



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

**Note processuelle 4 -
annexe 6 Rapport sur la participation et le
traitement des réponses à la consultation publique**



**Vlaamse
overheid**



DE WERKVENNOOTSCHAP

**DEPARTEMENT
OMGEVING**



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



Ce document est l'annexe 6 de la note processuelle 4 du 24/12/21 pour le PESR « Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (RO) - partie Nord ».

Cette annexe contient le **Rapport sur la participation et le traitement des réponses à la consultation publique sur la note d'orientation 2**

Aperçu des autres annexes

Annexe 1. Avis de consultation publique Note de démarrage
Annexe 2. Liste des organes consultatifs Note de démarrage
Annexe 3. Rapports de l'équipe de planification

Annexe 4. Rapport sur la participation et le traitement des réponses à la consultation publique sur la note de démarrage
Annexe 5. Liste des organismes consultatifs Note d'orientation 3

Annexe 6. Rapport sur la participation et le traitement des réponses à la consultation publique sur la note d'orientation 2

PPI R0 Nord - Session d'information pour les acteurs administratifs - Consultation publique

Date de la concertation :	31/05/2021
Lieu :	Teams
Notre référence :	R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_001 Version : 1
Auteur(s) :	Filip De Malsche, Cathy Bril
Présents :	Liste des présences
Points discutés :	<ul style="list-style-type: none">• Cadre général - réaménagement R0 Nord• Procédure et processus - Réaménagement R0 Nord• Scoping du PPI - Réaménagement du R0 Nord• Suite

Rapport

1. GÉNÉRALITÉS

La présentation (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002) utilisée lors de la séance d'information sera publiée sur le site de l'équipe De Werkvennootschap avec le rapport. Ce rapport contient les questions posées lors de la session d'information (orale et chat) et les réponses données.

2. QUESTIONS POSÉES

Bruxelles Urbanisme : Une voie de moins avec une vitesse adaptée a-t-elle également été étudiée ? Dans le cadre de l'examen de la vitesse réduite, la limitation de vitesse sur les voies parallèles sera-t-elle portée à 50 km ?

DWV : Une voie de moins a été étudiée dans le cycle 1, mais elle a soulevé des problèmes inextricables au regard des objectifs du plan. Les problèmes subsistaient même dans le cadre de la RMA, ce qui a entraîné un reflux du trafic sur le réseau routier secondaire, avec pour conséquence une circulation de contournement. Cette variante n'a donc pas été retenue.

THV MoVeR0 : En ce qui concerne les vitesses étudiées : Alt 1 : Ring 100/h - variante 70/h ; Alt 2 : Ring 100/h + parallèle 70/h - variante tous à 70/h ; la variante de 50/h n'a pas été étudiée.

Bruxelles Urbanisme : Si la recherche est intéressante, la vitesse sera-t-elle également réduite sur la structure parallèle ?

THV MoVeR0 : Des enseignements seront tirés de l'étude ;

les deux systèmes seront étudiés avec une limitation à 70/h.

Ville de Vilvorde : Comment définissez-vous finalement la RMA 50/50 ?

THV MoVeRO : La RMA se base sur les objectifs pour la Région de Bruxelles-Capitale (Good Move) + la périphérie flamande cf. lettre du gouvernement flamand (-> réduire le trafic automobile de 50% dans la périphérie flamande).

Province du Brabant flamand : les scénarii avec réduction de la vitesse sont un plus (en effet, la sécurité routière est un objectif important). La présentation ne propose aucune mesure de lutte contre le trafic de contournement. Quel est le rôle de la tarification routière dans les scénarii (important pour la RMA) ? Comment pouvez-vous tendre vers une RMA avec des routes parallèles qui créent une capacité supplémentaire ? L'objectif de la RMA n'est-il pas contradictoire avec l'amélioration de la circulation ?

THV MoVeRO : + Mesures de lutte contre le trafic de contournement : Sur la base du cycle 1 du Plan RIE, des mesures d'atténuation ont été proposées, qui ont été incluses ; des mesures supplémentaires sont incluses dans les scénarii d'examen approfondi pour vérifier, par exemple, si elles ne génèrent pas d'autres effets négatifs. + Nous examinons les effets sur le Ring même afin d'obtenir un Ring sûr et fluide. Effets sur le Ring : par exemple, la réduction d'une voie a été analysée : problème sur le RRS entraîne des problèmes supplémentaires sur le Ring lors de la résolution. + Dans le cadre de la RMA, le Ring joue toujours un rôle important. La RMA n'a aucun impact sur Ring même.

Province du Brabant flamand : les routes parallèles ne créent-elles pas encore plus de barrières ?

THV MoVeRO : Du point de vue de la mobilité, les routes parallèles désignent un certain principe de séparation que vous appliquez. Vous avez besoin de plus qu'une seule bande et donc toujours d'un profil légèrement plus large. Ont-elles un effet de barrière plus large : sur la base du profil, oui, mais il convient également de tenir compte des passages souterrains, à savoir des passages/connexions pour les vélos, les transports publics et les piétons que nous voulons promouvoir. Il est vrai qu'une alternative est plus large que l'autre.

Commune de Jette : En ce qui concerne la consultation publique des citoyens : les citoyens des communes concernées (telles que Vilvorde, Wemmel, Zaventem) peuvent donner leur avis et formuler des commentaires via leurs administrations communales. Comment les citoyens de Jette doivent-ils procéder ?

Département de l'Environnement : Il est vrai que les dossiers peuvent être consultés dans les 14 communes concernées et que les observations peuvent y être formulées contre récépissé, et donc pas dans une autre commune. Mais tous les citoyens peuvent également le faire par voie numérique sur le site Internet du Département de

l'Environnement (grups.omgeving.vlaanderen.be) ou par courrier au Département de l'Environnement (Division Développement du territoire, Planification et projets environnementaux, Bâtiment Comte de Ferraris, Boulevard du Roi Albert II 20 boîte 7, 1000 Bruxelles). Cela est également mentionné dans les brochures que nous avons distribuées dans les communes bruxelloises situées le long du Ring. Une session d'information en français sera également organisée le 7/6.

De Lijn : l'impact du flux des transports publics (pas seulement la STIB) est-il inclus ? Et cela a un impact sur le budget. Je relève de nombreuses améliorations des autoroutes cyclables, mais je lis peu sur l'amélioration du réseau existant.

TVH MoVeR0 : Nous avons essayé de nous faire une idée de l'impact sur les transports publics à proximité directe du Ring (par exemple aux entrées et sorties...). Cela se situe au niveau du plan RIE de haut niveau, mais pas au niveau des axes. Si cela est insuffisant, un examen détaillé de la manière et des lieux où des améliorations supplémentaires peuvent être apportées peut être réalisé après le cycle 2.

STIB : question similaire à celle de Joachim Nijs ; elle concerne l'impact du Plan RIE sur le choix des différents scénarii. Le plan RIE n'intègre pas tous les aspects de GOOD MOVE - une simulation adaptée a-t-elle été réalisée ?

THV MoVeR0 : Durant le cycle 1, il a été tenu compte des données alors connues de GOOD MOVE. Discussion complémentaire relative au péage urbain (5 km/h a été simulé ici) + les réseaux maillés : cet effet n'a pas pu être pris en compte car Bruxelles Mobilité n'a pas précisé la manière d'en tenir compte dans les simulations. Un test à 30 km a été effectué ; la vitesse moyenne dans ces rues est probablement limitée à 30 km environ. Nous examinons avec Bruxelles Mobilité comment nous pouvons procéder différemment.



Commune de Kraainem : Il est important que les résidents de Bruxelles sachent qu'ils peuvent répondre par lettre ou par Internet. Nous constatons de nombreuses réactions sur les réseaux sociaux, par exemple au sujet de la coupure du R22 à Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre...

DWV : Nous faisons ce que nous pouvons. Les communes ont également un rôle important à jouer dans la diffusion de l'information. Sur notre site Internet, les informations sont également disponibles en français et en anglais. Une brochure a également été distribuée à Bruxelles.

Province du Brabant flamand : j'ai vu que l'échangeur peut avoir un impact, notamment, sur le tracé de la piste cyclable du ring

DWV : Le réseau cyclable est en effet très important avec des investissements sans précédent dans les infrastructures cyclables. Entre-temps, nous travaillons également à l'élaboration de parties de la piste cyclable du Ring dans la phase d'étude.

Agence pour la Nature et la Forêt : N'est-il pas également possible de réaliser une séparation physique (douce) entre la voie parallèle et de transit dans la zone de Vilvorde ?

THV MoVeRO : Concernant la question de la séparation physique : Nous sommes de toute façon confrontés aux conditions préalables du viaduc existant. Un viaduc avec une séparation physique de 2 fois 2 voies ne serait pas approprié en raison de l'espace limité. Une ligne blanche n'est pas davantage optimale, car elle est difficile à faire respecter et, car des situations dangereuses peuvent survenir si le RT (ring de transit) ou le RU (ring urbain) est embouteillé. Ainsi, la capacité de deux voies pour le trafic de transit pourrait être trop limitée et les deux voies extérieures pourraient être trop peu utilisées.

3. LISTE DES PRÉSENCES

Organisation	Nombre de personnes présentes
De Werkvennootschap	3
THV MoVeRO	6
Commune de Dilbeek	1
Commune de Grimbergen	1
Commune de Jette	3
Commune de Crainhem	1
Commune de Machelen	3
Commune de Zaventem	1
Commune de Wezembeek-Oppem	1
Commune de Woluwe-Saint-Lambert	1
Commune de Wemmel	2
Ville de Vilvorde	2
Ville de Bruxelles	1
Bruxelles Urbanisme	1
Bruxelles Mobilité	1
Brussel Perspective	1
Bruxelles Environnement	1
VMM	2
Maître d'œuvre flamand	1
Province du Brabant Flamand	5
MTP	1
AWV	2
STIB	1
De Lijn	2
Agence pour le Patrimoine immobilier	1
Département de l'Agriculture et de la Pêche	1
Agence pour la Nature et les Forêts	2
Département de l'Environnement	2
Brabantse Kouters	1

4.

ANNEXES

Annexe 1 : Présentation avec réf. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002

PPI R0 Nord - Session d'information pour les groupes d'intérêt - Consultation publique

Date de la concertation :	31/05/2021
Lieu :	Teams
Notre référence :	R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_002 Version : 1
Auteur(s) :	Filip De Malsche, Cathy Bril
Présents :	Liste des présences
Points discutés :	<ul style="list-style-type: none">• Cadre général - réaménagement R0 Nord• Procédure et processus - Réaménagement R0 Nord• Scoping du PPI - Réaménagement du R0 Nord• Suite

Rapport

1. GÉNÉRALITÉS

La présentation (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002) utilisée lors de la séance d'information sera publiée sur le site de l'équipe De Werkvennootschap avec le rapport. Ce rapport contient les questions posées lors de la session d'information (orale et chat) et les réponses données.

2. QUESTIONS POSÉES

Aucune question spécifique n'a été posée.

3. LISTE DES PRÉSENCES

Organisation	Nombre de personnes présentes
De Werkvennootschap	3
THV MoVeR0	8
Département de l'Environnement	1
Billie Bonkers	1
VOKA	2
Febetra	1
Guildes rurales	1
Unizo	1
Réseau de mobilité durable	1
Boerenbond	1

4. ANNEXES

Annexe 1 : Présentation avec réf. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002

Session générale 31-05-2021

Objet	Question, idée, suggestion ou commentaire	Réponses formulées lors des webinaires
GÉNÉRALITÉS		
Objectifs du plan		
	Avons-nous notre mot à dire à ce sujet ? Pouvons-nous exercer une influence ? Quelle importance est accordée à l'objectif d'un plan ?	<i>Tous les objectifs du plan sont pris en compte de manière équivalente, et aucun poids n'est accordé à des objectifs particuliers du plan afin de les faire peser davantage.</i>
	Les facteurs de pondération sont-ils déterminés et annoncés à l'avance ?	<i>Au mieux, tous les objectifs du plan sont pris en compte de manière égale. Aucun poids n'est accordé à certains objectifs du plan</i>
	En ce qui concerne les décisions que vous prendrez, nous n'entendons nulle part que vous tiendrez compte des résidents et des usagers du ring, autour du ring, dans les villages	
<i>Qualité de vie</i>	La qualité de vie n'implique pas davantage de voies, mais moins de voies. L'intérêt d'une autoroute est de pouvoir rejoindre rapidement une destination et de pouvoir continuer à rouler.	
<i>Intégration paysagère</i>	Le participant relève des alternatives avec plus d'espaces verts et d'autres avec moins d'espaces verts. Comment la décision sera-t-elle prise ? En tant que résidents, nous souhaitons naturellement plus d'habitabilité et donc plus de verdure.	
<i>Sécurité routière</i>	Les accidents se produisent souvent à la fin des embouteillages, que vous provoquez au niveau de ces feux de circulation.	<i>Souvent, nous pouvons éviter, grâce à des boucles de détection, par exemple, les embouteillages sur les autoroutes - et donc également ce genre de situations. Nous y avons également réfléchi.</i>
<i>Accessibilité multimodale</i>	Quels sont les plans pour le réseau sous-jacent des bus ? Surtout pendant la durée des travaux. Les fréquences seront-elles augmentées ?	<i>Nous sommes en contact étroit avec De Lijn et la STIB, mais il est un peu tôt pour répondre à cette question maintenant.</i>
	La rénovation du ring n'aura-t-elle pas pour effet d'attirer davantage de trafic automobile, ce qui atténuera l'intention d'utiliser davantage des moyens de transport alternatifs.	
	La liaison ferroviaire Bruxelles-Dendermonde n'était pas reprise parmi celles qui devaient être garanties ?	
	Pourquoi la piste cyclable du ring ne longe-t-elle pas le Laarbeekbos à l'intérieur de R0 ?	<i>Le Laarbeekbos (à l'intérieur du Ring) a été désigné comme site Natura 2000, ce qui signifie qu'il s'agit d'une zone verte protégée et que le tracé préférentiel provisoire de la piste cyclable du Ring à cet endroit se situe à l'extérieur du Ring.</i>
Alternatives		
	Les résidents et votre société ne souhaitaient alors pas 5 voies, et la décision va pourtant dans ce sens.	
<i>Surplomb</i>	Existe-t-il - comme pour le Ring d'Anvers - une enquête sérieuse de surplomb ambitieux de certaines parties du Ring ? Un passage souterrain complet est donc théoriquement possible ?	<i>Cet aspect sera abordé plus tard au cours de la présentation. Si ce n'est pas clair, veuillez nous le faire savoir.</i>
<i>Parallèle</i>	La structure parallèle est-elle destinée à répartir TOUS les types de trafic ou établit-on une distinction entre les voitures et les poids lourds ?	<i>La séparation physique de l'alternative parallèle est une séparation entre le trafic du ring de transit et le trafic du ring urbain (et donc, en fonction de la destination).</i>
<i>Light</i>	De quelle longueur parle-t-on dans 1_LPa vs 1_LPb ? / Combien de mètres fait le surplomb herbeux et boisé dans la variante a (chacun séparément) ? Et combien de mètres mesure le surplomb le plus long dans la variante b ?	<i>Le surplomb dans le scénario d'un grand pont paysager est d'environ 350 mètres. S'il s'agit de deux ponts paysagers plus petits, ils mesureront environ 90-100 m chacun.</i>

