dehors de la zone modélisée (par exemple, au niveau de la Belgique) peuvent être déduits de manière indicative des changements dans le nombre de véhicules-kilomètres tels que calculés dans le modèle de trafic. Les normes Vlare pour l'air correspondent aux valeurs limites européennes.
511	Les réponses participatives demandent une combinaison des éléments des différents scénarios du S-RIE.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Leur impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
513	Les réactions participatives appellent à l'extension de l'autoroute cyclable sur la R22 jusqu'au territoire de Bruxelles.	De nombreuses liaisons cyclables et en transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
514	Les réponses participatives réclament l'examen de la séparation physique (et non le marquage) du trafic de transit et local sur le viaduc de Vilvorde.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. La séparation physique du trafic de transit et local sur le viaduc n'a pas été retenue comme alternative raisonnable. Cela est détaillé à l'annexe 5 de la note d'orientation.
515	Les réponses participatives appellent à l'étude des conséquences de la disparition des entrées et des sorties.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
516	Les réponses participatives demandent que la zone « verte » sous le viaduc soit rendue plus accessible et qu'elle soit conçue de manière fonctionnelle et attrayante (aménagement paysager), par exemple pour les loisirs.	La remarque sera prise en compte dans la suite du processus. Au fur et à mesure que le processus et l'enquête progresseront, il sera possible d'aller plus en détail.
517	Les réactions participatives exigent une justification et une motivation supplémentaires de l'historique et des objectifs.	Dans le chapitre « Historique », les hypothèses de départ et les objectifs du plan seront étayés et motivés.
518	Les réponses participatives demandent l'inclusion de l'historique du S-NET.	Dans la note d'orientation, l'historique des différents modes est détaillé dans la section « origine du projet ».
519	Les réponses participatives appellent à l'amélioration des lignes de bus actuelles et à rendre l'infrastructure des arrêts de bus plus confortable. Dans leurs réponses, les participants craignent que l'arrivée du tram-bus et la suppression des bus 820 et 232 qui en découle n'améliorent pas le réseau des transports en commun dans la périphérie Nord.	Comme indiqué dans la note de démarrage, si des interférences sont constatées entre les liaisons en transports en commun et la zone du plan pour le réaménagement du R0 et s'il est nécessaire de modifier la destination, le PESR inclura également des modifications de destination pour les liaisons en transports en commun. Toutefois, toutes les liaisons en transports en commun dans l'environnement large du R0 ne sont pas incluses dans ce plan.  Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Dans ce cadre, il convient également de noter qu'il existe en effet plusieurs partenaires/acteurs qui prennent des engagements dans un environnement plus large. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / <del>Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus</del> .
520	Les réponses des participants appellent à une meilleure description des goulets d'étranglement actuels.	La section « Historique, contexte et analyse » de la note d'orientation fournit une description et une illustration claires des goulets d'étranglement ainsi que de leur cause.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
521	Les réponses des participants exigent que le choix du principe de « séparation entre le trafic de transit et le trafic local » soit justifié. Ils affirment que ce principe n'a pas fait l'objet d'une étude suffisante dans le S-RIE.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. De plus, plusieurs alternatives et variantes seront étudiées. L'impact sera examiné dans les analyses d'impact.
527	Les réponses des participants appellent à clarifier davantage l'objectif de qualité de vie.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés.
528	Les réactions des participants exigent que les manquements dans le S-RIE soient corrigés dans le plan-RIE.	L'évaluation environnementale illustrera - de manière aussi complète et précise que possible - l'impact environnemental prévu au niveau du plan. Cela devrait normalement fournir de nouvelles perspectives par rapport au S-RIE. Toutefois, l'objectif de l'évaluation environnementale n'est pas d'apporter des réponses aux lacunes en termes de connaissances dans le S-RIE. Il n'est donc pas exclu que des lacunes dans les connaissances persistent ou que de nouvelles lacunes soient identifiées.
529	Les réactions participatives appellent à ce que la Limburg Stirumlaan reste ouverte pour les habitants de Wemmel.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le réseau routier sous-jacent, seront abordés dans la discipline relative à la mobilité dans l'évaluation environnementale. Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative aux aspects humains-spatiaux.
530	Les réponses participatives appellent à intégrer davantage et à développer les liaisons avec la Région de Bruxelles-Capitale.	Les plans juridiques bruxellois pertinents seront ajoutés au chapitre « Situation juridique existante ».
531	Les participants à la consultation publique demandent de préserver la Meisestraat (pont surplombant l'A12) afin que le quartier Het Treft demeure facilement accessible.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
532	Les réponses des participants appellent à un examen critique de la méthodologie du RIE pour l'air.	La méthode d'évaluation de la discipline de l'air est décrite dans la note d'orientation. La modélisation de l'air réalisée par VITO repose sur les hypothèses les plus réalistes possibles concernant la composition et les émissions du parc automobile. Les paramètres utilisés dans ce cadre seront annexés à l'évaluation environnementale.
533	Les réponses à la consultation publique appellent à un examen critique de la méthodologie du RIE pour la mobilité et sa coordination avec les différents plans politiques des différentes régions.	La méthode d'évaluation de la discipline de la mobilité est décrite dans la note d'orientation. Le cas échéant, il sera tenu compte des plans politiques de la Région de Bruxelles-Capitale. La pertinence dépend de la mesure dans laquelle le plan d'action est lié au projet de plan, d'une part, et des effets de ce dernier sur la Région de Bruxelles-Capitale, d'autre part. Cela sera expliqué dans l'évaluation environnementale.
534	Les réponses participatives demandent que des ressources soient déployées sur un réseau de trams périphérique situé à proximité du Ring. Ce réseau de tram express doit également faire l'objet d'une analyse sur la base de la qualité de vie et un soutien doit être généré.	Comme indiqué dans la note de démarrage, si des interférences sont constatées entre les liaisons en transports en commun et la zone du plan pour le réaménagement du R0 et s'il est nécessaire de modifier la destination, le PESR inclura également des modifications de destination pour les liaisons en transports en commun. Toutefois, toutes les liaisons en transports en commun dans l'environnement large du R0 ne sont pas incluses dans ce plan.  Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Dans ce cadre, il convient également de noter qu'il existe en effet plusieurs partenaires/acteurs qui prennent des engagements dans un environnement plus large. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.
535	Les réactions participatives demandent une évaluation des valeurs naturelles des abords du Ring.	Cet aspect est inclus et étudié dans la discipline de la biodiversité.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
536	Les réponses participatives demandent de mieux illustrer le désenclavement des zones d'activités.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le réseau routier sous-jacent, seront abordés dans la discipline relative à la mobilité dans l'évaluation environnementale.
537	Les réactions participatives demandent de conserver l'entrée et la sortie à Wezembeek-Oppem en raison de l'accessibilité de l'hôpital UCL.	L'entrée et la sortie à Wezembeek-Oppem n'entrent pas dans le champ d'application de la zone de planification et ne seront pas examinées dans le cadre de ce processus. Un autre processus a été engagé pour la partie est du R0. Ce commentaire sera examiné plus en détail dans le cadre de ce processus.
538	Les réponses participatives demandent de conserver l'entrée et la sortie à Strombeek-Bever.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
540	Les réponses participatives demandent d'élargir les modifications de destination énumérées.	La remarque sera prise en compte dans la suite du processus. Au fur et à mesure que le processus et l'enquête progresseront, il sera possible d'aller plus en détail. Le projet de PESR indiquera les destinations qui seront in fine incluses.
541	Les réponses des participants demandent que la liste et la description des espaces ouverts soient complétées.	« La situation factuelle existante » sera affinée et corrigée si nécessaire.
542	Les réponses des participants demandent que la liste des zones ayant une valeur biologique et leur cartographie soient affinées et, le cas échéant, corrigées.	« La situation factuelle existante » sera affinée et corrigée si nécessaire.
543	Les réponses des participants demandent que la liste et la description des structures vertes (liées à l'eau et à l'infrastructure) soient complétées.	« La situation factuelle existante » sera affinée et corrigée si nécessaire.
544	Les réponses des participants demandent que la transition vers des alternatives à la circulation automobile ne soit pas seulement envisagée autour de Bruxelles, mais qu'elle soit déjà stimulée dans les grandes villes environnantes telles que Louvain, Gand, Malines et, dans un deuxième temps, Halle, Haacht, Vilvorde et Alost.	Plusieurs mobipoints sont déjà aménagés dans le cadre du programme « Werken aan de Ring ». Des liaisons idéales continueront d'être recherchées au sein des régions de transport également. Les mobipoints déjà connus seront inclus dans la situation de référence et font donc partie des différents scénarios étudiés.
545	Les réponses des participants demandent une description plus large de l'objectif du plan en matière de « qualité de vie », à savoir en termes de mobilité, d'accessibilité des pôles verts et de biodiversité.	L'objectif de planification sera précisé dans la note d'orientation. L'aspect de l'accessibilité des espaces verts sera traité dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux.
547	Les réponses des participants demandent que l'objectif du plan soit complété par des éléments de capacité spatiale, de qualité spatiale et d'utilisation économique de l'espace.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. Lors de l'étude des alternatives, une attention particulière est également accordée à la manière de répondre à la demande d'utilisation économique de l'espace. L'impact sera examiné dans les analyses d'impact.
548	Les réponses des participants appellent à clarifier et à compléter les objectifs de planification.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
549	Dans leurs réactions, les participants demandent des éclaircissements sur la situation de référence.	La situation de référence sera détaillée dans l'évaluation environnementale au sein des diverses disciplines.
550	Les réponses des participants demandent que la situation de référence pour l'air soit basée sur des mesures précises effectuées aux heures de pointe et non sur des moyennes annuelles.	Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé sont principalement causés par une exposition à long terme et beaucoup moins par les pics de charge, raison pour laquelle les normes les plus importantes sont liées aux moyennes annuelles.  Les modélisations de l'air reposent sur des hypothèses les plus réalistes possibles en termes de composition et d'émissions du parc automobile et sont étalonnées sur la base de mesures permanentes de l'air dans les stations de mesure VMM et IBGE.
551	Dans leurs réponses, les participants appellent à compléter la situation de référence (contexte juridique existant) pour ce qui concerne l'infrastructure existante d'utilité publique.	Les impétrants existants pertinents et l'impact mutuel sur le projet seront décrits dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux de l'évaluation environnementale.
552	Dans leurs réponses, les participants réclament une analyse de la situation de référence sur le terrain.	Les visites sur le terrain sont au moins prévues par les experts en matière de bruit (en fonction des mesures de bruit), de biodiversité et de paysage.
555	Les réponses participatives réclament que le Ring ne soit pas élargi.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
556	Les réponses à la consultation demandent que le développement du réseau vert-bleu dans la zone de Wemmel (plus d'espace ouvert) et dans la zone de Zaventem (principalement de l'espace bâti) fasse l'objet d'une approche différenciée pour les deux zones. Il est demandé d'élaborer une alternative.	Comme indiqué dans la note de démarrage, si des interférences sont constatées entre les réseaux bleus-verts et la zone du plan pour le réaménagement du R0 et s'il est nécessaire de modifier la destination, le PESR inclura également des modifications de destination pour les réseaux bleus-verts. Toutefois, tous les réseaux bleus-verts dans l'environnement large du R0 ne sont pas inclus dans ce plan. Plusieurs alternatives et variantes seront décrites dans la note d'orientation. Elles sont examinées dans les analyses d'impact. Sur la base des résultats des analyses d'impact, une approche différenciée entre les différentes parties du R0 pourra être envisagée. Dans le cas d'une approche différenciée, une ou plusieurs alternatives raisonnables seront soumises à l'étude RIE.
557	Les réactions participatives demandent de conserver la liaison Laeken-Wemmel au niveau du Houba de Strooperbrug.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
558	Les réactions participatives demandent que la liaison pour la circulation automobile vers le quartier Beaulieu le long de la Pieter Schroonstraat demeure ouverte.	Pour les différentes alternatives et variantes, l'accessibilité des zones résidentielles et des zones d'activités, ainsi que l'impact sur le réseau routier sous-jacent, seront abordés dans la discipline relative à la mobilité dans l'évaluation environnementale. Dans les alternatives où des changements à l'infrastructure d'accès / accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sont proposés, l'accessibilité des zones résidentielles / zones d'activités sera évaluée dans la discipline relative aux aspects humains-spatiaux.
559	Les réponses participatives appellent à l'analyse de l'élargissement de la Belgicastraat.	Il s'agit d'une intervention très locale qui ne fait pas l'objet d'une étude au niveau du plan. La remarque sera prise en compte dans la suite du processus.
560	Les réponses participatives demandent que les diverses disciplines, telles que l'eau, la biodiversité, le paysage et les aspects humains et spatiaux, soient considérées à différents niveaux d'échelle, et pas uniquement à l'échelle micro.	Dans toutes les disciplines, les effets sont examinés jusqu'au niveau de l'échelle où ils sont pertinents.
561	Dans leurs réponses, les participants demandent que les alternatives suivantes soient étudiées : réduire le nombre d'entrées et de sorties via un réaménagement optimal des jonctions restantes devant construire des voies parallèles.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
562	Les réponses participatives appellent à l'analyse des alternatives suivantes : - Une structure parallèle à 2 x 2 voies (2 voies pour le trafic de transit + 2 voies pour le trafic local). - Une structure parallèle à 2 x 1 voie (2 voies pour le trafic de transit + 1 voie pour le trafic local).	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Leur impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
563	Dans leurs réponses, les participants demandent d'inclure l'objectif prioritaire suivant : améliorer la qualité de l'air et garantir un cadre de vie sain aux dizaines de milliers de personnes vivant à proximité du Ring de Bruxelles.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. Les effets sur la qualité de l'air et la santé sont examinés dans l'évaluation environnementale.



	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
564	Les réponses participatives demandent de décrire les prochaines étapes du processus (déroulement de la procédure) et le calendrier, y compris les étapes pour la réalisation du projet sur le territoire de Bruxelles.	Le processus, pour autant qu'il soit déjà connu, sera détaillé dans la deuxième version de la note processuelle. Dans la note d'orientation, les §§1.2.1 et 1.2.2 traitent des procédures applicables pour le réaménagement du Ring de Bruxelles - partie nord, sur le territoire flamand et bruxellois respectivement.
565	Les réactions participatives demandent que la Woluwelaan ne soit pas utilisée comme itinéraire de déviation temporaire pendant les travaux pour le R0.	Le plan de réduction des nuisances étudie des mesures ayant pour objet de réduire les nuisances pendant les travaux. Elles seront harmonisées avec l'alternative privilégiée ; il est donc impossible de fournir des détails à ce stade.