Latéral	Quels ont été les facteurs incitant à ne pas poursuivre l'examen du groupe latéral ?	<i>Les recherches menées dans le cycle 1 du PPI ont démontré que le système a non seulement un impact important sur l'espace, mais également un mauvais fonctionnement. Les intersections sur la route latérale, par exemple, se sont avérées (très) mauvaises, même avec de grandes configurations d'intersection. Il a également été constaté que ce type de réaménagement avait des effets négatifs sur le réseau routier (local) secondaire.</i>
Variantes		
Vitesse	Si la limite de vitesse est modifiée, un contrôle du trajet sera-t-il également introduit sur le R0 ?	<i>Le contrôle du trajet et du respect relèvent de la police, mais à mesure que nous nous rapprochons de la mise en œuvre, nous allons certainement collaborer avec toutes les instances afin de déterminer ce qui peut encore être fait en matière de respect - Il est encore un peu trop tôt pour formuler une réponse concrète.</i>
	70 km/h est une vitesse ridiculement basse pour une autoroute.	<i>La vitesse de 70 km/h est principalement étudiée afin de déterminer les effets sur la fluidité du trafic et les aspects liés à la qualité de vie, tels que le bruit et les particules fines. L'objectif est de comparer avec la vitesse (de base) de 100 km/h.</i>
	La vitesse peut facilement être contrôlée de manière dynamique de nos jours, n'est-ce pas ? Cela ne représente pas un problème, n'est-ce pas ?	<i>À l'avenir (après le réaménagement), cela pourrait également s'appliquer au Ring.</i>
	Les limites de vitesse variables seront-elles également examinées (par exemple, 70 pendant les heures de pointe et 100 la nuit) ?	<i>À l'avenir, la gestion dynamique du trafic peut être utilisée, impliquant des vitesses variables appliquées en fonction de la situation sur le terrain (trafic fluide, congestion, accident, etc.)</i>
	Considérons alors 50 ou 30...	
	Tel est déjà le cas au début de l'E19. Avez-vous déjà essayé d'y circuler à une vitesse de 70 km/h ?	
	Cette vitesse est de toute façon dangereuse avec les camions étrangers.	
	Même à une vitesse de 70 km/h, vous mettez votre vie en danger sur une autoroute.	<i>Tout dépend de la façon dont cette route sera aménagée. Nous voulons PLUS de sécurité routière - le ring actuel est, comme nous l'avons mentionné au début de la présentation, extrêmement dangereux, avec environ 1 000 incidents et accidents par an. Si nous disposons d'une alternative préférée, nous nous assurerons naturellement de disposer d'un Ring non seulement moderne et sûr, mais également prêt pour l'avenir.</i>
	Concevez alors le Ring comme une zone 30, et vous atteindrez tous les objectifs...	
	Pourquoi la vitesse serait-elle limitée à 70 la nuit sur la route parallèle, lorsqu'il y a peu de trafic ? Ce n'est certainement pas envisageable sur une autoroute ?	<i>Dans le cadre de la procédure actuelle (PPI vers un PESR adapté), l'accent est mis sur le trafic de transit circulant à 100 ou 70. Les possibilités de signalisation dynamique (c'est-à-dire l'adaptation de la vitesse au volume de trafic) seront intégrées ultérieurement dans le projet.</i>
	Vous devez également adapter la vitesse de manière dynamique aux heures de pointe du matin, du soir et en dehors des heures de pointe plutôt qu'à une vitesse ridicule.	<i>C'est certainement possible. Le contrôle dynamique de la vitesse est certainement un élément que nous envisageons. Il est probable que cet aspect sera inclus dans le Ring du futur, comme nous l'avons mentionné précédemment.</i>
	Si vous circulez à 100 km/h sur le ring, vous êtes certain qu'un poids lourd vous suivra de près. Je ne peux imaginer de circuler à 90 ou à 70.	
	Il s'agit clairement d'un exercice "d'intimidation des automobilistes", qui vise à faire fuir le plus grand nombre de voitures possible en supprimant les liaisons rapides ou en les remplaçant par des feux de circulation gênants. La vitesse ridiculement basse de 70 km/h met la vie en danger sur une autoroute empruntée par des poids lourds étrangers. Je constate surtout un ring "théorique" et peu sûr, agrémenté de nouveaux problèmes, qui compliqueront encore la mobilité et le trafic de poids lourds. Un guidage dynamique du trafic sans restriction de vitesse durant des périodes calmes, est la seule solution.	<i>Notre histoire est définitivement une histoire ET - ET et nous allons, comme nous l'avons déjà dit, simplement résoudre de nombreux problèmes dangereux, sans en créer de nouveaux.</i>

<i>Échangeurs</i>	Un "complexe de carrefours" comporte-t-il toujours des feux de signalisation ?	<i>Ce n'est pas strictement nécessaire, mais à proximité du ring, cela est souvent nécessaire en raison du trafic. Par exemple, afin de garantir la sécurité du trafic, des passages ou des passages pour cyclistes et piétons et/ou faciliter la circulation des transports publics</i>
	Complexe de carrefours = feux de signalisation ?	<i>Pas nécessairement, mais, à proximité du ring, cela est souvent nécessaire en raison du trafic. Par exemple, afin de garantir la sécurité du trafic, des passages ou des passages pour cyclistes et piétons et/ou faciliter la circulation des transports publics.</i>
	Quel est l'avantage, en termes de mobilité, d'installer des feux de circulation là où la circulation est actuellement fluide?????	<i>Cela dépend de la situation, mais cela peut souvent représenter une énorme amélioration de la sécurité du trafic. De plus, les feux de signalisation permettent de doser parfaitement le trafic, et d'adapter parfaitement le contrôle de la signalisation aux intensités, qui diffèrent par exemple selon l'heure de pointe du matin/du soir/hors heure de pointe, et depuis les différentes directions.</i>
	Les feux de signalisation ne feront qu'accroître les embouteillages vers et depuis le centre de Bxl.	<i>Je suppose que vous parlez des feux de signalisation dans les échangeurs 3/4, comme cela vient d'être expliqué ? L'objectif est de déterminer les effets de ces mesures sur le deuxième cycle. Nous utilisons des modèles de trafic à cette fin. Ainsi, nous pouvons déterminer si des embouteillages se créent.</i>
	Les feux de signalisation ne sont pas inappropriés. Par le passé, ils étaient installés à Zaventem à l'entrée du Ring, sous le pont au niveau de l'aéroport. Ensuite un rond-point a été privilégié.	<i>Il est vrai que les ronds-points étaient très prisés. Aujourd'hui, grâce aux données mobiles et aux feux de signalisation intelligents, les feux de signalisation sont à nouveau privilégiés.</i>
Évaluation environnementale		
<i>Trafic de contournement</i>	Le trafic de contournement est-il également mesuré au sein de la Région de Bruxelles-Capitale ? Et l'impact des propositions sur ce trafic ?	<i>Le processus de planification intégrée (PPI) décrit les effets de part et d'autre du ring. Les modifications des flux de trafic sont cartographiées pour chaque alternative.</i>
	Avez-vous mesuré, en collaboration avec les fonctionnaires flamands, les conséquences du nouveau trafic de contournement en cours de développement et menant vers l'échangeur de Jette ou de Grimbergen, au lieu de l'accès N°8 ?	
<i>Impact du trafic sur l'environnement</i>	Puis-je trouver quelque part plus d'informations sur les conséquences possibles pour la Brusselsesteenweg N9 à Zellik ? Cet axe de circulation est actuellement en cours de réaménagement / les effets possibles pour la Brusselsesteenweg ? Des adaptations sont-elles également prévues ? Aujourd'hui, la situation du trafic y est déjà problématique	<i>Chaque alternative et variante du cycle 2 du processus de planification intégrée (PPI) sera étudiée à l'aide d'un modèle de trafic macroscopique. Cela permet de cartographier les effets du réaménagement sur le réseau routier secondaire, notamment la N9 et la Brusselsesteenweg. En outre, il convient également de mentionner qu'une série de mesures supplémentaires seront testées sur le réseau routier secondaire dans un scénario dit de recherche. Il s'agit notamment de mesures visant à préserver le centre de Zellik de tout trafic de transit.</i>
<i>Impact sur l'air</i>	Dans quelle mesure le profil longitudinal a-t-il un impact sur la pollution sonore ? La version "optimisée" n'est-elle pas plus polluante pour l'environnement ?	
	Quel est l'impact attendu de la récente "décision sur l'azote" du Conseil des litiges relatifs aux permis ?	
	Une telle piste cyclable longeant l'autoroute ne me semble pas très saine et agréable ...	<i>Tous les effets sont pris en compte dans les différentes études et des mesures d'atténuation différentes des effets indésirables peuvent être envisagées</i>
<i>Impact sur le bruit</i>	Dans quelle mesure le profil longitudinal a-t-il un impact sur la pollution sonore ? La version "optimisée" n'est-elle pas plus polluante pour l'environnement ?	<i>L'impact de toutes les alternatives est étudié dans un plan RIE. Un rapport d'impact environnemental, qui cartographie les effets sur l'environnement dans tous les domaines (comme la mobilité, mais également, par exemple, le bruit, les particules fines, l'occupation de l'espace, etc.) Ce rapport sera préparé au cours du second semestre de cette année pour les alternatives présentées ici. Des mesures d'atténuation éventuelles peuvent être déterminées sur cette base.</i>
<i>Mesures d'atténuation</i>	Des murs antibruit seront-ils prévus aux endroits où le Ring de Bruxelles traverse certaines zones résidentielles (par exemple à Crainhem) ?	<i>Les membres de l'équipe Réduction des nuisances en tiennent effectivement compte, ainsi que de tous les autres chantiers qui ont un impact à tous les niveaux d'échelle. De plus, une étude est actuellement menée sur la nécessité de diverses mesures d'atténuation (telles que les murs antibruit) sur la base du rapport sur les incidences environnementales au niveau du plan.</i>

	Le calendrier d'autres chantiers gigantesques, tels que celui d'Oosterweel, sera-t-il pris en compte ? Il y aura certainement un impact réciproque, en particulier pour les poids lourds.	
	Merci pour votre explication. Des murs antibruit sont-ils prévus au niveau de Zellik (N9), DZ1 ?	<i>Tout ce qui relève du programme "Travaux sur le Ring" est discuté avec les communes concernées. Ce sujet sera abordé dans la présentation. En effet, une étude de la qualité de vie et du bruit sera réalisée autour de Zellik.</i>
<i>La mobilité en général</i>	Quelle est la relation avec le plan de mobilité de Wemmel ou est-ce indépendant du plan de mobilité ?	
ACAS		
	Différence de coût entre l'alternative 1 et 2 ?	<i>L'aspect afférent au coût du Ring peut être divisé, d'une part, en coûts d'investissement directs (c'est-à-dire ce que nous payons aux entrepreneurs pour construire "l'infrastructure dure") et en coûts d'entretien pendant la durée de vie de l'infrastructure. D'autre part, il convient également de tenir compte des profits (c'est-à-dire des bénéfices pour la société) qui sont pris en compte (comme le gain de temps grâce à une meilleure mobilité, l'amélioration de la qualité de vie, etc.) Les deux aspects sont évalués l'un par rapport à l'autre. Cela est inclus dans une des annexes de la note d'orientation, à savoir l'ACAS (Analyse des coûts des avantages sociaux), un document public qui peut également être consulté sur le site Internet de De Werkvennootschap.</i>
	Délais de construction v1 et v2 ?	
	Le coût est-il pris en compte lors du choix ?	<i>Oui - dans une analyse coûts - avantages sociaux, qui est une étude importante.</i>
	Pas un mot sur le trafic de poids lourds étrangers, qui représente une part essentielle de la circulation. Ces conducteurs ne s'attendent pas aux propositions étranges que vous formulez.	
	Comment le coût est-il alors imputé dans le compromis des différentes solutions ?	<i>Par le biais d'une analyse coûts-avantages sociaux, qui est en fait réalisée de manière indépendante et qui indique le rendement du projet pour chaque euro investi</i>
	Un budget est-il prévu ?	<i>Nous utilisons une analyse coûts-avantages sociaux pour examiner le coût des différentes alternatives. Un "prix maximum" n'a pas encore été calculé. Nous souhaitons un projet ayant un impact positif sur la société.</i>
<i>Occupations des sols</i>	Quelle superficie de terres agricoles sera occupée entre Wemmel et Zellik ? Cela dépendra naturellement de la solution finale. Mais vous devez déjà en avoir une idée ?	<i>Effectivement, cela est actuellement examiné en fonction des alternatives. Nous examinons cet aspect et contacterons sous peu certains propriétaires terriens (pas uniquement agricoles). Il m'est difficile de préciser ce que cela représente concrètement par sous-zone, mais davantage d'informations sont fournies en la matière à l'annexe 13 de la note d'orientation sur le site Internet sous la rubrique "En savoir plus -> documents" à l'adresse werkenaandering.be.</i>
	Dans un tel projet, plusieurs expropriations seront inévitables. Comment se déroule ce projet ? Quand serez-vous informé ? Qui détermine la valeur de votre propriété ?	

Processus de participation		
	Comme la dernière fois, les citoyens ont été entendus, mais aucune suite n'a été donnée. Pourquoi vous donnez-vous tant de mal ?	
	Comment les résidents peuvent-ils formuler leurs préférences ?	
	Vous avez certainement écouté l'avis des citoyens et des groupes d'action... Naturellement, des décisions devront être prises à un moment donné. Et il est impossible de satisfaire tout le monde ! Espérons que nous trouverons le juste milieu...	<i>Nous espérons réaliser un projet soutenu, avec des améliorations en matière de mobilité, de sécurité et de qualité de vie pour tous.</i>
	De Werkvennootschap communique-t-elle avec Wemmel ? Et quid de l'enquête sur Wemmel ?	<i>La commune de Wemmel fait partie du groupe de travail pour la zone de Wemmel (entre l'E40 Grand-Bigard et l'A12), qui se réunit très régulièrement. Il y a donc bien une communication vers/depuis la commune. Nous allons examiner cela. Si vous souhaitez être informé, veuillez me communiquer votre adresse électronique ou envoyer un courriel à info@werkenaandering.be.</i>
	Le raccordement au ring sera déterminé en fonction des résultats de l'enquête de mobilité de Wemmel. Quand et comment la décision finale de cette enquête sera-t-elle connue ?	<i>Pour ce faire, vous devez vous adresser à la commune de Wemmel. Nous entretenons des contacts étroits avec elle.</i>
	Je suis désolé de le dire, mais cette présentation n'est absolument pas claire. Il me semble que l'objectif est précisément de ne pas informer délibérément le citoyen sur le fond en rendant les choses techniquement trop compliquées. Je suis peut-être trop stupide, mais tous ces termes techniques tels que nœud 4/4, nœud 3/4, complexe de raccordement... sans une explication appropriée, c'est complètement inutile. Si vous m'aviez préalablement informé que ce type de communication serait utilisé. C'est la dernière fois que je participe à ces séances d'explications. Scandaleux !	<i>Bonsoir. Je suis désolé d'entendre que la présentation est trop complexe. Nous avons distribué quelque 250 000 brochures dans la périphérie et à Bruxelles, dans lesquelles nous essayons de tout expliquer de manière très accessible. Il convient également d'ajouter notre site Internet et les réseaux sociaux. Il est très difficile de commenter un projet de cette envergure et de cette complexité sans faire preuve d'une certaine technicité. Nous ne voulons rien cacher - au contraire, nous essayons d'être très transparents à ce sujet - et nous essayons d'expliquer tous les concepts que nous utilisons, mais nous nous rendons compte que c'est effectivement difficile. Pour nous aussi, l'équilibre est difficile à trouver. Nous aurions aimé organiser plusieurs véritables sessions (comme en 2018 et 2019), car cela nous permet de fournir des informations individuelles, mais c'est ce que nous devons faire. Nous espérons pouvoir compter sur votre compréhension à cet égard. Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à nous contacter.</i>
	"Chapeau !" Présentation très claire et professionnelle. À demain.	
Future Proof		
	Capacité du Ring : l'impact éventuel de l'augmentation du télétravail structurel a-t-il été pris en compte ?	<i>Le projet fait en effet l'objet d'une étude Future Proof, incluse dans une des annexes de la note d'orientation (document public)</i>