568	Les réponses participatives exigent une motivation claire de la manière dont l'augmentation de la capacité s'inscrit dans l'objectif du plan. De plus, elles demandent une alternative qui permet d'atteindre l'objectif du plan sans augmenter la capacité.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. De plus, diverses alternatives et variantes seront étudiées. Les différentes solutions reposent sur la tentative d'occuper moins d'espace ou moins de surface macadamisée et n'ont donc pas nécessairement pour point de départ une augmentation de la capacité. L'impact sera examiné dans les analyses d'impact.
570	Les réponses participatives demandent des éclaircissements sur les engagements concrets relatifs à l'apport de la population.	La deuxième version de la note processuelle et la note d'orientation (cette annexe 3) précisent la manière dont il est tenu compte des réactions à la consultation publique.
571	Les réponses participatives appellent à l'inclusion des réseaux écologiques dans l'objectif de qualité de vie. L'objectif de qualité de vie est désormais trop axé sur les aspects de mobilité. De plus, il est demandé que des ressources financières suffisantes soient prévues pour la mise en œuvre de ces mesures de qualité de vie et qu'elles ne soient pas répercutées sur d'autres acteurs.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. Les réseaux écologiques sont abordés dans différents objectifs de planification. Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que la ville de Bruxelles, les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
572	Les réactions participatives demandent un encastrement (partiel) du Ring au niveau de Jette.	L'étude des alternatives comprend également des variantes avec un profil longitudinal abaissé / un encastrement / un large pont paysager / un surplomb. La note d'orientation décrit les variantes raisonnables. L'annexe 6 de la note d'orientation donne un aperçu de l'étude de ces variantes raisonnables. Ses effets sont examinés dans les analyses d'impact.
573	Les réponses des participants demandent une sortie séparée pour le trafic prioritaire (ambulances) et, éventuellement, les transports en commun vers l'AZ.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, <b>des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.</b>
574	Les réponses participatives appellent à un meilleur encadrement du projet « Réaménagement du R0 » dans le cadre du programme « Werken aan de Ring ».	Dans la note d'orientation, le projet « Réaménagement du R0 - partie Nord » s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring ».
575	Les réponses participatives appellent à l'exécution d'une analyse des alternatives suivantes :	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Leur impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
576	Les réactions participatives appellent à la construction d'un pont cyclable à la hauteur du Bois du Laerbeek. Le passage cyclable souterrain actuel est dangereux.	De nombreuses liaisons cyclables et en transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
577	Les réponses participatives réclament une étude sur l'économie de la santé.	Les effets du plan sur la santé sont examinés par un expert RIE agréé dans la discipline de la santé humaine sur la base des résultats de la modélisation de l'air et du bruit. De plus, l'évaluation environnementale est soumise au contrôle de qualité de l'Agence pour les soins et la santé. L'ACAS inclura également les effets du plan sur la santé en termes de coûts et d'avantages.
578	Les réponses des participants appellent à une conception écologique de la zone tampon libérée à Strombeek à la suite du déplacement de l'axe de l'A12 Antwerpsesteenweg.	La remarque sera prise en compte dans la suite du processus. Au fur et à mesure que le processus et l'étude progresseront, il sera possible d'aller plus en détail. Le projet de PESR indiquera les destinations qui seront in fine incluses.
579	Les réponses participatives appellent à l'élaboration d'un PESR en concertation avec les communes.	La deuxième version de la note processuelle décrit le processus de coopération et de concertation avec les différents acteurs.
580	Les réponses participatives appellent à l'application d'un « evp environnemental » plus faible. L'evp environnemental actuellement repris dans la note de démarrage est deux fois plus élevé pour les véhicules utilitaires légers et cinq fois plus élevé pour les poids lourds que ce qui est normalement considéré comme l'evp selon le Vademecum Weginfrastructuur Autosnelwegen van Wegen en Verkeer 2018.	Il s'agit de l'occurrence d'un « EVP environnemental » qui reflète les différences entre les voitures particulières et les camions en termes d'émissions atmosphériques et sonores (approximatives), et non d'un EVP « ordinaire », qui est utilisé dans la conception des infrastructures de mobilité et qui est basé sur l'occupation de l'espace routier.
581	Les réponses des participants appellent à une délimitation plus concrète de la zone du projet et de la zone de planification possible.	La zone du plan, telle qu'elle figure dans la note de démarrage, a été largement délimitée. Comme indiqué dans la note de démarrage, la zone de planification effective du PESR ne sera déterminée qu'au stade de l'avant-projet et les parcelles recevant une destination différente seront précisées.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
583	Les réponses des participants appellent une description plus complète des conclusions du S-RIE et de la décision du Gouvernement flamand de 2013.	L'historique des études est brièvement mentionné dans la note d'orientation ; les études complètes sont disponibles et peuvent donc toujours être consultées.
584	Les réponses participatives appellent au maintien d'une liaison directe entre Zaventem et Woluwe-Saint-Étienne.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
585	Les réponses participatives appellent à l'étude d'un domaine plus large pour les effets sur l'eau.	Dans la discipline de l'eau, les effets seront étudiés à l'échelle tant micro que méso.
586	Les réactions participatives appellent à un parking de repos pour les camions afin qu'ils ne doivent pas stationner sur la bande d'arrêt d'urgence du R0 ou sur le parking du stade Roi Baudouin.	La problématique du stationnement des camions est considérée à plus grande échelle, à savoir le R0 et les autoroutes radiales. Ce point d'attention sera pris en compte au niveau de l'échelle des « Werken aan de regio » et sera également intégré dans les Régions de transport.
587	Dans leurs réponses, les participants demandent une ligne de tram au centre de Woluweaan jusqu'au Ring et à l'aéroport, dans le prolongement du tram 92 à Bruxelles.	Comme indiqué dans la note de démarrage, si des interférences sont constatées entre les liaisons en transports en commun et la zone du plan pour le réaménagement du R0 et s'il est nécessaire de modifier la destination, le PESR inclura également des modifications de destination pour les liaisons en transports en commun. Toutefois, toutes les liaisons en transports en commun dans l'environnement large du R0 ne sont pas incluses dans ce plan.  Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Dans ce cadre, il convient également de noter qu'il existe en effet plusieurs partenaires/acteurs qui prennent des engagements dans un environnement plus large. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.
593	Les réponses participatives demandent des possibilités uniformes et aisées de transition entre les différents moyens de transport en commun de la périphérie bruxelloise.	Des possibilités uniformes et aisées de transition entre les différents systèmes de transport en commun est important pour concrétiser un glissement dans la répartition modale. Cette question peut donc être soutenue, mais dépasse le cadre de l'étude. La région de transport de la périphérie flamande examinera plus en détail cette analyse.
597	Les réponses participatives demandent que l'accent soit d'abord mis sur la tarification routière et d'autres mesures de réduction du trafic. L'étape suivante consistera à déterminer les adaptations nécessaires devant être apportées à l'infrastructure routière.	Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région. La réalisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, mesures fiscales, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
598	Dans leurs réponses, les participants demandent de pourvoir les liaisons cyclables de structures spéciales profitant à la faune locale (couleuvres, salamandres, grenouilles, etc.).	La mise en place de structures spéciales pour la faune au niveau des structures de croisement se situe davantage au niveau du projet.
599	Les réponses participatives demandent l'insertion de chiffres qui clarifient davantage les tâches de conception.	Les chiffres des tâches de conception ne peuvent pas encore être ajoutés à la note d'orientation, car aucune alternative privilégiée n'a encore été retenue. Pour les différentes alternatives et variantes, du matériel visuel est toutefois déjà disponible dans la note d'orientation et ses annexes.
602	Les réponses participatives appellent à l'inclusion de mesures fiscales.	Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région. La réalisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, mesures fiscales, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
603	Les réponses participatives demandent l'ajout de données relatives à l'effet de barrière et à l'impact du R0 sur le cadre de vie en termes de bruit et de qualité de l'air.	La situation de référence sera détaillée dans l'évaluation environnementale au sein des diverses disciplines.
605	Les réactions participatives demandent d'étudier l'effet d'aspiration du trafic sur les routes locales.	La méthodologie de l'évaluation de la discipline de la mobilité humaine a été incluse dans la section Portée de la note de démarrage et est répétée dans la note d'orientation. L'évaluation environnementale couvre, entre autres, la diminution du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison de différents choix d'itinéraires en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0) et l'augmentation du trafic sur le réseau routier sous-jacent (en raison d'un recours éventuellement plus intense aux voitures en raison d'une meilleure fluidité du trafic sur le R0), ainsi que les diminutions/augmentations sur le réseau routier principal.  Dans l'évaluation environnementale, l'impact sur la répartition modale et l'intensité du trafic sur le réseau routier sous-jacent/réseau routier principal sera étudié en utilisant le modèle de trafic régional de la périphérie flamande pour objectiver ces aspects.
606	Les réponses participatives appellent à examiner l'alternance du sens de circulation sur certaines parties de la route à certains moments.	La remarque sera prise en compte dans la suite du processus.  Toutefois, si l'on tient compte des intensités des flux actuels aux heures de pointe du matin et du soir pour les différents sens de circulation, cela ne semble pas évident, car on ne distingue aucun flux principal important à des moments précis de la journée.
607	Les réponses participatives demandent que le niveau d'ambition du projet soit maintenu à un niveau suffisamment élevé. Il est demandé d'adapter les limites spatiales lorsqu'elles compromettent la qualité écologique.	Cette question sera étudiée dans la discipline de la biodiversité.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
609	Les réponses des participants appellent à une meilleure cartographie du réseau cyclable et piétonnier existant et souhaité dans la zone du projet, ainsi qu'à la résolution des goulets d'étranglement dans le cadre du programme « Werken aan de Ring ».	« La situation factuelle existante » sera affinée et corrigée si nécessaire. Lors du réaménagement du R0, les itinéraires cyclables et pédestres au-dessus, sous et le long du Ring seront pris en compte dans la mesure du possible.  L'impact du projet sur le réseau cyclable et pédestre récréatif sera étudié dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux de l'évaluation environnementale.
610	Les réponses des participants demandent que le chapitre « Historique » soit corrigé et clarifié si nécessaire.	Dans la note d'orientation, le chapitre « Historique » a été complété et corrigé où cela s'avérait nécessaire.
612	Les réponses des participants appellent à affiner encore le réseau hydrologique et, le cas échéant, à le corriger.	« La situation factuelle existante » a été détaillée et corrigée si nécessaire.
613	Les réponses des participants appellent à clarifier la distinction entre les indications symboliques et les destinations effectives.	Plusieurs exemples sont inclus dans la note d'orientation afin de préciser la signification des intentions du plan et ce qui les distingue. Dans le cas d'une désignation symbolique, la destination sous-jacente reste valable, tandis que dans le cas d'une destination effective, une nouvelle destination est donnée.
614	Les réactions des participants demandent de conserver le trajet initial du tram rapide (parallèle à l'A12).	De nombreuses liaisons cyclables et en transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de ring »).
615	Les réponses des participants demandent que la zone du plan soit étendue jusqu'au carrefour des 4 Bras.	La zone du plan délimitée dans la note de démarrage est limitée à la partie nord du R0, de E40 à E40. La partie est du R0 fera l'objet d'une étude dans un autre processus. Les recherches ultérieures tiendront compte des évolutions de l'environnement au sens large qui peuvent avoir un impact sur le R0 ou sur lequel le R0 peut avoir un impact.
616	Les réponses des participants demandent l'extension de la zone du plan à l'ensemble de la zone autour de Bruxelles, y compris le carrefour des 4 Bras et le carrefour Léonard.	La zone du plan délimitée dans la note de démarrage est limitée à la partie nord du R0, de E40 à E40. Un autre processus a été amorcé pour examiner la partie est du R0, qui comprend les carrefours des 4 Bras et Léonard.
617	Dans leurs réactions, les participants demandent d'élargir la zone du plan à l'ensemble de la zone autour de Bruxelles et à inclure les trois régions en tant que partenaires à part entière.	La zone du plan s'étend sur toute la zone de planification, à savoir entre - et y compris - les deux échangeurs du R0 avec le E40, et une certaine largeur de bande autour de ces échangeurs. Toute la zone autour de Bruxelles ne sera pas incluse. Toutefois, cela n'enlève rien au fait qu'il existe en tout état de cause une large consultation. La deuxième version de la note processuelle décrit la manière dont les acteurs ont collaboré et se sont concertés.
618	Les réponses des participants demandent que la zone du plan demeure aussi large que possible afin de tenir compte des modifications de destination en fonction de la qualité de vie.	La zone du plan, telle qu'elle figure dans la note de démarrage, a été largement délimitée. Comme indiqué dans la note de démarrage, la zone de planification effective du PESR ne sera déterminée qu'au stade de l'avant-projet et les parcelles recevant une destination différente seront précisées.
619	Les réponses participatives appellent au développement rapide du projet « Optimisation du R0 ».	La deuxième version de la note processuelle décrit et explique les étapes suivantes du processus.
620	Les réactions participatives réclament l'examen du trafic de contournement.	Dans la note d'orientation, diverses alternatives et variantes seront incluses. Dans le cadre de l'évaluation de la discipline de la mobilité, l'impact sur le trafic de contournement et le trafic sur le réseau routier sous-jacent sera examiné.
621	Les réponses participatives appellent une extension du champ des études sur la santé humaine.	L'évaluation des fonctions vulnérables individuelles est limitée à une zone de 2 km autour de la zone couverte par le plan. En outre, l'impact sur les fonctions vulnérables peut être assimilé à l'impact sur les résidents du secteur statistique comprenant ces fonctions.
622	Les réponses des participants appellent à un examen de la construction d'un nombre maximal de surplombs sur le Ring de Bruxelles.	L'étude des alternatives comprend également des variantes avec un profil longitudinal abaissé / un encastrement / un large pont paysager / un surplomb. La note d'orientation décrit les variantes raisonnables. L'annexe 6 de la note d'orientation donne un aperçu de l'étude de ces variantes raisonnables. Ses effets sont examinés dans les analyses d'impact.
623	Les réactions participatives demandent que les descriptions des alternatives envisagées soient incluses dans la note de démarrage.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact.



	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
625	Les participants demandent d'inclure dans la note de démarrage l'étude des futurs développements (technologiques) du trafic et qu'ils en soient tenu compte dans l'étude.	L'étude des alternatives et les évaluations d'impact tiendront compte des développements (futurs) technologiques (et autres). Cela est détaillé dans la note d'orientation.