ZONES		
SPÉCIFIQUES		
<i>Zone de Wemmel</i>	Zone de Wemmel : les bretelles d'accès à la Limburg Stirumlaan seront apparemment définitivement supprimées. Les entrées et sorties d'autoroute sont terminées sur le Stwg op Brussel. Donc tout le trafic débouche sur la Stwg op Brussel. Quelles solutions sont envisagées pour résoudre le problème de cette chaussée : une voie trop étroite où le trafic en provenance de Merchtem, Opwijk, Meise est déjà énorme... ? Des rumeurs d'expropriation circulent... Est-ce vrai ?	<i>Bonjour, je suppose que vous parlez de la Steenweg op Brussel ? Les effets sur cette route seront examinés en premier lieu. S'il s'avère que ces effets sont effectivement fortement négatifs, des mesures d'atténuation devront être prises dans le plan RIE (= rapport sur les incidences environnementales) à réaliser. Elles peuvent se présenter sous diverses formes, mais cela n'a pas encore été déterminé. Comme nous l'avons dit, il convient d'abord d'examiner les résultats des analyses du plan RIE.</i>
	Dans l'alternative 2, la distance entre la structure parallèle et les zones résidentielles Wilgendaal, Plataanlaan et Neerzellik sera encore réduite. Actuellement, la qualité de vie est déjà médiocre et le bruit est presque insupportable. UN DES OBJECTIFS EST D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE : comment peut-on combiner ces aspects ?	<i>Cette évaluation des objectifs du plan par rapport aux alternatives fait à nouveau partie de la phase suivante de l'étude. Tous les avantages et inconvénients des différentes alternatives sont ensuite comparés afin de choisir une alternative préférée de manière motivée. Naturellement, l'objectif est d'en atténuer les effets autant que possible.</i>
	Et pour le complexe d'entrées et de sorties à Jette, quels sont les plans précis ?	
	Peut-on envisager un surplomb presque complet dans un certain "slight" près de Wemmel, en cas d'abaissement du profil longitudinal ? Ou est-ce que je me trompe ? Et si oui, sur quelle distance ?	<i>Il est effectivement vrai que, près de Wemmel, un profil longitudinal abaissé est encore étudié comme variante. La variante d'un pont paysager maximal, situé entre la N290 et De L.Stirumlaan, sera approfondie.</i>
	Si je vois bien, les habitants de Merchtem éprouveront plus de difficultés pour rejoindre le Ring dans la zone 3 (Wemmel). Est-ce correct ? Ou peut-être avez-vous une alternative dans le projet ? / Et je dois dire que je suis d'accord avec beaucoup des points proposés par le projet, mais un flou règne au sujet de cette nouvelle version 9, qui me plaît telle qu'elle est aujourd'hui.	<i>Dans les alternatives, Wemmel et Merchtem seront raccordés via le complexe de raccordements optimisé et complété de Jette.</i>
	La commune de Wemmel n'anticipe-t-elle pas le scénario de Limburg Stirum (fermé) et de la Brusselse Steenweg, car elle a déjà lancé une enquête proposant la solution R0 comme point de départ.	
<i>Zone de Zaventem</i>	Le carrefour de l'aéroport est particulièrement fréquenté, ce qui générera encore des embouteillages...	<i>Tout est naturellement simulé et calculé pour que nous arrivions tous à l'aéroport sans encombre et en toute sécurité.</i>
	Quelle est la différence entre Alt 1 & 2 dans la DZ 8 ?	
	Le raccordement du ring vers Louvain n'a pas été discuté lors de la discussion sur Zaventem ? Les nuisances sonores y sont importantes. Comment cela sera-t-il pris en compte dans le futur scénario ? Le ring passe à environ 20 m derrière les maisons dans la Dennenlaan.	<i>Comme Heleen vient de le dire, le Tram express fait partie du projet Travaux sur le Ring. Pour le Tram Express, veuillez consulter le site suivant : https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/sneltram. De nombreuses études doivent encore être réalisées avant de pouvoir communiquer les calendriers concrets. Actuellement, l'ambition est de demander et d'obtenir le permis en 2022, puis de rechercher un entrepreneur en 2023, pour ensuite débiter les travaux.</i>

TSLR en général : en dehors de la portée de cette consultation publique		
	Vous souhaitez obtenir des informations sur la manière dont les travaux relatifs au Tram Express s'intègrent dans ce contexte ? Un calendrier concret y afférent ?	<i>Dans un premier temps, nous continuerons à travailler sur les sites propres pour le Ringtrambus - cela prendra plusieurs années. Ensuite, l'option d'utiliser cette ligne relèvera d'un choix politique, mais cette option n'a pas encore été écartée.</i>
	"Trambus provisoire" : la menace du TRAM du ring n'a pas encore été totalement écartée ? L'auteur de la question habite sur le trajet du trambus et il est clair qu'il n'attire pas de passagers supplémentaires par rapport au bus classique. Un tram du ring ne contribuera donc jamais à un transfert modal.	<i>Le carrefour Léonard fait partie de notre sous-projet "Réaménagement du Ring Partie Est". Il s'agit en l'occurrence du Réaménagement de la Partie nord du Ring. Il est vrai que la partie Est relève également de nos compétences - nous communiquerons davantage à ce sujet plus tard dans l'année. En attendant, veuillez consulter le site : https://www.werkenaandering.be/nl/ring-oost.</i>
	Merci pour cette présentation claire et précieuse. Un schéma illustre que le carrefour Léonard fait partie d'un futur projet. C'est bien ça ?	
	Ce virage dangereux de la Henneaulaan vers la petite ceinture n'est pas encore sur la carte. Nous construisons donc quelque chose de nouveau pour ensuite le démolir... Un budget suffisant est prévu, je présume ?	<i>Ce virage sera supprimé dans la situation future. Nous travaillons déjà sur la Henneaulaan, consultez le site http://werkenaandering.be/henneaulaan. La conception actuelle de la Henneaulaan est compatible avec les deux alternatives possibles pour le Ring, de telle sorte que nous ne devons pas la démolir - nous y avons pensé.</i>
	Combien de temps le viaduc actuel peut-il servir ?	<i>Vous voulez dire le Viaduc de Vilvorde ? Ce projet est actuellement à l'étude afin de commencer la mise en œuvre de la rénovation vers la mi-2022-2023. Le Viaduc est construit pour durer environ 100 ans. Comme il a été construit dans les années 1970, il devrait durer jusqu'en 2070. Une rénovation complète est nécessaire et nous la réaliserons à partir de 2022.</i>

PPI R0 Nord - Session d'information pour les acteurs administratifs - Consultation publique

Date de la concertation :	06/06/2021		
Lieu :	Teams		
Notre référence :	R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_004	Version :	1
Auteur(s) :	Margriet Deruyver, Melissa Thierie, Victor Mariën		
Présents :	Liste des présences		
Points discutés :	<ul style="list-style-type: none">• Cadre général - réaménagement R0 Nord• Procédure et processus - Réaménagement R0 Nord• Scoping du PPI - Réaménagement du R0 Nord• Suite• Zone d'Asse - Sous-zones 1 et 2• Zone de Wemmel - Sous-zones 3 et 4		

Rapport

1. GÉNÉRALITÉS

La présentation (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_003) utilisée lors de la séance d'information sera publiée sur le site de l'équipe De Werkvennootschap avec le rapport. Ce rapport contient les questions posées lors de la session d'information (orale et chat) et les réponses données.

2. PARTIE PLÉNIÈRE - ACTEURS ADMINISTRATIFS

De Werkvennootschap et le Département de l'Environnement expliquent la première partie. Des questions ont été posées pendant le chat.

3. TOUR DE TABLE

3.1. Zone d'Asse - Sous-zones 1 et 2

THV MoVer0 explique les parties 1 et 2 du schéma.

3.1.1. Questions posées

Commune de Wemmel : dans la zone située entre Ronkel et Hooghof, il existe un projet de paysage alimentaire. Géré par Innovatiepunt. La Flandre travaille à 2 projets. Soutien important en la matière. Innovatiepunt pilote le projet. Il s'agit d'une opportunité de faire un lien entre ces 2 zones vertes.

THV MoVeRO : Dans cette vision, l'intention est également de connecter ces zones vertes. Sur les plans de vision et les axonométries, les lignes et les plans vert foncé représentent les connexions forestières. Le vert clair représente les connexions d'espaces ouverts. Des efforts sont faits pour que ces connexions soient aussi optimales que possible.

Commune de Wemmel : dans quelle mesure De Werkvennootschap est-elle informée de ce projet ? Je voulais juste vous faire part de cette information afin qu'elle puisse être prise en compte à l'avenir.

THV MoVeRO : Le Département de l'Environnement est également informé. Ces projets peuvent certainement devenir complémentaires.

Département de l'environnement - Division PBM : Cet abaissement est-il uniquement réalisé en vue du pont paysager ? Ne présente-t-il pas également des avantages pour la fluidité du trafic (une pente moins raide ralentissant la circulation ?).

THV MoVeRO : Dans la situation actuelle, le ring continue de s'élever de manière relativement abrupte depuis le croisement avec la ligne de chemin de fer vers le Laarbeekbos. Cet aplatissement du profil longitudinal présente l'avantage supplémentaire que les vitesses des voitures et des camions restent plus ou moins constantes (l'harmonisation des vitesses favorise la sécurité du trafic) et les pentes moins fortes ont également une influence positive sur la limitation des émissions de CO².

Département de l'Environnement - Division PRM : pas de différence entre les deux variantes LP (dans la proposition avec les 2 ponts paysagers, l'aplatissement est moindre, cela a-t-il un impact différent sur la circulation en termes de technique de circulation ?

THV MoVeRO : Non, les deux variantes LP sont conçues dans le respect des normes et directives habituelles (pour éviter la perte de vitesse des camions).

Département Environnement - section PBM : Une liaison cyclable au niveau d'un pont paysager maximal est-elle une autoroute cyclable ?

THV MoVeRO : Cette liaison cyclable est le projet FRO (réseau cyclable MTP), une autoroute cyclable entre Asse et Jette. Dans ce segment, FRO et la piste cyclable du Ring suivent le même parcours (au travers du Ring). Dans la variante avec pont paysager maximal, cette liaison cyclable se trouve approximativement au milieu.

Département environnement - section PBM : pourquoi l'implanter au milieu ? La piste cyclable a également besoin d'être éclairée et d'être assez large. En l'implantant au milieu, les courbes sont assez importantes. Vous ne pouvez plus l'implanter sur le côté ?

THV MoVeRO : Le tracé de la piste cyclable du ring devra être détaillé dans une prochaine phase, cette suggestion sera étudiée plus avant. La position actuellement proposée pour cette jonction est également dictée par la topographie, la grande différence de hauteur qui doit être franchie en direction de l'UZ Jette. Le pont paysager maximal est prévu sur une largeur de 350 m, de sorte qu'outre le passage cycliste, un nombre suffisant de passages écologiques non perturbés sont possibles.

MTP : FRO est effectivement une véloroute.

Commune d'Asse : différence entre le large surplomb au niveau du Laarbeekbos et les 2 ponts paysagers. Comment faire la différence entre les deux modèles ?

THV MoVeRO : Le pont paysager au niveau du Laarbeekbos peut être réalisé à proximité du niveau du sol environnant en abaissant considérablement le profil longitudinal du ring. De cette manière, un pont paysager de 350 m de large peut être réalisé à un seul endroit (une seule connexion forestière au niveau du Laarbeekbos). La variante de profil longitudinal LPa repose sur une analyse plus large de cette zone, dans laquelle une connexion forestière (au niveau du Laarbeekbos est non seulement nécessaire, à l'instar d'une connexion herbeuse au niveau des champs ouverts du Hooghof, tant en termes paysagers qu'écologiques, plusieurs milieux seront connectés, offrant un écopassage à une plus grande diversité d'espèces cibles.

Commune de Jette : CR 9. La différence de hauteur est désormais de 8 m. Comment adapter dans le projet ? Une différence de hauteur supplémentaire de 12 m subsiste.

THV MoVeRO : Le CR 9 sera discuté dans DZ03 et DZ04. Dans cette zone, il existe également deux variantes pour le profil longitudinal du R0.

VLM : Profil longitudinal de la piste cyclable du ring. Raccordement entre F212 et FR0 au-dessus de la voie ferrée, mais un peu plus loin également au-dessus du R0. Craintes pour la cyclabilité sur ce tronçon. Une analyse a déjà été réalisée ?

THV MoVeRO : à cet endroit, il existe deux variantes du profil longitudinal du R0, dont un profil longitudinal (LPa) sera construit plus profondément que LPb (dans le cas de LPa, le ring devra donc moins s'élever). La distance entre le croisement avec la voie ferrée et le croisement de la piste cyclable du ring est déterminée de manière à ce que la pente de la piste cyclable du ring soit limitée à un maximum de 4 %. Ce point d'attention sera également inclus dans le développement futur du projet.

VLM : l'éclairage et les lampadaires doivent être traités avec précaution, paysage protégé, protection spéciale. Une solution technique doit être recherchée.

THV MoVeRO : L'éclairage de la piste cyclable dans ce paysage protégé est un point important à développer, par exemple la détection de mouvement peut être utilisée.

Commune d'Asse : complémentaires à la question de Jeroen sur la piste cyclable du ring : la connexion à l'autoroute cyclable n'est pas évident si vous venez de traverser la voie ferrée. Son emplacement était-il déjà déterminé au sud ou peut-il encore l'être au nord ?

THV MoVeRO : Le tracé de la piste cyclable du ring au nord de la voie ferrée est encore en cours de développement en coordination avec le projet Quick Win pour la réalisation de la piste cyclable du ring au sud de la voie ferrée.

Commune d'Asse : inclure l'importante étude Quick-Win relative au plan de relance afférent à la traversée de la ligne ferroviaire. L'embranchement sur la F212, mais en suivant la ligne de chemin de fer et la vallée derrière elle, est la partie la plus difficile.

THV MoVeRO : Dans l'élaboration de ce Quick win, les conséquences pour la poursuite de la piste cyclable du ring au nord de la voie ferrée devraient également être prises en compte (dans l'évaluation du tracé).

Commune d'Asse : encourage vraiment l'extension vers Maalbeek. L'embranchement de la zone industrielle se compose de deux éléments importants et est considéré positivement.

Commune d'Asse : zone PES Den Hoorinck : la liaison verte se dessine. Cette partie sera-t-elle toujours verte ? Cette zone se compose encore d'une rue, de services et de bureaux. On peut s'interroger sur leur complémentarité. Connexion verte très étroite.

THV MoVeRO : le RIE du plan a démontré que davantage de trafic de transit passera par le centre de Zellik. Le cordon ANPR dans le centre de Zellik et la construction de la route cargo pour désenclaver la zone industrielle de Maalbeek sans alourdir la N9 via le centre, ont été proposés comme mesures d'atténuation possibles. Des mesures peuvent également être prises sur la Pelgrims de Bigardlaan et la Frans Schachtstraat afin de garantir une utilisation optimale de la route des cargos comme accès de la zone industrielle au réseau routier supérieur.

VLM : Il me semble qu'il s'agit d'abord d'un raccourci entre la F212 et la FR0/Schapebaan/Romeinse steenweg, mais sans les qualités (ou les normes) d'une autoroute cyclable. Cela perturberait les qualités paysagères, écologiques et récréatives de la zone.

MTP : La nécessité de la partie de la piste cyclable du ring entre F2 et F212 n'est pas très claire.

DWV : Comme discuté, nous allons programmer une concertation avec les cyclistes concernés.

3.2. Zone de Wemmel - Sous-zones 3 et 4

THV MoVeRO fournit une explication.

3.2.1. Questions posées

Commune de Jette : dans la situation actuelle, on constate une différence de hauteur de 8 m entre la Dikke Beukenlaan et le R0. Le R0 sera encore davantage abaissé. Comment cette différence de hauteur supplémentaire sera-t-elle compensée au niveau du CR 9 ?