626	Les réponses des participants appellent à une étude de la connexion entre la structure vert-bleu et le Floordambos dans la zone située entre l'A201 et l'E19.	Comme indiqué dans la note de démarrage, si des interférences sont constatées entre les réseaux bleus-verts et la zone du plan pour le réaménagement du R0 et s'il est nécessaire de modifier la destination, le PESR inclura également des modifications de destination pour les réseaux bleus-verts. Toutefois, tous les réseaux bleus-verts dans l'environnement large du R0 ne sont pas inclus dans ce plan.  Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.
627	Les réponses à la consultation appelle à prendre, en matière de nuisances sonores, plusieurs mesures relatives aux nuisances sonores, telles que l'excavation et le nivellement des pentes, la couverture du Ring, la limitation de vitesse, la pose d'un revêtement routier en déchets silencieux,...	L'étude des alternatives comprend également des variantes avec un profil longitudinal abaissé / un encastrement / un large pont paysager / un surplomb. La réduction de la vitesse est incluse comme variante. La note d'orientation décrit les variantes raisonnables. L'annexe 6 de la note d'orientation donne un aperçu de l'étude de ces variantes raisonnables. Ses effets sont examinés dans les analyses d'impact.  L'étude relative à l'impact sonore du Ring fait partie de l'évaluation environnementale. Pour les zones où des impacts sonores pertinents sont identifiés, l'évaluation environnementale au niveau du projet examinera les mesures (notamment, le revêtement routier silencieux, les murs anti-bruit et revêtements muraux anti-bruit) pouvant offrir une solution.
628	Les réponses recueillies lors de la consultation publique appellent à l'inclusion dans le plan de liaisons cyclables de croisement/transversales. Notamment : - le désenclavement du parc de recherches de Zellik le long de la voie ferrée (construction de la route OMA-B) ; - la poursuite de l'étude et de la réalisation de l'axe ferroviaire Diegem/Vilvorde et du tracé du canal ; - la réalisation de la piste cyclable le long de la voie ferrée Bruxelles-Louvain : en particulier, le chaînon manquant entre l'aéroport et Bruxelles, qui devrait traverser le R0, et la jonction le long du Keiberg.	De nombreuses liaisons cyclables et en transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large. En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport.
631	Les réponses des participants réclament que la qualité de l'air soit incluse dans l'objectif du plan.	Une clarification supplémentaire des objectifs de planification est incluse dans la note d'orientation.
632	Les réponses participatives appellent à prendre des mesures pour réduire les nuisances résultant des particules fines et du bruit, ainsi que l'impact visuel.	La remarque sera prise en compte dans la suite du processus. L'évaluation environnementale peut également prévoir des mesures d'atténuation à l'égard de ces aspects, et ce, pour les diverses solutions et variantes examinées.
633	Les réponses des participants demandent que davantage de mesures du bruit soient prises à de plus grandes distances.	La méthodologie d'évaluation de la discipline du bruit est décrite dans la note d'orientation. Les valeurs de bruit à de plus grandes distances du R0 sont déterminées par l'émission du trafic du réseau routier local et environnant et non/à peine par la contribution du R0. L'étalonnage des modèles de calcul basés sur des mesures de bruit à de plus grandes distances est imprécis en raison de l'impact de perturbation.
634	Les réponses des participants demandent que davantage de mesures du bruit soient prévues dans les environs de Grimbergen.	Des mesures de bruit sont prévues dans la sous-zone de Strombeek. Les alternatives proposées à l'évaluation environnementale sont calculées dans la discipline du bruit. Pour la contribution au bruit du trafic aérien dans la zone d'étude, les cartes de bruit les plus récentes de l'aéroport de Zaventem sont utilisées. Le traitement y afférent est uniquement qualitatif.
637	Les réponses des participants appellent à mettre davantage l'accent sur la dissuasion du recours à l'automobile et l'utilisation des transports en commun et des infrastructures cyclables.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
638	Les réponses des participants demandent de prévoir un plus grand nombre de mesures de la qualité de l'air.	Aucune mesure de la qualité de l'air n'est prévue dans le cadre de l'évaluation environnementale. Les résultats du projet Curieuzeneuzen seront inclus dans la discipline de l'air, s'ils sont disponibles et pertinents.  Dans la discipline de l'air, un contrôle sera réalisé sur la base des seules normes du Vlare. Les examens sur la base des normes de l'OMS sont réalisés dans le domaine de la santé humaine.
639	Les réactions des participants réclament davantage de park & rides. Par exemple, dans les gares, à Wemmel, au Parking C,... Il est demandé qu'ils soient prévus en dehors de Bruxelles.	Plusieurs mobipoints sont déjà aménagés dans le cadre du programme « Werken aan de Ring ». Des liaisons idéales continueront d'être recherchées au sein des régions de transport également. Les mobipoints déjà connus seront inclus dans la situation de référence et font donc partie des différents scénarios étudiés.
641	Les réponses des participants demandent qu'il soit davantage tenu compte des processus de planification en cours et des évolutions souhaitées en matière de construction de nouvelles infrastructures génératrices de mobilité dans la zone de planification, y compris dans la Région de Bruxelles-Capitale.	Dans la description de la situation existante, le lien avec les plans (politiques) de la Région de Bruxelles-Capitale est amélioré.  Le modèle de trafic utilisé tient compte des pôles de production et d'attraction existants et prévus pour la mobilité, tels que les zones résidentielles et les lieux de travail, et ce, tant dans la périphérie flamande que dans la Région de Bruxelles-Capitale. L'évaluation environnementale examinera également les effets sur la Région de Bruxelles-Capitale.
642	Les réponses des participants réclament l'étude des effets environnementaux sur le milieu environnant et sur le réseau routier.	Cette étude sera effectivement réalisée.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
643	Dans leurs réactions, les participants demandent de ne pas se baser sur l'avant-projet technique, mais de tenir suffisamment compte d'autres variantes ou alternatives.	Dans la note d'orientation et l'étude environnementale, le point de départ n'est plus l'avant-projet qui a été étudié en 2017/18. D'autres alternatives et variantes équivalentes sont également envisagées. Cela est détaillé dans la note d'orientation.
644	Les réponses des participants demandent le maintien d'un accès direct au Parking C.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
645	Les réponses des participants appellent également à prêter attention à l'optimisation des liaisons cyclables existantes.	Les liaisons cyclables possibles et les autoroutes cyclables sont incluses dans toutes les alternatives. Cela est détaillé dans la note d'orientation.
646	Les réponses participatives appellent à l'analyse des éléments suivants : - l'impact de la phase des travaux sur le trafic (déviations, réduction temporaire de capacité, etc.) - les effets indirects de la préparation à la biodiversité dus à la disparition des rangées d'arbres et autres éléments existants. Il en résulte une perte d'éléments de liaison pour la faune, par exemple à long terme. - l'impact des émissions sur les objectifs climatiques (et pas uniquement sur l'air)	L'impact de la phase de construction sur la circulation n'est pas étudié au niveau du plan, mais est examiné dans le cadre de l'étude au niveau du projet. L'impact de la disparition de rangées d'arbres sur la biodiversité est étudié dans la discipline de la biodiversité.  Les émissions totales sont calculées pour les polluants NO <sub>x</sub> , NO <sub>2</sub> , PM10, PM2,5, EC et CO <sub>2</sub> , tant au niveau de l'étude/zone modélisée qu'au niveau de l'ensemble de la Flandre (calcul approximatif basé sur les véhicules-kilomètres). Aucun score d'impact n'est attribué aux augmentations ou diminutions des émissions, mais ces dernières sont utilisées pour évaluer la contribution du projet aux objectifs du plan flamand pour l'air et le climat.
647	Les réponses des participants demandent que les routes locales soient coupées à certains endroits.	La note d'orientation souligne que, pour la discipline de la mobilité, il est indiqué que les calculs effectués à partir du modèle de trafic multimodal régional permettront de mieux comprendre le réseau routier sous-jacent. Si l'analyse démontre que des mesures d'atténuation doivent être proposées, une coupure est une des mesures qui pourraient être envisagées.
648	Les réponses des participants demandent des transports en commun et des arrêts bien adaptés.	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que la ville de Bruxelles, les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
649	Les réponses des participants demandent que le parking C soit exproprié et transformé en poumon vert.	Cette réponse participative ne répond pas aux objectifs du plan et n'entre pas dans son champ d'application.
650	Les réponses participatives réclament qu'il soit tenu compte de la présence de lignes à haute tension, de câbles à haute tension et de signalisation et de stations à haute tension.	Les câbles existants indiqués sur le plan régional seront inclus dans le plan graphique si le PESR prévoit de nouvelles destinations à cet endroit.
651	Les réponses participatives réclament la prise en compte des développements futurs sur les terrains de Montea, tant dans le RSS que dans l'évaluation environnementale. Montea souhaite utiliser l'ensemble du site pour le développement d'activités industrielles et/ou logistiques.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  L'éventuel impact sur les zones industrielles est traité dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux.
652	Les réponses participatives réclament qu'il soit tenu compte de l'augmentation prévue de la population.	Une prévision de l'évolution de la population jusqu'en 2030 est incluse dans la modélisation du trafic. Les calculs d'exposition dans la discipline de la santé humaine se fondent sur les chiffres actuels de la population, mais une attention particulière sera accordée aux grands projets de logement prévus à proximité immédiate de la zone de planification, dans la mesure où ils sont connus.
653	Les réponses participatives appellent à prendre en compte les nuisances sonores causées par le trafic aérien.	Pour la contribution au bruit du trafic aérien dans la zone d'étude, les cartes de bruit les plus récentes de l'aéroport de Zaventem sont utilisées. Toutefois, ce bruit est évalué qualitativement ; le bruit des avions (ou les bruits de circulation autres que routiers) n'est pas inclus dans le modèle de bruit.
654	Les réactions participatives demandent la prise en compte du plan de circulation du centre de Strombeek.	Cet aspect sera inclus dans l'évaluation environnementale.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
655	Les réactions participatives demandent la prise en compte des conditions préalables à proximité des conduites.	L'emplacement des conduites de Fluxys sera inclus dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux. Les dispositions mentionnées se réfèrent à la phase de mise en œuvre et ne sont donc pas pertinentes au niveau du plan.
656	Les réponses participatives réclament qu'il soit tenu compte de l'utilisation économique de l'espace et des décisions prises par le gouvernement flamand le 20 juillet 2018 concernant la politique relative aux espaces ouverts, au climat et à la qualité de l'air, dans l'élaboration des scénarios, afin qu'ils soient conformes à la vision du gouvernement flamand.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Lors de l'étude des alternatives, une attention particulière est également accordée à la manière de répondre à la demande d'utilisation économique de l'espace. L'impact sera examiné dans l'évaluation environnementale.
657	Les réponses participatives appellent à la clarification de passages spécifiques dans le cadre de l'objectif du plan : « il est indiqué que les autorités communales doivent prendre des mesures pour clarifier la hiérarchie des routes », sans plus de précisions.	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. De plus, plusieurs alternatives et variantes seront étudiées. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact de toutes ces alternatives est examiné dans les analyses d'impact. De plus, la note processuelle inclut le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Dans ce cadre, il convient également de noter qu'il existe en effet plusieurs partenaires/acteurs qui prennent des engagements dans un environnement plus large. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.
658	Les réponses des participants appellent à une clarification de passages spécifiques dans le cadre de l'objectif du plan : « Le programme est actuellement résumé en trois phrases. Le programme visé n'est pas suffisamment précisé ni les objectifs concrets - minimaux - à atteindre. »	Dans la note d'orientation, les objectifs de planification sont détaillés. De plus, plusieurs alternatives et variantes seront étudiées. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact de toutes ces alternatives est examiné dans les analyses d'impact. De plus, la note processuelle inclut le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Dans ce cadre, il convient également de noter qu'il existe en effet plusieurs partenaires/acteurs qui prennent des engagements dans un environnement plus large. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.
659	Les réactions à la consultation publique appellent à l'inclusion dans le PESR d'une réglementation urbanistique relative aux installations à haute tension.	Les câbles existants indiqués sur le plan régional seront, si le PESR prévoit de nouvelles destinations à cet endroit, inclus dans le plan graphique et des prescriptions urbanistiques y seront associées.
660	Les réponses des participants appellent à une étude là où le R0 peut être couvert afin de minimiser l'impact des particules fines et du bruit.	L'étude des alternatives comprend également des variantes avec un profil longitudinal abaissé / un encastrement / un large pont paysager / un surplomb. La note d'orientation décrit les variantes raisonnables. L'annexe 6 de la note d'orientation donne un aperçu de l'étude de ces variantes raisonnables. Ses effets sont examinés dans les analyses d'impact.
661	Les réponses à la consultation publique demandent des éclaircissements sur la question de savoir si les combiparkings et les P+R ont été inclus dans le plan.	Plusieurs mobipoints sont déjà aménagés dans le cadre du programme « Werken aan de Ring ». Des liaisons idéales continueront d'être recherchées au sein des régions de transport également. Les mobipoints déjà connus seront inclus dans la situation de référence et font donc partie des différents scénarios étudiés.
662	Les réponses à la consultation publique demandent de supprimer le virage vers la gauche sur la Ninoofsesteenweg pour la liaison avec le Ring (R0), et qu'un virage vers la droite menant au Ring, sans feux de signalisation, soit privilégié. Pour le changement de direction sur le Ring, la sortie 12 et la sortie 14, prenant alors la forme d'un trèfle (étiré), peuvent être utilisées. Au carrefour N8-R0, il est demandé d'organiser, sans investissement substantiel, un trèfle strict, un échangeur à flux continu. Pour ce faire, il convient d'utiliser les entrées et sorties existantes vers la Sylvain Dupuislaan, d'un côté, et les entrées et sorties du carrefour 12, de l'autre côté.	La jonction R0-N8 se situe au sud de l'échangeur E40-R0 à Grand-Bigard et donc, en dehors du périmètre du PESR. Cette suggestion sera évaluée ultérieurement au niveau du programme Werken aan de Ring, dans lequel le réaménagement de cette entrée et de cette sortie est défini comme un Quick Win.
663	Les réactions participatives réclament que la Woluwelaan soit utilisée comme une route de transit pendant les travaux sur le Ring, et ce, dans les deux sens.	Le plan de réduction des nuisances étudie des mesures ayant pour objet de réduire les nuisances pendant les travaux. Elles seront harmonisées avec l'alternative privilégiée ; il est donc impossible de fournir des détails à ce stade.