THV MoVeRO : le ring sera abaissé de 10-12 m au niveau du Laarbeekbos. Nous prévoyons un nouveau pont pour le CR 9 au-dessus du R0, qui compensera cette différence de hauteur à l'aide des nouvelles bretelles d'entrée et de sortie.

De Lijn : Le tram express doit être construit étant donné qu'il pourrait constituer une alternative pour une partie du trafic automobile. Selon les prévisions actuelles, ce projet ne pourrait être concrétisé avant 2027 au plus tôt. Dans quelle mesure les TSLR et les travaux afférents à ce tram pourront-ils être harmonisés afin que le calendrier pour le tram demeure réalisable ?

THV MoVeRO : Tous les projets sont coordonnés, le phasage de ces projets est discuté sur la Plateforme Réduire les nuisances. En d'autres termes, nous rechercherons une alternative privilégiée au début de l'année prochaine et pourrons ensuite l'échelonner plus clairement.

Commune de Meise : l'échangeur R0/A12 se trouve-t-il également sur le territoire de Meise ?

DWV : L'ensemble de l'échangeur R0/A12 se situe sur le territoire de Grimbergen.

Commune de Wemmel : La N290 est une rue étroite dans laquelle convergent l'accès de Wemmel au CR 9, le réseau central et le F213. Comment le F213 va-t-il s'intégrer ? Piste cyclable de 1,75 m ? L'objectif est d'aménager une piste cyclable dans les deux sens ? Aujourd'hui, une seule voie et une bande de stationnement. Ce tronçon est très étroit. Dans quelle mesure tout cela est-il réalisable ?

THV MoVeRO : Une étude (Quick Win) est en cours pour aménager le F213. Diverses alternatives sont encore sur la table (le long du Ronkel, le long de la N290, le long de la De Limburg Stirumlaan, la

Koningin Astridlaan, etc.) L'intensité du trafic sur la N290 sera certainement incluse dans cette étude.

Commune de Wemmel : La N290 fait également partie du réseau central de De Lijn. Aujourd'hui, un arrêt est aménagé sur la Steenweg op Brussel (N290). Une voie de bus sera-t-elle aménagée pour améliorer la circulation des transports publics ? Ou les bus mêleront-ils à la circulation automobile ?

THV MoVeRO : La N290 fait effectivement partie du réseau central de De Lijn. Le RIE du plan examine l'impact des différentes alternatives sur le réseau routier secondaire. Si des effets négatifs importants sont relevés sur la N290, des mesures d'atténuation devront être prises. En outre, un scénario de recherche est inclus dans le RIE du plan, qui examine spécifiquement les mesures sur le réseau routier secondaire.

Commune de Wemmel : Le budget de De Werkvennoostchap ou de la Région flamande tient-il compte de l'expropriation éventuelle des maisons de rangée qui existent encore le long de la N290 (50-60 maisons) afin d'y réaliser le projet à part entière ?

THV MoVeRO : Les dossiers d'expropriation seront lancés et rédigés lorsqu'une alternative préférentielle aura été choisie.

De Lijn : Comment le flux du réseau central est-il garanti ? Si le CR 8 est fermé, le trafic sur la N290 et sur la Dikke Beuklaan, faisant partie du réseau central, sera plus intense.

THV MoVeRO : La N290 et la Dikke Beuklaan font effectivement partie du réseau central de De Lijn. Le RIE du plan examine l'impact des différentes alternatives sur le réseau routier secondaire. Si des effets négatifs importants sont détectés sur la N290, la Dikke Beuklaan (ou d'autres axes empruntés par le réseau central), des mesures d'atténuation devront être prises pour garantir la circulation des transports publics. En outre, un scénario de recherche est inclus dans le RIE du plan, qui examine spécifiquement les mesures sur le réseau routier secondaire.

De Lijn : J'ai entendu que l'autoroute cyclable F213 se situera éventuellement sur la De Limburg Stirumlaan. Cet axe fait également partie du réseau central de De Lijn.

THV MoVeRO : Nous tiendrons compte des préoccupations dans l'enquête en cours concernant le QW F213.

Commune de Grimbergen : L'autoroute cyclable F28 le long de l'A12 s'arrête brusquement. La poursuite de cette autoroute cyclable en direction de Bruxelles n'est pas tout à fait claire, quelle est la suite du tracé ? Un raccordement sera prévu pour Strombeek-Bever.

THV MoVeRO : le F28 est aménagé à travers l'échangeur R0/A12 (la façon dont le tracé traverse l'échangeur R0/A12 dépend de l'alternative et de la variante). Au sud de l'échangeur, le F28 sera doté d'un tunnel sous l'A12 afin de se poursuivre le long de la N277 sur le côté ouest de l'A12 en direction de Bruxelles. Il est possible d'assurer une liaison entre F28 et Strombeek-Bever.

Commune de Grimbergen : la manière dont l'accès à P&G sera assuré n'est pas claire dans toutes les alternatives.

DWV : Une concertation a été menée avec P&G. Aucun problème avec les plans actuels

MoVeRO THV : dans presque toutes les alternatives et variantes, un raccordement à l'A12 est prévu sous la forme d'une jonction en T avec la N277. Toutefois, dans l'alternative 2 avec la variante 4/4 nœuds, c'est-à-dire G2a, il est impossible de prévoir cette intersection (en raison des directives relatives aux distances de sécurité routière entre l'échangeur R0/A12 et cette intersection). Dans cette alternative, un accès alternatif sera prévu à

partir de la zone industrielle de Strombeek-Bever Ouest vers le CR 7a.

MTP : Le tracé de la piste cyclable du ring n'est pas encore fixé, mais, dans le cycle 1, il se trouvait au nord du ring, alors qu'il est soudainement implanté ici au sud ; pourquoi ?

THV MoVeRO : Le tracé actuel souhaité de la piste cyclable du ring se situe entre le CR 7a et le CR 7 à l'intérieur du R0. Cela offre des possibilités de liaison avec les développements du parking C et du plateau du Heysel. De plus, d'un point de vue infratechnique, il est plus souhaitable d'aménager la piste cyclable du Ring sur le côté intérieur du R0 si l'on opte pour un échangeur 3/4. Le tracé de la piste cyclable du Ring n'étant pas encore finalisé, des optimisations sont encore possibles et font actuellement l'objet d'études complémentaires.

MTP : La piste cyclable du ring devra être complémentaire à la sélection de FRO via la Romeinsesteenweg. Le FRO peut alors remplir une fonction de desserte pour le plateau du Heysel et le parking C, entre autres, tandis que la piste cyclable du ring remplira une fonction de liaison sur une longue distance. Il est toutefois important que le ring se connecte au FRO de manière qualitative.

Municipalité de Jette : Le Collège s'oppose à l'élargissement du ring et à la conception du CR 9, telle qu'elle figure actuellement dans les plans.

DWV : La conception et l'emplacement du CR sont dictés par la sécurité du trafic (directives VWI) et les contraintes spatiales (telles que le paysage et le patrimoine protégés, Natura 2000, etc.). Cela a été expliqué en détail dans le groupe de travail technique de l'étude d'accès au plateau du Heysel. Si vous souhaitez plus d'informations à ce sujet, nous pouvons certainement organiser une session séparée à ce sujet.

AWV : intégrer la contribution de l'EISR dans la suite du processus. Certains points d'intérêt sont apparus, qui peuvent avoir un impact sur les profils longitudinaux, transversaux. Les alternatives élaborées doivent en tenir compte.

THV MoVeRO Toujours dans le cycle 2, une EISR sera réalisée sur la base des différentes alternatives. Les commentaires formulés sur le cycle 1 seront intégrés.

4. LISTE DES PRÉSENCES

Organisation	Nombre de personnes présentes
De Werkvennootschap	3
THV MoVeRO	14
Commune d'Asse	3
Commune de Dilbeek	1
Commune de Meise	1
Commune de Grimbergen	1
Commune de Jette	2
Commune de Wemmel	4
Ville de Bruxelles	2
Bruxelles Urbanisme	1
Bruxelles Mobilité	1
VLM	1
Province du Brabant Flamand	1
MTP	2
AWV	1
STIB	1
De Lijn	3
Agence pour le Patrimoine immobilier	1
Agence pour la Nature et les Forêts	1
Département Environnement	2

5. ANNEXES

Annexe 1 : Présentation avec réf. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002

PPI R0 Nord - Session d'information pour les groupes d'intérêt - Consultation publique

Date de la concertation :	01/06/2021		
Lieu :	Teams		
Notre référence :	RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_005	Version :	1
Auteur(s) :	Margriet Deruyver, Filip De Malsche		
Présents :	Liste des présences		
Points discutés :	<ul style="list-style-type: none">• Cadre général - réaménagement R0 Nord• Procédure et processus - Réaménagement R0 Nord• Scoping du PPI - Réaménagement du R0 Nord• Suite• Zone d'Asse - Sous-zones 1 et 2• Zone de Wemmel - Sous-zones 3 et 4		

Rapport

1. GÉNÉRALITÉS

La présentation (RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_003) utilisée lors de la séance d'information sera publiée sur le site de l'équipe De Werkvennootschap avec le rapport. Ce rapport contient les questions posées lors de la session d'information (orale et chat) et les réponses données.

2. PARTIE PLÉNIÈRE – GROUPES D'INTÉRÊTS

VOKA s'interroge sur la raison pour laquelle l'alternative "Latérale" n'a pas été retenue dans l'étape suivante de la procédure. Quels étaient les problèmes globaux ici, ou pour le dire autrement, si seules la circulation et la congestion étaient envisagées, quels étaient les problèmes insurmontables ? Wim déclare qu'il a brièvement étudié l'ACAS, mais n'a trouvé que des différences mineures avec les autres alternatives...

THV MoVeRO : Pour rappel, l'alternative "latérale" était celle impliquant une route parallèle pour le trafic urbain, mais dans les deux sens de circulation, d'un côté du ring, ce qui est comparable au Singel à Anvers. L'étude menée dans le cycle 1 du PPI a démontré que le système "latéral" a non seulement un plus grand impact sur l'espace que dans les autres alternatives, mais également un mauvais fonctionnement. Les croisements sur le système "latéral" lui-même, par exemple, affichent un (très) mauvais fonctionnement, même avec de grandes configurations de carrefours, ce qui réduirait aussi considérablement la qualité des connexions locales au-dessus/sous le ring en raison de l'effet de barrière supplémentaire. Il a également été constaté que ce réaménagement avait des effets plutôt négatifs sur le réseau routier (local) secondaire, avec des problèmes jugés inextricables au regard des objectifs du plan.

Unizo : quand vous parlez de 70 km/h, parlez-vous en permanence de 70 km/h ou plutôt de vitesse dynamique (parfois 100, parfois 70, parfois 50) en fonction des statistiques attendues.

THV MoVeRO : Cette variante (70km/h permanent sur le ring continu et le ring urbain) est étudiée et comparée à la fois avec le scénario de référence (comprenant la politique déjà décidée et les projets à réaliser d'ici 2030) et avec toutes les alternatives avec 100km/h sur le ring continu et 70km/h sur le ring urbain parallèle. De cette manière, les effets peuvent être cartographiés et une analyse approfondie de la limitation de vitesse peut être effectuée. Naturellement, nous tiendrons compte, dans les études ultérieures, de la signalisation dynamique du trafic. Dans ce cadre, il sera possible d'adapter la vitesse à la situation du trafic.

Unizo : comment les objectifs du plan s'articulent-ils avec le développement bruxellois de la zone du Heysel, le stade, le parking C, l'UZ Jette, les nouveaux logements ? Comment se déroule cette concertation ou comment est-elle prise en compte ? Peut-on formuler des suggestions ou des objections dans le cadre de cette enquête publique ?

DWV : Une étude conjointe a été lancée entre les Régions bruxelloise et flamande pour la zone du Plateau du Heysel (incluant tous les développements), pilotée par Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap et réalisée par le bureau d'études THV MoVeRO (qui étudie également le projet RO Nord). L'étude est en cours, mais nous espérons intégrer ses résultats dans le processus PPI en cours pour le RO Nord d'ici l'automne. Le plan de mobilité Good Move de la Région bruxelloise est inclus tant dans l'étude du Heysel que dans le PPI RO Nord.

THV MoVeRO : En ce qui concerne les développements, une concertation a été organisée avec les acteurs. Cette sélection est incluse dans une note comme contribution pour le modèle de trafic et le RIE du plan. Elle n'est pas différente des autres études en cours dans ce domaine. Une liste de ces dernières (tant du côté flamand que du côté bruxellois) est incluse dans une annexe spécifique du RIE du plan.

Touring : La meilleure garantie pour éliminer la congestion est d'assurer une circulation fluide sur les routes régionales et les axes principaux, c'est-à-dire le ring dans ce cas. Est-il vrai que dans l'un des scénarii qui nous est présenté, la sortie Wemmel De Limburg Stirumlaan et l'autre côté vers Bruxelles, serait fermée ?

THV MoVeRO : Toutes les alternatives de l'étude comprennent une déconnexion du complexe de raccordement (CR) 8 Wemmel (De Limburg Stirumlaan - Houba De Strooperlaan). Cela est dû à la distance entre les bretelles d'entrée et de sortie de ce complexe et à la proximité d'autres complexes de raccordement dans cette zone. Le plan prévoit également la création du CR 7a Parking C ainsi que le déplacement et l'achèvement du CR 9 Jette. L'étude d'accès du plateau du Heysel, évoquée par lef ci-dessus, est toujours en cours, il est donc possible que l'accès de cette zone se présente sous une forme légèrement différente.

Touring : La sortie de l'UZ restera-t-elle disponible pour les services d'urgence ?

THV MoVeRO : En effet, cette sortie reste disponible pour les services d'urgence et tout autre trafic à tout moment.

2.1. Zone d'Asse - Sous-zones 1 et 2

2.1.1. Questions posées

Natuurpunt : cette augmentation pour les écoducs n'est pas claire. Quel effet cela a-t-il ?

THV MoVeRO : Dans les deux variantes de profil longitudinal, au niveau du Laarbeekbos, le ring sera abaissé par rapport à sa position actuelle afin que les ponts paysagers prévus puissent se raccorder au mieux au niveau du sol des deux côtés du ring. Une forte élévation du niveau du sol à proximité des ponts paysagers serait difficile à intégrer dans le paysage environnant (collines abruptes dans le paysage) et nuirait à la qualité de l'écopontage au-dessus du ring. Dans la variante de profil longitudinal LPA proposée, tant au niveau du Laarbeekbos qu'au niveau du Hooghof, le profil longitudinal du ring sera abaissé afin de réaliser non seulement une connexion forestière avec le Laarbeekbos, mais également une écoconnexion herbeuse avec le paysage boisé ouvert protégé autour de Hooghof. Les deux écoconnexions sont prévues dans cette variante sous la forme de larges ponts paysagers. Pour le profil longitudinal LPb, le profil longitudinal du ring au niveau du Laarbeekbos est encore approfondi afin d'assurer le pont paysager de Laarbeekbos le plus long possible (connexion avec le paysage environnant).

Natuurpunt : combinaison des 2 possible ?

THV MoVeRO : LPA cible la diversité des différents paysages (à connecter) le long du ring dans cette zone, LPb est une étude ayant pour objet de maximiser la connexion forestière au niveau du Laarbeekbos. Cette suggestion de combiner les deux variantes de profil longitudinal peut, en principe, être étudiée plus avant, mais il est important de pondérer la valeur ajoutée de ce coût supplémentaire.

VOKA : il est prévu que la connexion de la N9 avec le ring soit transformée en un CR. Qu'en est-il du trafic si l'on compare l'ancien et le nouveau, des préoccupations des zones industrielles au nord du ring, qui s'interrogent sur la garantie de l'accessibilité du ring (pour les poids lourds).

THV MoVeRO : Les alternatives dans lesquelles aucun CR n'a été prévu au niveau de la N9 n'ont pas été retenues dans le cycle 2. Toutes les alternatives et variantes de nœuds du cycle 2 prévoient la réalisation d'un nouveau CR de la N9 au R0.

VOKA : Avez-vous exécuté tous les calculs de la situation projetée par rapport à la situation actuelle ?

THV MoVeRO : Selon les variantes de nœuds, la forme de ce nouveau CR peut différer (complexe hollandais ou demi-trèfle). Dans toutes les variantes, les bretelles d'accès et de sortie du CR Asse/Zellik sont reliées à la N9 par des carrefours régis par des feux, ce qui offre davantage de possibilités en termes de contrôle du trafic et de fluidité et de sécurité de la circulation.

THV - MoVeRO : Les effets sur le flux de trafic, et les éventuelles mesures d'atténuation nécessaires, seront étudiés au cours du 2^e semestre de l'année dans le RIE du plan prévu.

Natuurpunt : L'ouverture du Haverbeek et la restauration du passage sous le ring pour renforcer le réseau vert-bleu à Zellik est très positive. Il est adjacent au PES Den Hoorinck. Cela sera-t-il ensuite mis en œuvre comme proposé à la commune d'Asse ? En d'autres termes, ce renforcement du Haverbeek a également été proposé à la commune d'Asse.

THV MoVeRO : L'ouverture du Haverbeek est incluse dans les différentes alternatives. Les études se rejoignent normalement.

2.2. Zone de Wemmel - Sous-zones 3 et 4

2.2.1. Questions posées

Aucune question ni aucun commentaire sur cette partie.

3. LISTE DES PRÉSENCES

Organisation	Nombre de personnes présentes
De Werkvennootschap	4
THV MoVeRO	11
Unizo	2
Voka	1
Febetra	1
Touring	1
BRAL.Brussels	1
Natuurpunt	1

4. ANNEXES

Annexe 1 : Présentation avec réf. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002

Session générale 01-06-2021		
Objet	Question, idée, suggestion ou commentaire	Réponses formulées lors des webinaires
GÉNÉRALITÉS		
Objectifs du plan		
	Les améliorations de R0 (sous quelque forme que ce soit) ont enfin été réalisées. Le viaduc de Vilvorde demeure toutefois ce qu'il est, un goulet d'étranglement le long du côté intérieur et extérieur. Alors, qu'avons-nous résolu au final ? Beau projet qui prend en compte la mobilité & la multimodalité.	<i>Nous pouvons atteindre tous les objectifs du plan avec le Viaduc tel qu'il est : surtout la sécurité du trafic et la qualité de vie, mais également la multimodalité. Aujourd'hui, le ring est une des autoroutes les plus dangereuses d'Europe occidentale, et nous voulons impérativement y remédier - et le trafic sera également plus fluide en cas de réduction du nombre d'incidents.</i>
<i>Qualité de vie</i>		
<i>Intégration paysagère</i>	Strombeek se caractérise par une zone verte à l'est de l'autoroute A12 ; à Bruxelles, le parc de Laeken se situe à l'ouest de l'A12. Comment seront-ils reliés si l'A12 est rectiligne à l'intérieur du ring ?	<i>Un réseau écologique souhaité a été défini dans le cadre du projet. Pour ce qui concerne spécifiquement Strombeek, une connexion écologique est recherchée, à l'ouest de l'A12, au-dessus du R0 entre le parc Laeken, le Beverkouters et le jardin botanique de Meise. Outre cette connexion, une connexion écologique est-ouest est également recherchée (au nord et au sud du noeud).</i>
	Je suis curieux de connaître le facteur déterminant pour la longueur des ponts paysagers, qui pourraient être aménagés entre le Laarbeekbos et les champs de Relegem.	<i>Nous examinons les variantes dans toutes les études possibles, telles que l'évaluation des incidences environnementales, l'analyse coûts-avantages sociaux, etc., ainsi que la consultation et la concertation avec les parties prenantes. Cette recherche devrait aboutir à un tracé préférentiel, qui inclura également une décision sur ces ponts paysagers.</i>
	Je pense que vous avez confondu Maelbeek et Molenbeek !	<i>C'est possible. Toutes nos excuses ! Nous en prenons note !</i>
	Je relève malheureusement peu d'actions écologiques, d'interventions paysagères à Strombeek. Est-ce correct ?	<i>Il est proposé de créer un corridor écologique sur le côté ouest de l'A12. Pour Strombeek, des pistes de réflexion relatives à l'écologie via la Potaarde et le long de la vallée du Tangebeek sont explorées. Elles seront abordées au cours de la session de jeudi.</i>
	La vallée du Molenbeek à Zellik longe le Maalbeek. Molenbeek est la frontière entre Zellik et Bxl.	
	Quelles conséquences vos actions ont-elles sur la promenade Potaarde ?	<i>Potaarde est une connexion écologique importante sous le ring à l'est de l'A12, cette fonction sera encore renforcée, et la co-utilisation récréative comme itinéraire de randonnée demeure possible.</i>
<i>Sécurité routière</i>		
<i>Accessibilité multimodale</i>	La zone de la piste cyclable du Ring a-t-elle déjà été décidée ?	<i>L'emplacement exact de la piste cyclable du ring peut effectivement encore être modifié lors de la préparation de la phase d'exécution, dans le cadre de laquelle les différentes parties du projet seront discutées en détail avec les différents acteurs. Ce qui est vrai, en revanche, c'est que le principe d'une autoroute cyclable le long du ring comme connexion aux axes cyclables radiaux est repris dans le cadre de ce projet. Diverses études en cours ont conduit à l'emplacement indiqué sur les plans.</i>
	Piste cyclable du ring : beaucoup de bruit, air pollué... Peut-être une connexion rapide, mais pour le reste ...	<i>La Flandre est densément peuplée, et les études démontrent souvent que les avantages d'être actif (en faisant du vélo) l'emportent souvent sur les inconvénients du vélo dans une ville ou le long d'une autoroute.</i>
	Prévoit-on (encore) un P+R près de la gare de "Zellik" ?	<i>Aucun P+R ne sera prévu au niveau de la gare de Zellik. Toutefois, il peut s'agir d'un point multimodal où la transition entre les différents modes (vélo - bus - train) est facilitée.</i>
	Comment l'autoroute cyclable le long du ring sera-t-elle "desservie" ? Également avec des autoroutes à vélos ? Traversent-elles des zones résidentielles ? Par exemple : en venant d'Asse, comment atteindre l'autoroute cyclable le long du ring ?	<i>La piste cyclable du ring se connectera effectivement à toutes les pistes cyclables radiales (perpendiculaires au ring), mais les études tiennent également compte de la connexion des différentes zones résidentielles situées à proximité.</i>

	Des nouvelles sont-elles disponibles au sujet du P+R sur l'A12 à Bruxelles et du boulevard urbain qui l'accompagne ?	<i>Pour autant que nous le sachions, la Région de Bruxelles-Capitale va effectivement travailler à la transformation des routes entrantes sur les boulevards urbains (ce point sera également abordé dans la présentation des sous-zones 3 et 4 un peu plus tard). Le P+R y afférent est incertain, mais une décision finale ou formelle n'a pas encore été prise, à notre connaissance.</i>
	Qui du Ringtrambus ? Comment le planifier au mieux ? Si j'ai bien compris, seule une certaine partie de Strombeek sera accessible avec le Ringtrambus et c'est dommage.	
	Si j'ai bien vu, le parking C deviendrait un P+R ? Bruxelles prévoit-elle une bonne liaison avec les transports publics ?	<i>Entre autres, le tram express s'y connectera au réseau bruxellois. C'est donc exact.</i>
	Plan Lpa (alt1) Jette, ligne pointillée rouge longeant le Ronkelhof. S'agit-il d'une piste cyclable ?	<i>Ces routes (ligne similaire sur la Koninging Astridlaan et la De Limburg Stirumlaan) sont des tronçons potentiels pour la véloroute F213 (qui était initialement prévue sur la N290). Cette étude du tracé sera concrétisée lors de l'élaboration de ce quickwin. Le tracé privilégié n'est donc toujours pas défini à l'heure actuelle.</i>
Alternatives		
	La sortie de Jette a-t-elle été coordonnée avec la Région bruxelloise, quelles sont les différences entre les deux options et que fera-t-on dans la Dikke Beuklaan pour éviter les embouteillages ?	<i>Nous avons consulté les acteurs environnants concernés en collaboration avec Travaux sur le Ring. C'est-à-dire également Bruxelles. Pour toutes les alternatives, le cycle 2 complétera le complexe de raccordement à Jette. Dans l'alternative 1, il s'agit d'une connexion au ring continu et dans l'alternative 2, à la structure parallèle (ring urbain). Ce point sera également brièvement abordé dans l'explication de la sous-zone 3.</i>
	Dans les deux alternatives, il semble toutefois s'agir d'un rétrécissement significatif. Cela permettra-t-il de fluidifier le trafic ?	<i>Que voulez-vous dire par "rétrécissement" ?</i>
	Dans les alt 1a et 1b, peut-on s'engager sur le R0 en venant de Gand (E40) et le quitter immédiatement à Zellik ? Ou faut-il d'abord se rendre à Bruxelles, puis utiliser la structure parallèle pour se rendre au researchpark de Zellik ? Même question pour les alt 2a, 2a et 2b.	<i>Le complexe de raccordement (= bretelles d'entrée et de sortie) de Zellik est trop proche de l'échangeur R0xE40 pour se connecter directement au système continu. Ainsi, une sorte de structure de dégagement (= connexion locale séparée) entre l'échangeur et le complexe de raccordement sera toujours nécessaire. Par conséquent (en venant de Gand), il faudra toujours choisir dans l'échangeur de se diriger ou non vers le complexe de raccordement de Zellik. Dans les alternatives "1", cette structure de dégagement s'arrêtera au complexe de raccordement de Zellik. Pour les alternatives "2", cette structure de dégagement sera étendue sur toute la zone de Wemmel, également connue comme structure parallèle. Tel est le cas pour toutes les alternatives. Toutefois, dans les alternatives "a", cela se fera toujours à un niveau dénivelé dans l'échangeur. Dans les alternatives "b", cela se fera avec des croisements au même niveau (= carrefours). Toutes les alternatives que nous proposons aujourd'hui ont déjà été simulées par un modèle de macro-traffic. Il s'agit donc d'alternatives viables.</i>
	Le rond-point de la N9 sera-t-il remplacé par des feux de signalisation ? Avec l'impossibilité d'entraver le trafic de contournement du ring pour revenir sur le ring ?	<i>Le rond-point de la N9 disparaîtra effectivement. Dans toutes les alternatives, des carrefours réglementés par des feux sont utilisés au niveau du complexe de raccordement 10, de sorte que le mouvement auquel vous faites référence n'est plus possible.</i>
	Des alternatives sont incluses avec un ring souterrain, qui améliorera la qualité de vie (bruit, particules fines, etc.) de tous les habitants de Wemmel. Nous soutenons pleinement cette alternative. Un écoduc est également prévu au niveau du Laarbeekbos, ce qui est également très précieux. Quelles améliorations de la qualité de vie sont proposées pour la zone intermédiaire, à savoir le Ronkelhof ? En ce qui concerne la pollution sonore, la pollution de l'eau et les poussières ?	<i>Merci pour votre question. Il existe deux variantes de profils longitudinaux avec possibilité de surplombs pour améliorer la qualité de vie dans la zone. Cette sous-zone sera bientôt examinée !</i>
	Zone Grand Bigard - Zellik : Dans Alt 1a : comment la bretelle d'accès au ring, côté sud, est-elle reliée à la N9 ? (rond-point - feux de signalisation -... ?)	<i>Dans toutes les variantes, des carrefours réglementés par des feux sont prévus au niveau du complexe de raccordement 10 pour assurer la liaison avec la N9.</i>
	Combien de voies le ring comptera-t-il dans chaque sens ?	
	La sortie Zellik pourrait-elle disparaître ?	<i>Dans le cycle 1, on a examiné une alternative dans laquelle le complexe de raccordement 10 a été supprimé. Toutefois, cette solution n'a pas obtenu de bons résultats en termes de qualité de vie (nuisances dans le centre de Zellik) et de fluidité du trafic (problèmes au niveau du complexe de raccordement 21) et n'a pas été incluse dans la suite du processus.</i>

	Dans l'alt 2a ou 1a, la construction de l'IICB dans le parc de recherche 310 est-elle abandonnée ? Les plans la mentionnent parfois et parfois pas.	
	Des alternatives ont-elles été étudiées sans élargissement ? Les coupes transversales suggèrent un élargissement considérable. Où est alors la réduction ?	<i>Nous avons effectivement examiné si une voie de moins (en tant que variante, dans toutes les alternatives) pouvait répondre à nos objectifs de planification, mais comme expliqué précédemment, tel n'a pas été le cas. De plus, il ne s'agit pas toujours d'un élargissement univoque, par exemple, le projet intégré comporte une réduction de l'utilisation du sol par rapport à la situation actuelle, les réductions en termes d'utilisation du sol se situent, entre autres, au niveau des échangeurs, où nous travaillons sur un compactage maximal des grands carrefours tels qu'ils existent aujourd'hui. Consultez les documents de la note d'orientation 2 : à l'annexe 13 ("Rapport de la recherche conceptuelle du cycle 1"), nous approfondissons les "indicateurs spatiaux", où nous discutons également de l'occupation générale des sols pour les alternatives du cycle 1. Nous mettrons également ce rapport à jour au fur et à mesure de l'avancement du processus. Il est important de noter que l'occupation des sols est un des critères par lesquels nous déterminons les alternatives/variantes au regard des objectifs du plan.</i>
	Est-il encore question de couvrir partiellement le périphérique dans la zone du Laerbeekbos - Wemmel ? Quelles sont les possibilités d'extension future pour les deux profils du pont du Laerbeekbos ? A-t-on tenu compte du fait qu'à l'avenir, l'objectif est d'élargir cet espace, ou est-ce techniquement impossible avec les conceptions actuelles ?	<i>Certes, nous avons parlé précédemment des ponts paysagers possibles dans les alternatives (un grand pont paysager ou deux plus petits), combinés à un profil longitudinal optimisé.</i>
	Les possibilités d'expansion ne sont-elles pas trop radicales ?	
	Le lien actuel entre le jardin botanique et la Romeinsesteenweg sera-t-il supprimé ?	
	Pourquoi choisir de couper la Boechoutlaan au lieu de l'Antwerpselaan ? Ce n'est pas logique pour la qualité de vie à Strombeek.	
	Un tunnel est donc aménagé pour les cyclistes, mais également pour les voitures entre Treft et Strombeek-Bever. Est-ce correct ?	<i>Toutes les alternatives prévoient une liaison pour les cyclistes et une liaison pour les voitures.</i>
	Un aménagement est-il prévu pour l'intersection de la Romeinsesteenweg avec la Tentoonstellingslaan ?	
<i>Surplomb</i>	L'alternative du tunnel souterrain proposée par le comité Ronkel à Wemmel a-t-elle été examinée ?	<i>L'approfondissement du R0 à Wemmel-Jette a été examiné comme une variante dans le cadre de nos alternatives. Nous avons examiné le surplomb maximum possible selon divers critères (directives pour les tunnels, connexion avec l'environnement, etc.). Le résultat de cette démarche sera expliqué dans un moment dans la 3e et dernière partie de la présentation.</i>
	Pourquoi ne pas couvrir entre le Hooghof et le Laerbeekbos ? Dans la ville d'Anvers, on parle de surplombs d'un kilomètre de long, pourquoi cela serait-il impossible ?	<i>Un passage souterrain (complet) a été étudié dans un S-RIE en 2013, et n'a pas été retenu car il ne résoudrait pas tous les problèmes.</i>
<i>Parallèle</i>	Dans la solution parallèle dans les deux sens, une entrée et une sortie sont-elles prévues ou convient-il de faire un détour ? Par exemple, je souhaite me rendre de Jette (ring extérieur) à Louvain, dois-je faire un détour via Grand-Bigard ?	<i>Non, vous pouvez alors utiliser la structure parallèle pour vous engager sur le Ring en direction de Zaventem, puis emprunter la structure continue sur l'A12, jusqu'à l'échangeur E40xR0 à Woluwe-Saint-Étienne, et ensuite prendre l'E40 en direction de Louvain. Cela sera précisé ultérieurement quand nous nous concentrerons sur la zone de Jette/Wemmel.</i>
	Sur la structure parallèle, vous pouvez voir que l'infrastructure routière est plus large dans la situation actuelle que dans les alternatives Alt1 et Alt 1b.	<i>Cela résulte du fait que la situation existante est déjà assez large. Nous essayons d'utiliser au mieux l'espace et donc d'aménager le faisceau d'infrastructures de la meilleure façon possible. Ce qui compte le plus pour la fluidité du trafic, c'est la capacité des routes, mais également la sécurité routière. C'est en augmentant la sécurité, l'aspect logique et la lisibilité que l'on peut également fluidifier le trafic.</i>
	De combien de voies parlons-nous dans l'alternative 2a ?	
	Faut-il interpréter la structure parallèle comme une sorte de compartiment supplémentaire sur le ring, mais qui est séparée du trafic continu du ring ?	<i>Exact.</i>