664	Les réponses participatives appellent à la prise en compte des évolutions spatiales futures et des différentes phases des travaux.	Par définition, les phases d'aménagement des développements spatiaux ne sont pas incluses dans la situation de référence.
667	Les réponses participatives demandent que deux voies de transit et deux voies parallèles soient considérées comme des alternatives à part entière.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Lors de l'étude des alternatives, une attention particulière est également accordée à la manière de répondre à la demande d'utilisation économique de l'espace. L'impact sera examiné dans les analyses d'impact.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
673	Les réponses participatives appellent à une approche intégrale de tous les modes de transport.	Le réaménagement du Ring dans le cadre de ce processus de planification intégrée sera envisagé de manière intégrée et multimodale, comme expliqué dans la note d'orientation. De plus, la note d'orientation inclut le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les travaux dans la région est également présenté. Il est également souligné que plusieurs partenaires/acteurs se sont effectivement engagés dans l'environnement au sens large, à savoir les villes, communes et administrations flamandes ainsi que les communes et administrations de Bruxelles. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.  En outre, il est également prévu qu'une répartition modale ambitieuse soit poursuivie dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).
674	Les réponses participatives appellent à des variantes encastrant (partiellement) le Ring.	L'étude des alternatives comprend également des variantes avec un profil longitudinal abaissé / un encastrement / un large pont paysager / un surplomb. La note d'orientation décrit les variantes raisonnables. L'annexe 6 de la note d'orientation donne un aperçu de l'étude de ces variantes raisonnables. Ses effets sont examinés dans les analyses d'impact.
675	Les réponses participatives appellent à inclure dans le plan des alternatives sûres à la voiture ; en ce qui concerne l'utilisation du vélo, cela ne peut se limiter au réseau cyclable supra-local.	De nombreuses liaisons cyclables et en transports en commun à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Werken aan de Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité des liaisons cyclables et en transports en commun ne nécessiteront pas de changement de destination et un permis d'environnement peut donc être demandé. Pour plusieurs de ces projets (Quick Wins), l'aménagement a déjà débuté. Dans la région de transport de la périphérie flamande, une attention particulière sera également portée aux liaisons en transports communs et cyclables dans un environnement plus large.  En vue de parvenir à une mobilité plus durable dans l'ensemble de la région, une attention encore plus grande sera accordée à l'avenir aux alternatives à la voiture. Cela sera activement inclus dans les régions de transport (« werken aan de regio »).
677	Les réponses des participants appellent à une communication et à une concertation avec les communes.	La deuxième version de la note processuelle décrit le processus de coopération et de concertation avec les différents acteurs.
678	Les réactions des participants appellent à des éclaircissements sur les projets « Werken aan de Ring ».	Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Werken aan de Ring », qui va bien au-delà du simple réaménagement du R0. Dans ce cadre, il convient également de noter qu'il existe en effet plusieurs partenaires/acteurs qui prennent des engagements dans un environnement plus large. La refonte du R0 n'est pas isolée, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / potentiels / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.
679	Les réponses participatives demandent d'étudier diverses alternatives d'aménagement, telles que : - la prévision d'une liaison routière sous ou au-dessus de l'A12 afin de conserver une liaison entre le quartier Treft à Bever et le centre de Strombeek - la transformation de la partie de l'A12 (au sud du R0) en boulevard urbain, en déplaçant les routes vers l'ouest (Treft) et de préférence avec l'Antwerpselaan afin de créer un espace vert plus large pour Strombeek (voir « P+R Esplanade » à Bruxelles). - La fermeture ou non des entrées et sorties n°2 « Strombeek » sur l'A12. - Différentes alternatives d'aménagement pour un carrefour compact R0-A12, y compris l'indication des différentes hauteurs (DNG) des niveaux de trafic.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela sera détaillé dans la note d'orientation.
680	Les réponses des participants appellent à l'examen de différents sites pour l'aménagement des P&R, et à leur coordination avec Bruxelles sur une base interrégionale.	Plusieurs mobipoints sont déjà aménagés dans le cadre du programme « Werken aan de Ring ». Des liaisons idéales continueront d'être recherchées au sein des régions de transport également. Les mobipoints déjà connus seront inclus dans la situation de référence et font donc partie des différents scénarios étudiés.
681	Les réponses participatives exigent que diverses options restent ouvertes et étudiées en profondeur jusqu'à ce que des solutions soient trouvées pour réduire les nuisances actuelles causées par le bruit, la pollution de l'air et les inondations.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
682	Les réponses des participants demandent des voies suffisamment larges (au moins 2,6 m) pour le transport lourd (>32 tonnes).	Le projet sera conforme au Vademecum Weginfrastructuur (VWI) - section autoroutière. Cela se fera au niveau du projet. Il est également tenu compte du VWI à ce stade du processus.

	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
683	Les réponses des participants demandent l'inclusion de l'obligation d'élaborer un plan de transport d'entreprise pour les parcs d'activités dans la zone couverte par le plan.	La remarque sera prise en compte dans la suite du processus. Au fur et à mesure que le processus et l'enquête progresseront, il sera possible d'aller plus en détail. Le projet de PESR précisera les prescriptions qui seront incluses ou les autres instruments qui pourront être utilisés.
684	Les réactions participatives réclament que, s'il existe déjà une vue d'ensemble des instruments pouvant être utilisés avec le plan d'exécution spatial envisagé, cette vue d'ensemble soit incluse dans la note de démarrage.	La note d'orientation contiendra une liste non exhaustive d'instruments pouvant être utilisés par le PESR.
685	Les réponses participatives demandent également une étude des effets secondaires. Les effets vont au-delà du Ring même.	La résistance climatique du plan sera discutée dans la discipline relative au climat de l'évaluation environnementale, à l'instar des possibilités pour le plan de contribuer à un environnement plus résistant au climat. L'augmentation ou la diminution des émissions de CO <sub>2</sub> par rapport à la proposition de plan est quantifiée.
686	Les réponses participatives demandent qu'il soit tenu compte des possibilités de renforcer le réseau vert-bleu. Ils soulignent les effets sur l'air, le bruit, le sol.	La note d'orientation explique les objectifs de planification sont précisés, notamment pour ce qui concerne l'amélioration du réseau vert-bleu. Les effets des différentes alternatives et variantes sur l'air, le bruit et le sol seront étudiés dans les disciplines respectives de l'étude RIE.
688	Les réponses participatives demandent explicitement l'élaboration d'une EIA / LER.	Une étude d'impact agricole (EIA) pour la zone du plan et son environnement sera demandée au ministère de l'Agriculture et de la Pêche. Les résultats de cette étude seront incorporés dans la discipline relative aux aspects humains et spatiaux. L'élaboration d'une LER n'est pas (encore) à l'ordre du jour au niveau de la planification. Le cas échéant, elle sera réalisée à un stade ultérieur (niveau du projet), si elle est pertinente.
689	Les réactions participatives réclament explicitement qu'il soit tenu compte de l'entretien du Bois du Laerbeek.	Les effets sur le Bois du Laerbeek feront l'objet d'une évaluation appropriée et seront également au cœur de la discipline de la biodiversité.