	Qu'est-ce qui empêchera les gens d'emprunter les routes parallèles en cas d'embouteillage sur le ring ? Cela se limitera donc à augmenter le nombre de voies ?	<i>C'est toujours le cas, bien sûr, mais il est vrai qu'en séparant les flux, la sécurité routière augmentera énormément, et les embouteillages causés par des accidents ou des incidents seront également réduits de façon radicale. Il s'agit donc bien d'une séparation des flux, ayant pour effet d'augmenter considérablement la sécurité.</i>
	La sortie actuelle De Limburg Stirum ne pose pas de problème de sécurité, car elle se trouve sur une voie parallèle. En venant de l'A12, je veux dire - je ne trouve pas ça très convaincant. Si vous la conservez uniquement comme une sortie d'une route parallèle au R0, je ne vois vraiment aucun risque - je parle de la situation future.	<i>La simple application de routes parallèles ne pourra pas apporter une solution unilatérale à ces situations d'insécurité routière. Une analyse de la sécurité routière de la situation existante a été décrite en détail dans l'étude d'impact sur la sécurité routière, qui est disponible sur notre site. Il en ressort clairement que des interventions structurelles sont nécessaires pour améliorer la sécurité du R0. Ces informations sont disponibles à l'adresse suivante : https://www.werkenaandering.be/nl/scopingnota2. à l'annexe 12.</i>
	La Vandervekenstraat demeure-t-elle reliée à la Romeinsesteenweg par un pont à côté du parking C ? Dans le scénario de l'alternative 2 (parallèle), la sortie du parking C est uniquement destinée au parking C ou est-il encore possible de rallier la Romeinsesteenweg ?	
<i>Light</i>	L'Alt 1b ne va-t-elle pas provoquer une stagnation sur le R0 du trafic sortant du R0 vers la Keizerkarellaan ?	<i>Nous étudions tout cela par le biais de simulations - et il existe des moyens d'éviter les congestions - des feux de signalisation intelligents, par exemple, mais également des boucles de détection et autres. S'il s'avère que le Ring est congestionné, nous devons alors intervenir - cet aspect est effectivement à l'étude.</i>
<i>Latéral</i>	Quels étaient les points qui ont entravé la version latérale ?	<i>En fait, la version latérale a obtenu de moins bons résultats sur presque tous les aspects : utilisation de l'espace, mobilité, réalisation technique, etc. Dès lors, il a été décidé de ne pas la retenir. - L'étude menée dans le cycle 1 du PPI a démontré que le système a non seulement un impact important sur l'espace, mais également un mauvais fonctionnement. Les intersections sur la route latérale, par exemple, se sont avérées (très) mauvaises, même avec de grandes configurations d'intersection. Un tel réaménagement a également eu des effets négatifs sur le réseau routier (local) secondaire.</i>
	Quid en cas de catastrophe ? Par exemple, peut-on passer facilement de la route latérale aux voies latérales ?	
Variantes		
<i>Vitesse</i>	Si rien ne peut être changé, je suis un adepte des 70km/h pour les mêmes raisons	
	Vitesse sur le R0 : La vitesse a été réduite à 100 il y a quelque temps. Les conséquences de cette réduction ont-elles été mesurées ou étudiées ? Ou n'était-ce pas encore opportun en raison de la crise du Coronavirus ?	<i>Cette question devrait être posée à l'Agence des routes et du trafic, je pense. - Dans notre recherche au niveau du plan, nous voulons principalement inclure les effets des cas extrêmes, c'est-à-dire une réduction à 70 km/h. Au niveau du projet, nous étudierons les possibilités de contrôle dynamique de la vitesse afin de répondre de manière optimale au contexte (intensités à certains moments, etc.).</i>
	Proposez-vous également une "zone 70" ici ?	<i>Dans toutes les alternatives, nous considérons l'option 70 km/h. Nous allons approfondir cette question dans toutes les études, telles que le RIE.</i>
<i>Profil longitudinal</i>	Personnellement, je pense que le profil longitudinal abaissé sera meilleur pour les camions, et par conséquent tout le trafic	<i>Nous examinons cette question en toute objectivité grâce à toute une série de recherches objectives. Mais vous pourriez bien avoir raison !</i>
	Quelles sont les possibilités d'extension future pour les deux profils du pont du Laerbeekbos ? A-t-il été tenu compte du fait qu'à l'avenir, l'objectif est d'élargir cet espace, ou est-ce techniquement impossible avec les conceptions actuelles ?	
<i>Échangeurs</i>	Votre site Internet offre-t-il la possibilité de zoomer sur tous les échangeurs et complexes de sortie, pour toutes les alternatives ? Car dans cette présentation (surtout sur mon petit ordinateur portable ;-), il n'est pas toujours possible de voir le niveau de détail nécessaire ? Nous y trouvons les plans et les schémas de votre	<i>Vous pouvez trouver le développement spatial des différentes alternatives sur notre site. https://www.werkenaandering.be/nl/scopingnota2 Elles sont annexées à la note d'orientation 2 (annexe 16). La présentation sera également disponible, mais elle sera toujours difficile à lire compte tenu de ces zones immenses. Je vous renvoie donc à l'annexe 16, qui peut être consultée sur notre site.</i>

	présentation. Pouvez-vous nous fournir un lien direct ?	
	Que vont devenir les bâtiments démolis de l'AWV (là où du béton subsiste) sur cet échangeur ? Sur la Boechoutlaan (plus ou moins la nord-ouest) - De l'autre côté de l'étang	
	Comment pourrions-nous nous rendre de Wemmel à l'E40 (Gand), par exemple ?	
<i>Complexe de raccordement</i>	Peut-on supposer que la sortie 8 disparaîtra de toute façon, puisqu'elle n'est mentionnée dans aucune des propositions ?	<i>Il est impossible de conserver tous les complexes de raccordement pour une conception du ring qui garantisse la sécurité du trafic. Dans toutes les alternatives, l'entrée et la sortie 8 sont déconnectées du ring. Et les complexes de connexion 7a et 9 sont entièrement prévus.</i>
	Pourquoi aucune sortie vers Wemmel dans Limburg Stirum sur la voie parallèle ? Pourquoi nous obliger à faire le tour de Wemmel ?	
	Où devons-nous emprunter l'autoroute en direction de Grand-Bigard en venant de Wemmel - Limburgstirumlaan ? Vu l'absence de bretelle d'accès à Jette en direction de Grand-Bigard et que l'entrée/sortie déboucheraient à Wemmel.	<i>Le CR 9 - Jette sera complété et relié à la Dikke Beuklaan dans toutes les directions. Une voie d'accès au périphérique extérieur (en direction de Grand-Bigard) sera donc prévue à partir de la Dikke Beuklaan.</i>
	À quoi ressembleront les accès au ring pour les habitants de Wemmel si la bretelle d'accès à la Limburg Stirumlaan disparaît. Cette déconnexion de l'entrée/sortie du complexe 8 a-t-elle déjà été décidée ?	
	À quoi ressemblera l'entrée/la sortie 7 ? Comment l'accès à Wemmel sera-t-il possible ?	
	Peut-on encore utiliser la Limburgstirumlaan pour aller à Bruxelles, ou vice versa ? Car, par exemple, le trafic en provenance de Bruxelles n'utilisera-t-il pas cette voie pour se rendre à une entrée du ring (9 ou 7) ? En d'autres termes, qu'en est-il du trafic qui cherche le chemin de l'entrée, non pas tant pour éviter un tronçon du ring, mais parce qu'il doit se rendre à Bruxelles et que les routes menant à l'entrée sont encombrées. Il y a donc un risque que, si le trafic ne peut pas trouver facilement son chemin vers l'entrée de Bruxelles par la route principale menant à l'entrée, il passe par le Limburgstirum vers Wemmel, traverse Wemmel, pour utiliser l'entrée dans l'autre sens...	<i>Actuellement, dans toutes les alternatives du PPI R0-Nord, il est toujours possible de se rendre de Wemmel à Bruxelles via la L. Stirumlaan et inversement. Seules les bretelles d'accès et de sortie ne seront plus directement reliées à la L. Stirumlaan. Nous essayons donc de faire de la L. Stirumlaan un véritable axe de qualité de vie qui favorise le vélo, la marche, les transports publics et le trafic local.</i>
	Plus de connexion avec la sortie du parking c sur la Romeinsesteenweg ?	<i>La Romeinsesteenweg a une fonction importante pour les transports publics et les vélos. Il est donc préférable de ne pas y raccorder directement ce complexe de raccordement. Le nouveau complexe de raccordement 7a (parking C) sera relié à la Houba de Strooperlaan via la Verbindingsweg (sous la Romeinsesteenweg). De cette façon, ce trafic reste dûment raccordé au ring.</i>
	Sur quelle base a-t-on décidé de déplacer le carrefour de la sortie Jette à la Dikke Beuklaan ? Je ne vois plus aucun scénario dans lequel le complexe n° 9 est relié à la N290.	
	Je trouve très étrange que la sortie Wemmel doive être fermée au motif qu'il y a trop de bretelles d'accès et de sorties trop proches les unes des autres, mais qu'après le pont de Vilvorde, la sortie Vilvorde et la sortie vers l'E19 Anvers soient maintenues. Elles sont dangereusement proches les unes des autres. La bretelle d'entrée de Wemmel en direction de Grand-Bigard ne constitue toutefois pas un danger, car il n'existe pas de bretelle à Jette.	<i>Des connexions disparaîtront également ailleurs, en fonction du scénario. Tout doit être sûr et répondre aux normes actuelles.</i>

	J'entends : la sortie 9 est déplacée. Puis-je le constater sur le plan/schéma ?	<i>Nous publierons certainement le matériel que nous présentons ce soir sur notre site Internet www.werkenaandering.be. De plus, des esquisses de concepts spatiaux sont jointes à l'annexe 16 de la note d'orientation 2, également disponible sur notre site Internet. Site Internet : https://www.werkenaandering.be/nl/scopingnota2</i>
	La bretelle d'accès 8 sera-t-elle complètement fermée ou restera-t-elle ouverte pour les services d'urgence et des services ?	<i>La bretelle d'accès et de sortie 8 est totalement déconnectée du ring, comme indiqué dans l'explication afférente à la sécurité du trafic, donc également pour les services d'urgence.</i>
	Le raccordement de la Romeinsesteenweg au ring via le parking C sera-t-il alors fermé ?	
	Si la 9 va plus à l'ouest, ne sera-t-elle pas trop proche de la E40 ?	
	Un accès dédié pour l'UZ Brussel (toujours une partie prenante importante) n'a pas été pris en compte ;-) ???	
Évaluation environnementale		
	Veuillez indiquer très clairement l'impact de l'alternative 2 sur l'environnement. Des routes et/ou des liaisons supplémentaires seront-elles aménagées ? J'habite à Zellik.	<i>L'impact de toutes les alternatives est étudié dans RIE du plan. Un rapport d'impact environnemental, qui cartographie les effets sur l'environnement dans tous les domaines (comme la mobilité, mais également, par exemple, le bruit, les particules fines, l'occupation de l'espace, etc.) Ce rapport sera élaboré au cours du second semestre de cette année pour les alternatives présentées ici.</i>
	Le paysage protégé, avec la ferme Ronkelhof et ses environs, est-il menacé par l'élargissement du ring ? Et Les Travaux sur le Ring en tiennent-ils compte ?	
	Où se trouve le complexe d'entrée et de sortie à Jette ? Comment la préservation de Ronkelhof et les terrains environnants est-elle garantie ?	
<i>Trafic de contournement</i>	Peut-être que cela abordé plus tard, mais je n'ai pas encore entendu comment les travaux sur le Ring vont également rationaliser le flux provenant du Brabant flamand sur les routes N. Nous constatons qu'une grande partie du trafic en provenance d'Asse et de Mollem utilise la N290 vers Bruxelles au lieu de la N9 présentant une plus grande capacité. Il en va de même pour le trafic en provenance de Meise et Wolvertem qui transite par De Zijp et De Limburg-Stirumlaan au lieu de prendre la Bouchoutlaan (N277).	<i>Outre l'amélioration de la circulation sur le R0, l'amélioration de la qualité de vie dans les centres environnants est un objectif important du plan. En améliorant la circulation sur le réseau routier principal et en mettant l'accent sur la facilité d'accès au R0, la pression sur le réseau routier secondaire sera allégée de sorte que chaque route, y compris les routes N, puisse remplir sa fonction. Le RIE du plan étudie les effets sur le réseau routier secondaire de manière plus approfondie afin d'inclure d'éventuelles mesures d'atténuation.</i>
	Qu'advient-il à l'avenir de la circulation de contournement qui transite par Relegem en cas de problèmes sur le ring ? Merci	<i>La qualité de vie dans les centres environnants est un objectif important du plan. Nous sommes conscients de la problématique dans la situation actuelle. L'amélioration de la circulation sur le R0 soulagera la pression sur le réseau routier secondaire. Le RIE du plan étudie les effets sur le réseau routier secondaire de manière plus approfondie afin d'inclure d'éventuelles mesures d'atténuation dans la suite du processus.</i>
	Actuellement, la circulation sur l'E40 en direction de Bruxelles est bloquée avant Ternat. Voies de contournement connues : sortie Ternat et Brusselstraat, sortie Texaco, sauf pour le trafic local. Toutefois, il existe également un projet de ring autour d'Asse, qui permettra de diriger le trafic de contournement vers Pontbeek. Je crains que la situation sera invivable à Pontbeek.	<i>L'objectif est d'améliorer la circulation sur le réseau routier principal et de réduire le trafic de transit dans les centres environnants. La Pontbeeklaan constitue l'axe d'accès au réseau routier supérieur et peut absorber une certaine fonction de trafic. Le RIE du plan étudie les effets sur le réseau routier secondaire de manière plus approfondie afin d'inclure d'éventuelles mesures d'atténuation dans la suite du processus.</i>
	Pourquoi parle-t-on d'un trafic de contournement le long de la Limburg Stirumlaan ? Ce sont également les résidents locaux qui utilisent les bretelles d'accès et de sortie à cet endroit.	<i>Naturellement, une utilisation mixte et un trafic de contournement sont toujours observés. Le trafic de contournement est un trafic qui devrait en fait emprunter le réseau routier de catégorie supérieure, mais qui ne le fait pas en raison du gain de temps. Avec le réaménagement du ring, nous voulons réduire le trafic non autorisé dans les centres des villages autour du ring et le conserver sur le ring, là où il devrait être.</i>

	Comment allez-vous interdire le trafic de contournement par la Limburg Stirumlaan si la N277 est coupée ?!	<i>La N277 est interrompue dans l'échangeur et reliée à l'extérieur du ring à la N276. Le trafic local peut donc atteindre les environs via la N277 et la N276. Pour le trafic de transit, l'A12 est naturellement la route privilégiée.</i>
	Le réaménagement du ring doit supprimer le trafic de contournement. Il ne faut pas confondre la situation actuelle en termes de congestion avec la situation future. - Par conséquent, l'entrée/sortie de la Limburg de Stirum peut subsister, seul le trafic local est concerné.	<i>Tel est en effet l'objectif : éliminer le trafic de contournement des centres des villages pour le remettre sur le ring.</i>
	Comment la vision prévoit-elle de limiter le volume de trafic contournement et/ou d'éviter un nouveau trafic de contournement ?	<i>La prévention du trafic de contournement fait partie des objectifs du plan. L'amélioration de la sécurité du Ring induira une plus grande fluidité et les conducteurs seront moins enclins à générer un trafic de contournement. Cette mesure, associée à plusieurs interventions locales, nous permettra d'éliminer le trafic de contournement des centres des villages et de le ramener sur le ring, là où il doit être.</i>
	Le trafic de contournement à Wemmel ne se limite pas à la Limburg Stirumlaan. La fermeture de la sortie sur cette avenue renforcera, à mon avis, ce phénomène dans d'autres parties de Wemmel. Le réseau routier secondaire à Wemmel est déjà très chargé. En cas d'incidents sur le ring, lors d'événements au Heysel, par exemple, il est déjà impossible de circuler dans la Fr. Robbrechtsstraat, Rassel...	<i>Ce complexe de raccordement doit être supprimé pour des raisons de sécurité routière. L'impact sur le réseau routier secondaire sera étudié de manière plus approfondie dans le RIE du plan (= rapport d'incidences environnementales) afin d'inclure d'éventuelles mesures d'atténuation. Elles peuvent se présenter sous diverses formes, mais cela n'a pas encore été déterminé.</i>
	L'échangeur de Strombeek créera-t-il plus de sorties, plus de trafic de contournement ?	<i>Aucun autre complexe de raccordement n'est prévu. L'impact sur le réseau routier secondaire sera étudié de manière plus approfondie dans le RIE du plan (= rapport d'incidences environnementales) afin d'inclure d'éventuelles mesures d'atténuation. Elles peuvent se présenter sous diverses formes, mais cela n'a pas encore été déterminé.</i>
	Comment envisagez-vous de gérer la problématique du trafic de contournement récurrent ?	
	Pourquoi un trafic de contournement le long de l'A12 ? Ce sont les habitants de Wemmel qui l'empruntent pour se rendre à leur travail à Bruxelles !	<i>Naturellement, une utilisation mixte et un trafic de contournement sont toujours observés. Le trafic de contournement est un trafic qui devrait en fait emprunter le réseau routier de catégorie supérieure, mais qui ne le fait pas en raison du gain de temps. Avec le réaménagement du ring, nous voulons réduire le trafic indu dans les centres des villages autour du ring et le conserver sur le ring, là où il devrait être. De plus, nous tenons à souligner que l'A12 est une route de la plus haute catégorie. Par conséquent, le trafic de contournement ne peut l'emprunter.</i>
	Que comptez-vous faire pour réduire le trafic de contournement à Treft ? Est-ce déjà défini dans les différentes alternatives ou pas ?	<i>Comme expliqué entre-temps, les effets sur le réseau routier secondaire sont étudiés dans le cadre du RIE du plan et sont pris en compte dans les mesures d'atténuation nécessaires. Ces dernières peuvent se présenter sous diverses formes, mais cela n'a pas encore été déterminé.</i>
<i>Impact sur le trafic Environnement</i>	Actuellement, le rond-point de Pontbeek/Zuiderlaan est complètement bloqué par les voitures venant de Mons/Ostende et empruntant la sortie pour ensuite de nouveau rejoindre, via le rond-point, le ring en direction d'Anvers. Un panneau de retard a été installé et est une bonne idée, mais de trop courte durée. Ce problème sera-t-il résolu avec une des deux alternatives ? Une piste de réflexion ayant pour objet de résoudre ce problème est d'interrompre le rond-point en direction de la Zuiderlaan et de créer un deuxième rond-point après le pont du RO où débouche la sortie du trafic en provenance d'Anvers. Les véhicules réalisant indûment cette manoeuvre se retrouvent alors dans l'embouteillage sur la bretelle d'accès vers Anvers = caractère dissuasif.	<i>Dans toutes les alternatives, des carrefours réglementés par des feux sont utilisés au niveau du complexe de raccordement 10 pour emprunter la N9, et non via un rond-point. Ce mouvement ne sera donc plus opportun. Ce point sera détaillé dans un instant. Nous sommes conscients de la problématique dans la situation actuelle, mais vu qu'aucun rond-point n'est plus prévu au niveau du complexe de raccordement 10, ce mouvement ne sera plus possible. La conception des échangeurs et des complexes de raccordement sera détaillée dans un instant.</i>
	Tout le trafic venant de Bruxelles via la Keizer Karellaan prend la sortie de la Zuiderlaan. Quelles mesures envisagez-vous pour orienter le trafic en provenance de la Keizer Karellaan vers l'extension et donc pour la décharger en direction d'Anvers et la Zuiderlaan ?	<i>L'amélioration de la circulation sur le réseau routier principal soulagera la pression sur le réseau routier secondaire. Le RIE du plan étudie les effets sur le réseau routier secondaire de manière plus approfondie afin d'inclure d'éventuelles mesures d'atténuation, si nécessaire.</i>

	<p>Quel est le pourcentage d'augmentation du trafic sur l'entrée/sortie 9 après la fermeture de l'entrée/sortie 8 ? La fermeture du 8 peut-elle encore être révisée ou est-elle définitive ? Si le 8 est fermé, je crains le pire pour le voisinage lors des matchs au Heysel.</p>	<p><i>La fermeture du CR 8 à Wemmel entraînera un déplacement du trafic vers les complexes de raccordement voisins. Les effets de cette situation sont actuellement étudiés dans le cadre d'un RIE du plan. Si cela génère des effets négatifs importants, le RIE du plan imposera également des mesures d'atténuation.</i></p> <p><i>Une décision formelle n'a pas encore été prise, mais la fermeture du complexe de raccordement 8 est actuellement examinée pour toutes les alternatives. Nous tenons également compte des grands événements et des pôles d'attraction dans notre étude.</i></p>
	<p>Le trafic sur la N9 en direction de Zellik vers Asse n'augmentera-t-il pas sensiblement dans l'alternative 2 ?</p>	
	<p>Les scénarii de mobilité régionale ont-ils été pris en compte, par exemple le plan de mobilité de Wemmel ?</p>	<p><i>Tout ce qui relève du programme "Travaux sur le Ring" est discuté avec les communes concernées. Et les plans de mobilité en vigueur et décidés par les administrations locales sont effectivement pris comme base.</i></p>
	<p>J'aimerais que vous me disiez ce qui permettra d'éviter que la circulation sur la Koningin Astridlaan et l'Isidoor Meyskensstraat n'augmente. En effet, n'est-ce pas là le résultat inévitable (1) des nouvelles voies parallèles pour le trafic local et (2) de la déconnexion du Ring de la Limburg Stirumlaan ?</p>	<p><i>Ce plan aura effectivement un impact (positif et négatif) sur le réseau routier secondaire. L'impact est étudié dans le RIE du plan. En cas d'impact négatif, des mesures d'atténuation seront proposées sur la base du rapport d'impact. Elles devront ensuite être appliquées dans l'alternative privilégiée finale. Le RIE du plan sera préparé pour ces alternatives au cours du second semestre de l'année. Les résultats seront présentés ultérieurement, et ils devront ensuite être repris dans l'alternative privilégiée finale.</i></p>
	<p>Le trafic en provenance de Meise et Wolvertem ne pourra donc plus se rendre à Bruxelles via la N277 ?</p>	<p><i>La N277 ne continuera pas sur le R0, mais sera reliée à la N276. Cette connexion se fera à l'intérieur et à l'extérieur du R0. Il est donc toujours possible, dans toutes les alternatives, de rejoindre Bruxelles via Meise et Wolvertem.</i></p>
	<p>Le croisement de la Dikke Beuklaan x Tentoonstellingslaan x Romeinse Steenweg est déjà encombré. Si la sortie Wemmel disparaît, la sortie 9 (et donc ce croisement) seront encore plus encombrés. Comment cela a-t-il été résolu ?</p>	<p><i>Chaque alternative et variante du cycle 2 du processus de planification intégrée (PPI) sera étudiée à l'aide d'un modèle de trafic macroscopique. Cela permet de cartographier les effets du réaménagement sur le réseau routier secondaire et d'élaborer d'éventuelles optimisations.</i></p>
	<p>N'y a-t-il pas un risque que le trafic quittant le R0 à Jette (n° 9) et se dirigeant vers le centre, tourne à droite et se dirige ainsi vers l'UZ Brussel... où les embouteillages sont déjà problématiques aux heures de pointe ?</p>	<p><i>Ce plan aura effectivement un impact (positif et négatif) sur le réseau routier secondaire. L'impact est étudié dans le RIE du plan. En cas d'impact négatif, des mesures d'atténuation (en d'autres termes, des mesures qui réduisent ou éliminent l'effet indésirable) seront proposées dans le rapport d'impact, comme, par exemple, une forte augmentation de l'intensité du trafic. Elles devront ensuite être appliquées dans l'alternative privilégiée finale. Le RIE du plan sera préparé pour ces alternatives au cours du second semestre de l'année. Les résultats seront présentés ultérieurement, et devront ensuite être repris dans l'alternative privilégiée finale.</i></p>
	<p>Si la L de Stirumlaan est fermée, quels sont les résultats des études en termes de trafic sur la N290 ?</p>	
	<p>Ne craignez-vous pas la saturation de la Steenweg op Brussel ?</p>	
	<p>Le complexe d'entrée et de sortie sur la Limburg Stirumlaan disparaît, comment est-ce compatible avec la réduction du trafic dans les zones environnantes de Wemmel ? La Steenweg op Brussel est déjà embouteillée.</p>	<p><i>Ce complexe de raccordement doit être supprimé pour des raisons de sécurité routière. L'impact sur le réseau routier secondaire sera étudié de manière plus approfondie dans le RIE du plan (= rapport d'incidences environnementales) afin d'inclure d'éventuelles mesures d'atténuation. Elles peuvent se présenter sous diverses formes, mais cela n'a pas encore été déterminé.</i></p>
	<p>Une analyse a-t-elle été menée sur la façon dont le trafic provenant de la commune environnante (Merchtem, Meise et arrière-pays) peut être fluidifié ?</p>	<p><i>Les effets du plan sont effectivement étudiés (lors du RIE du plan) sur une zone plus large.</i></p>
	<p>Les voies d'accès à l'UZ Brussel sont déjà encombrées et voilà qu'une autre sortie est supprimée.....</p>	<p><i>Ce complexe de raccordement doit être supprimé pour des raisons de sécurité routière. L'impact sur le réseau routier secondaire sera étudié de manière plus approfondie dans le RIE du plan (= rapport d'incidences environnementales) afin d'inclure d'éventuelles mesures d'atténuation. Elles peuvent se présenter sous diverses formes, mais cela n'a pas encore été déterminé.</i></p>

	La fermeture des bretelles d'accès et de sortie de la Limburg Stirum signifie-t-elle que le trafic vers et depuis Bruxelles sera interrompu ? Seuls les transports publics pourraient circuler ... Ou s'agit-il d'une fausse rumeur ? - Si j'ai bien compris, en cas de coupure sur le Limburg Stirum, non seulement le trafic du R0, mais également le trafic ordinaire vers Bruxelles seraient déviés vers la Brusselsesteenweg (et un peu vers l'Astridlaan) ? !? Un Limburg Stirum "vivable" ? Ou l'objectif est-il de créer un "boulevard urbain" ?!	
	Comment tout le trafic entrant et sortant actuellement de Wemmel par la Limburg Stirumlaan peut-il passer par la Brusselse Steenweg/Meyskensstraat ? Ce sont des rues étroites, non ?	<i>Ce complexe de raccordement doit être supprimé pour des raisons de sécurité routière. L'impact sur le réseau routier secondaire sera étudié de manière plus approfondie dans le RIE du plan (= rapport d'incidences environnementales) afin d'inclure d'éventuelles mesures d'atténuation. Elles peuvent se présenter sous diverses formes, mais cela n'a pas encore été déterminé.</i>
	Comment regagner le Ring si la Limburg Stirum est fermée ?	
	La fermeture des bretelles d'accès et de sortie de la Limburg Stirum signifie-t-elle que le trafic vers et depuis Bruxelles sera interrompu ? Seuls les transports publics pourraient circuler ... Ou s'agit-il d'une fausse rumeur ?	
	Comment emprunter le R0 depuis Koning Boudewijn ?	
	Le RIE afférent à la Limburg-Stirumlaan tient-il également compte du flux sur la Maalbeeklaan. Cette avenue supportera tout le trafic de transit et local.	
	Les habitants de Wemmel ne peuvent plus se rendre à Bruxelles pour leur travail ?!	<i>Comme nous venons de l'expliquer, il est toujours prévu que la L Stirumlaan reste ouverte afin de rejoindre le ring de Wemmel à Bruxelles.</i>
	Existe-t-il déjà des plans concrets afférents aux effets du rapport d'incidences environnementales pour l'A12 ? On parle souvent de "mesures" et "d'effets". Des éléments concrets l'expliquent-ils ?	
	Cela va être un très long embouteillage quotidien sur la Dikke Beuklaan.	
	Densité de trafic prévue sur la N290 ?	
	Bonne idée pour la sortie 9, mais malheureusement, l'encombrement sur la Dikke Beuklaan est déjà énorme aujourd'hui :(
	La Dikkebeuklaan est une route à deux fois une voie. Et vous allez y faire passer tout le trafic entrant et sortant du Ring ? Y avez-vous déjà réfléchi ? Cela ne fonctionnera jamais !	
	Sur la base de la réponse, je comprends que, en outre, tout le trafic en provenance de Wemmel qui veut accéder au ring doit ensuite emprunter le ring via la Dikke Beuklaan. Cela entraînera de nombreux retards et surtout beaucoup de trafic supplémentaire à Wemmel.	
	Le RIE afférent à la Limburg-Stirumlaan tient-il également compte du flux sur la Maalbeeklaan ? Cette avenue supportera tout le trafic de transit et local.	
	Ce n'était PAS une réponse relative à la Dikke Beuklaan et à la Steenweg op Brussel. Pourquoi cette question est-elle éludée ?	<i>Les plans que nous présentons ici sont le résultat d'une première série d'études. Ces plans seront désormais également soumis à un nouveau Rapport d'incidences environnementales au cours du second semestre de cette année. Nous pourrons ensuite déterminer les effets concrets et les mesures d'atténuation sur le réseau routier secondaire.</i>

<i>Impact sur l'air</i>	<p><i>Impact sur la lumière</i></p> <p>Quelque chose est-il prévu pour réduire la pollution lumineuse de ces travaux ? - Je pensais plutôt à des lampes qui n'éclairent pas vers le haut et qui garantissent un peu la vue du ciel étoilé.</p>	<p><i>Tout ce qui se passera pendant les travaux sera discuté avec le futur entrepreneur, que nous choisirons très probablement aussi - pas seulement en fonction du prix - mais également en fonction de la qualité, comme un plan de réduction des nuisances approfondi, et donc la réduction des nuisances lumineuses et sonores pendant les travaux. Nous nous pencherons certainement sur ces aspects. Ces plans seront désormais également soumis à un nouveau Rapport d'incidences environnementales au cours du second semestre de cette année. Nous pourrions ensuite déterminer les effets et les mesures d'atténuation appropriées, y compris pour la pollution lumineuse et atmosphérique.</i></p>
-------------------------	--	--

Impact sonore Est-il impossible de passer sous les voies ferrées au niveau du raccordement avec la N9 plutôt qu'au-dessus ? Cela induirait une amélioration en termes de bruit.