690	Les réactions participatives demandent de motiver à la raison pour laquelle aucune alternative de programme n'a été étudiée.	Le programme à réaliser est établi, en ce sens que, dans la zone de planification, l'objectif est d'intégrer une infrastructure de ring, ce qui implique également des interventions dans la zone de planification pour supprimer la barrière, améliorer l'accessibilité multimodale et la qualité de la vie. Il n'existe donc pas d'alternatives de lieu ni d'alternatives de programme. Diverses alternatives et variantes feront toutefois l'objet de recherches plus approfondies. Il s'agit des alternatives d'aménagement et de mise en œuvre et de variantes d'aménagement, de lieu et d'exploitation. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact.
691	Les réponses des participants demandent de préciser le lieu où déboucheront l'entrée et la sortie à la hauteur du bowling à Wommel. Il convient de tenir compte du paysage protégé autour de Ronkelhof.	En ce qui concerne les entrées et les sorties sur le R0 réaménagé, diverses alternatives seront prises en compte dans l'étude ultérieure. Cela est détaillé dans la note d'orientation.  Les effets de la fermeture des entrées et des sorties seront décrits dans l'évaluation environnementale. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront proposées pour limiter les effets de la fermeture.
692	Les réactions participatives demandent d'expliquer le motif pour lequel les alternatives ont négligé le Bois du Laerbeek et pour lequel la priorité a été donnée à la verdure plutôt qu'aux résidents.	Le plan RIE examine les effets tant sur la biodiversité que sur les humains. De même, l'amélioration de la qualité de vie (des résidents) est également un objectif du plan.
693	Les réponses participatives demandent de préciser les modifications de destination prévues. Une question spécifique à cet égard porte sur la destination du Bois du Laerbeek.	Des alternatives et variantes seront incluses dans la note d'orientation et la deuxième note processuelle. Au fur et à mesure que le processus et l'étude progresseront, le niveau de détail augmentera. Le PESR précisera in fine les destinations qui seront modifiées en fonction de la refonte effective du R0. Le PESR sera suivi d'une demande de permis environnemental. Une vision complète des travaux ne pourra être fournie qu'à la date de cette demande.
694	Les réponses participatives demandent de préciser les disciplines qui feront l'objet d'une étude et le niveau d'échelle auquel cette étude sera réalisée.	La note d'orientation précise les disciplines qui seront étudiées dans la partie « Portée plan-RIE ». La manière dont toutes les disciplines seront étudiées est précisée et, dans toutes les disciplines, les effets seront étudiés jusqu'au niveau de l'échelle où ils sont pertinents.
695	Les réactions participatives demandent si le scénario préféré privilégié par le gouvernement flamand avec la pression accrue du trafic produit encore aujourd'hui les résultats escomptés, à savoir une amélioration de la fluidité du trafic et un délestage des quartiers affectés par le trafic de contournement. Un scénario de modes de transport actifs - scénario 5 "2.03 - avec les évolutions récentes des modes de transport alternatifs (vélos électriques,...) et un « soutien » modifié parmi le grand public, ne serait-il pas complètement différent dans une analyse S-RIE et ACAS de ce qu'il était lors de son élaboration ?	Outre l'alternative privilégiée visée dans la question, diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. L'impact est pris en compte dans les analyses d'impact.  Partant d'une vision à plus long terme que le réaménagement du Ring, un scénario de développement est inclus dans l'évaluation environnementale. Ce scénario de répartition modale ambitieuse (RMA) suppose une réduction significative de l'utilisation de la voiture dans l'ensemble de la région. La concrétisation de cette répartition modale ambitieuse (initiatives de mobilité, technologie, aménagement du territoire, etc.) constitue un défi pour l'ensemble de la région et pour différents domaines politiques (« Werken aan de regio »).



	J	N
1	<b>Récapitulatif</b>	<b>Intégration dans la note d'orientation / Note processuelle - version 2</b>
696	Les réponses des participants indiquent que chaque discipline présente une situation de référence qui reflète la politique actuelle à court et à moyen terme. Si l'impact de la politique actuelle est déjà mauvais aujourd'hui, il est plus facile d'obtenir un résultat plus « positif » avec un projet. Même si ce résultat est encore mauvais. Afin de tirer les bonnes conclusions de l'analyse d'impact du présent projet R0, l'ambition doit être plus élevée et la réalisation des normes/objectifs européens doit donc être considérée comme prioritaire.	L'évaluation environnementale est effectuée conformément à la méthodologie standard, dans laquelle les effets sont évalués par rapport à la situation de référence. De plus la situation environnementale « absolue » dans la situation prévue sera également évaluée.
697	Les réactions participatives indiquent que l'impact d'une zone franche de 30 mètres (arrêté royal du 12 juillet 1956) doit être étudié et qu'il peut également être déplacé en raison d'un éventuel élargissement du Ring.	L'impact sur une zone franche de 30 m sera également évalué.
698	Les réponses participatives indiquent que, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, des modifications au plan de zonage régional (PZR) peuvent également être nécessaires, qu'une demande de permis doit être déposée et qu'une étude d'impact doit être réalisée. Il convient également de noter que le projet n'entre pas dans le champ d'application de l'entretien, de l'exploitation et de l'investissement dont la Région flamande est responsable pour cette partie du R0 en vertu de l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les routes transfrontalières (MB du 9 janvier 1992).	Le processus, pour autant qu'il soit déjà connu, sera détaillé dans la deuxième version de la note processuelle. Dans la note d'orientation, les §§1.2.1 et 1.2.2 traitent des procédures applicables pour le réaménagement du Ring de Bruxelles - partie nord, sur le territoire flamand et bruxellois respectivement.
699	Les réactions participatives soulignent la présence de renards, notamment dans le triangle R0, R22 et E40.	Dans la discipline de la biodiversité du RIE, les espèces présentes ou identifiées au niveau de la zone du plan sont cartographiées (sur la base des observations connues).
700	Les réactions participatives soulignent les effets résultant d'une augmentation du trafic, de la pollution atmosphérique, du bruit, de l'imperméabilisation et de la modification du sol.	L'évaluation environnementale examinera les effets du plan et donc, les différentes alternatives et variantes pour les différentes disciplines.
701	Les réactions à la consultation publique soulignent que la description des effets à étudier et de l'approche de fond des analyses d'impact est encore trop générale, car, d'une part, il n'existe pas d'autres alternatives, et, d'autre part, la méthodologie proposée n'a pas encore été suffisamment adaptée aux accords spécifiques (par exemple, la quantité d'eau) et le recours éventuel à des études supplémentaires a été incluse sans engagement (par exemple, étude de l'incidence agricole).	L'approche substantielle et méthodologique de l'analyse d'impact est déterminée sur la base, d'une part, de la note de démarrage et, d'autre part, de l'avis d'orientation. Sur la base des commentaires/avis sur la note de démarrage, des alternatives et des variantes ont été élaborées (voir description dans la note d'orientation), qui seront ensuite soumises aux analyses d'impact.
702	Les réactions participatives indiquent que le contexte (historique, spatial,...) du R0 doit être mieux esquissé.	Le chapitre « Historique, contexte et analyse » de la note d'orientation fournit une image claire du Ring.
703	Les réponses à la consultation publique soulignent que le viaduc de Vilvorde n'a pas été conçu (faisabilité technique du viaduc) pour l'aménagement de 4 bandes de circulation.	Diverses alternatives et variantes feront l'objet de recherches plus approfondies. Cela est détaillé dans la note d'orientation. Leur impact est pris en compte dans les analyses d'impact.