La correction du profil longitudinal entre la voie ferrée et le Laarbeekbos signifie également que le ring est partiellement encastré, ce qui sera bénéfique en termes de bruit.
Que ferez-vous contre les nuisances sonores si vous élargissez le ring à Wemmel ?

Impact vert Quel sera l'impact sur les prairies biologiquement très précieuses de l'échangeur RO/A12 à Strombeek-Bever ? Seront-elles conservées ? Leur superficie sera-t-elle réduite ? Merci. Davantage de détails sont-ils disponibles sur la compensation dans la note d'orientation 2 ? (où, combien...)

Des opposants invoquent également la déforestation, pouvez-vous donner des chiffres à ce sujet (impact sur les m² de forêt, ou hectares) ?

Où se trouve le complexe d'entrée et de sortie à Jette ? Comment la préservation du Ronkelhof et des terrains environnants est-elle garantie ?

Impact sur l'eau Et tout cet asphaltage... Qu'en est-il des eaux pluviales et du drainage... Où l'eau sera-t-elle stockée ?

Mesures d'atténuation

Des restrictions de tonnage seront-elles également imposées sur les routes parallèles ?

Ce sont des questions que nos études doivent encore éclaircir, mais nous devons naturellement respecter des réseaux de transport et des directives européens.

Pouvez-vous donner un exemple d'une mesure d'atténuation ? Je ne vois pas très bien ce que cela peut être.

Qu'en est-il de la caméra ANPR sur la Dikke Beuklaan qui délimite la zone LEZ de Bruxelles ? La bretelle d'entrée et de sortie de Jette se trouve dans cette zone.

La mobilité en général Dans une enquête réalisée voici quelques semaines, un scénario prévoyait que la sortie de la Jette serait reliée via Ronkel à la Steenweg op Brussel, et non via

La profondeur du R0 et de ses environs (= profil longitudinal) sera discutée dans un instant. Cela s'avérera très difficile, car le R0 devra être abaissé de 14 mètres par rapport au niveau existant au niveau de ce croisement avec la voie ferrée. Cela aggravera la pente au niveau du Laarbeekbos, mais compliquera également les diverses connexions avec le réseau routier secondaire.

C'est exact. Cet aspect sera également examiné dans le rapport sur les incidences environnementales.

L'impact du ring, y compris le bruit, est étudié pour toutes les alternatives du RIE du plan. L'intégration paysagère du ring est également un des objectifs du plan. Nous nous efforçons d'intégrer le ring dans son environnement et d'intégrer autant que possible des mesures d'atténuation.

L'impact sur les prairies sera inévitable lors du réaménagement de l'échangeur. Les prairies seront compensées.

Cependant, les nœuds réaménagés seront conçus de manière plus compacte, ce qui augmentera l'espace pour les réseaux verts et bleus et renforcera l'écoconnectivité. Ce point sera également discuté plus tard durant le tour de table relatif à la sous-zone 4. Le RIE du plan, annexé à la note d'orientation, mentionne les superficies (ha) pour les alternatives du cycle 1, tandis que des compensations sont incluses dans la destination pour le renforcement du réseau vert-bleu.

L'impact et les effets de toutes les alternatives sont étudiés dans un RIE du plan (rapport sur les incidences environnementales). Les effets de ces alternatives présentées seront réalisés au cours du second semestre de l'année. De plus, elles seront également présentées à la population. Il en va de même pour l'occupation de l'espace.

l'infrastructure actuelle. Cette piste est-elle encore sur la table ? Qui est compétent pour décider si la connexion doit être déplacée ou non ? Est-ce la commune de Wemmel ?

Les mesures d'atténuation sont celles qui ressortent de l'étude d'incidences environnementales. Il peut s'agir, par exemple, de mesures relatives aux effets du bruit sur l'environnement pour lesquelles des dispositions doivent être prises afin de limiter cet effet (écrans antibruit / barrières antibruit /).

Zone de chantier Le parking C est-il une alternative en tant que zone de chantier ? C'est difficilement identifiable sur la carte. recherche ne s'est pas limitée

Cette enquête a été lancée par la commune de Wemmel, si je ne me trompe pas. Nous avons des concertations régulières avec toutes les communes, y compris Wemmel, et nous discuterons certainement des résultats de cette enquête. - Tout ce qui a trait au ring et à sa connexion immédiate se trouve dans Travaux sur le ring. Le réseau routier secondaire et les routes communes, c'est-à-dire la commune de Wemmel. Naturellement, une concertation est organisée (voir également Travaux sur le ring vs Travaux à la Région au début de notre explication).

Dans le cycle 2 actuel, plusieurs zones de chantiers potentiels ont déjà été étudiées. Cette

au seul transport terrestre, mais également au transport par voie maritime. Ces zones de chantier seront d'abord évaluées dans le cadre du rapport d'incidences environnementales avant de pouvoir affirmer avec certitude que les zones de chantier seront conservées ou non. Toutefois, une partie limitée du parking C est actuellement désignée comme une zone de chantier potentielle, certainement pas tout le parking !

ACAS

Combien de voitures pensez-vous pouvoir retirer de la circulation en utilisant les modes de transport alternatifs ?

Nous testons les plans par rapport à la Répartition modale ambitieuse (politique décidée par la Flandre) et Good Move (politique décidée par la Région de Bruxelles-Capitale). Dans le cadre de la RMA, le gouvernement flamand veut réaliser un transfert modal de 50/50, ce qui signifie 50% de trafic automobile, 50% de modes alternatifs (vélo, transports publics). Si on considère la répartition modale aujourd'hui, la part de la voiture est de 68%. Si l'ambition du gouvernement flamand se réalise, cette part sera réduite de 18%. Si on considère ensuite le trafic total, vous pouvez le calculer - mais il ne sera pas uniquement issu de nos initiatives. Nous ne disposons pas d'un tel chiffre agrégé, bien que tout ce qui concerne la mobilité et les alternatives soit pris en compte dans l'évaluation des incidences environnementales et l'analyse coûts-avantages sociaux. N'hésitez pas à envoyer un courriel à info@werkenaandering.be et nous vous orienterons dans ces documents.

Quel est le budget pour les surplombs sur le Ring Nord ?

Dans ces zones, on parle surtout des ponts paysagers au niveau du Laarbeekbos, dont le budget varie entre 60 à 80 millions à 500 millions, en fonction de la largeur et du degré d'ajustement du profil longitudinal (que mon collègue explique). Il s'agit naturellement de premières estimations, qui seront approfondies dans l'analyse coûts-avantages sociaux.

Dans quelle mesure l'alternative préférée jouera-t-elle encore un rôle lorsque l'aspect financier sera abordé ? Par exemple, l'alternative parallèle me semble être plus chère par définition.

Une des études sur les alternatives et les variantes est l'analyse coûts-avantages sociaux. Nous examinons ici si les investissements en valent la peine. Une analyse coûts-avantages sociaux responsable est un des objectifs primordiaux, dont nous tiendrons certainement compte lors du choix de l'alternative privilégiée.

Comment le travail sera-t-il supervisé une fois que les travaux d'adaptation auront débuté ?

Certainement. Le Covid a eu peu d'impact sur le calendrier. Nous avons poursuivi nos études, nos conceptions, nos structures de concertations et nos processus.

Le réaménagement global du RO est-il encore faisable en termes budgétaires, compte tenu de l'impact du Covid (et bien sûr du calendrier correspondant) ? Vous rendez-vous compte de la perte de revenus que subiront tous les petits commerçants du centre et de la Limburgstirumlaan ? Et ce, si la bretelle d'entrée et de sortie de Wemmel est fermée. Personne ne pourra alors entrer ou sortir de Wemmel par la Limburgstirumlaan. Combien de faillites cela va-t-il entraîner ?

Quelqu'un y pense-t-il au lieu de donner la priorité aux piétons et aux cyclistes ?

Pour toutes les alternatives et variantes, y compris les ponts paysagers maximums, nous examinons également les avantages engendrés par les investissements. Nous recherchons un rapport coûts/avantages sociaux responsable. En effet, les ponts paysagers maximums nécessitent un coût d'investissement plus élevé.

Il me semble évident d'opter pour un maximum de ponts paysagers. Des inconvénients ont-ils été relevés ?

De plus, le RIE du plan a établi que les bouches de tunnel génèrent des effets négatifs en termes de pollution atmosphérique, pour laquelle nous devons prévoir des mesures d'atténuation.

Occupation des sols Quel est l'impact des échangeurs sur l'utilisation de l'espace ? Quel espace (supplémentaire) est nécessaire pour les développer ? Dans un souci de clarté, je parle en l'occurrence des complexes d'entrée et de sortie.

Les différentes variantes d'échangeurs sont examinées dans ce processus. Et ce, tant pour l'E40 que pour l'A12. D'une manière générale, on peut déjà affirmer que la conception des échangeurs est plus compacte que la situation existante. Mais cela peut être discuté durant le tour de table.

Des expropriations sont-elles prévues dans la zone de Wemmel ? Y aura-t-il des expropriations ?

Entendre que les expropriations sont possibles me fait maintenant un peu peur... Quelles sont les probabilités d'expropriation et qu'en est-il des maisons se situant juste en dehors de la zone d'expropriation ? Elles subiront certainement de nombreuses nuisances problèmes (bruit, trafic...)?

Dès que nous aurons une vision concrète des parcelles concernées, nous contacterons les propriétaires concernés.

Entamer les entretiens.

Comme nous l'avons expliqué, nous nous engageons également à éliminer autant que possible les nuisances que le RO Nord réaménagé pourrait engendrer. Par exemple, nous examinons les lieux où nous pouvons installer les dispositifs de protection contre la pollution atmosphérique et sonore, ou si nous pouvons prendre certaines mesures afin de garantir que les routes locales ne soient pas surchargées par le trafic de contournement, etc.

Processus de participation

Quel est le calendrier des phases à partir de la note d'orientation 3 ? Cela n'est pas mentionné sur la diapositive actuelle ; le calendrier global complet est discuté. Mais la note d'orientation 3 sera élaborée après le traitement de la participation du public (deuxième partie de cette année).

Quelle est la réaction de la RBC face à ces plans ?

Qui décide en dernier ressort des alternatives privilégiées ?

La Région de Bruxelles-Capitale est-elle consultée ? A-t-elle son mot à dire ? Ou dispose-t-elle d'un droit de veto ?

Mais la décision finale revient au gouvernement flamand ?

Merci pour votre réponse, il est juste dommage que ces documents n'aient pas été communiqués plus tôt. Il aurait également été utile de préparer cette session d'information.

Qui est compétent pour prendre les décisions relatives au réaménagement des voies d'entrée et de sortie dans les communes autour du RO ? À Wemmel, il s'agit concrètement d'une route communale et régionale pour laquelle une décision devra être prise. Une des options prévoyait même l'expropriation de plusieurs centaines de mètres d'un côté de cette route régionale...

Que pense Bruxelles ?

Le public peut-il participer à l'étude ou s'agit-il d'un processus interne ?

Wemmel peut-elle décider elle-même de ce qu'il adviendra de la Limburg Stirumlaan ? Cette compétence afférente au découpage n'appartient donc pas au collège des Bourgmestre et échevins ou au conseil communal ?

Pour mes voisins : les documents sont-ils disponibles en français (à la ville de Bruxelles, peut-être) ?

Le problème réside dans le fait que la consultation publique est actuellement réalisée sans une vision claire des adaptations de l'infrastructure locale qui seront probablement également nécessaires. Des consultations locales sont-elles prévues à l'avenir, à mesure que le projet évolue et que ses incidences sur l'environnement et la qualité de vie se précisent ?

La réunion bilingue du 7 juin portera-t-elle uniquement sur l'introduction ?

Oui, mais les plans en français présentés dans la brochure sont erronés (erreurs "typographiques", malheureusement)

En avril, la commune de Wemmel a organisé une consultation publique au cours de laquelle différents raccordements au RO ont été présentés. Un de ces scénarii prévoit une nouvelle route le long du Ronkel, reliée à l'entrée et à la sortie du Ring (et non plus le long de la Steenweg op Brussel, comme tel est le cas aujourd'hui). S'agit-il d'un scénario futur au sein de Travaux sur le Ring ?

Naturellement : sur le plan administratif, nous menons de nombreuses concertations régulières avec la RBC. De même que nous impliquons tout le monde, nous faisons de même dans la RCB. Elle a naturellement son mot à dire. De plus, le ring traverse le territoire de Bruxelles à deux endroits, et nous devons donc lui demander un permis.

En effet, la décision doit être prise en dernier ressort par le gouvernement flamand. Mais, naturellement, l'objectif est de tendre vers une solution privilégiée soutenue, ce qui justifie une coordination nécessaire et l'intégration des réactions recueillies lors de la consultation publique.

C'était un choix délibéré de fournir d'abord une explication avant de publier les documents en ligne.

Nous nous concertons régulièrement avec Bruxelles, également sur ce sujet - et au niveau officiel, nous travaillons très étroitement et correctement avec tous les services de la RBC. Toutefois, vous devez comprendre qu'il nous est difficile de répondre à sa place. Vous devriez donc lui poser la question.

Comme il s'agit d'un projet flamand, la décision sera prise par le gouvernement flamand. Comme vous le savez déjà, la participation et l'implication du public sont très importantes pour nous, c'est pourquoi nous continuons à dialoguer intensément avec tous les acteurs, y compris les communes et Wemmel. - Un découpage local sera effectivement réalisé en concertation avec les communes - mais le projet déterminera si l'alternative privilégiée démontre qu'une d'accès et de sortie doit être déconnectée.

Tout à fait. Davantage de communication sur le site Internet de Travaux sur le ring.

Non, la région de Wemmel sera également couverte. Les documents peuvent être consultés aux adresses suivantes : <https://www.werkenaandering.be/fr/scopingnota2>

La version correcte de la brochure en français peut être consultée à l'adresse : <https://www.werkenaandering.be/fr/en-savoir-plus/nouveautes/consultation-publique-sur-les-alternatives-pour-le-reamenagement-du-ring> ; Les documents officiels peuvent être consultés dans la rubrique En savoir plus / Documents. Les informations communiquées aujourd'hui pourront être consultées la semaine prochaine en français.

Nous avons noué des contacts étroits avec toutes les communes, y compris Wemmel. Nous discuterons avec elles des résultats de cette consultation.

SPÉCIFIQUES

ZONES

Zone Où se situeront exactement la sortie et l'entrée à Jette ?

Le tracé au niveau du Laarbeekbos sera-t-il déplacé vers l'ouest ? Afin que le bois soit épargné et que les voies supplémentaires dans l'espace ouvert flamand soient supprimées à Wemmel ?

Abaisser le ring au niveau du Laarbeekbos : bonne idée 😊

...mais probablement très difficile à réaliser sans un impact majeur sur le trafic pendant les travaux. (idée de la durée du chantier ?)

Sur la Brusselsesteenweg (Wemmel), une bretelle d'accès en direction de Gand sera (probablement/certainement) aménagée au niveau du Bowling. Il a également été question de prévoir une connexion directe vers l'UZ-Jette pour les ambulances. Si oui, s'agira-t-il de routes distinctes ou d'une division ? - Cette dernière option est-elle définitive ? Dans ce cas, cela signifie que, à partir de Wemmel et des communes sous-jacentes, le transport (tout transport) sous ou au-dessus du R0 doit rejoindre le R0 de l'autre côté ? Cela ne va-t-il pas entraîner des mouvements de tissage difficiles vers ce qui est, à mon humble avis, une superficie limitée ?

Comment les ponts paysagers seront-ils aménagés entre Beverbos et Grimbergen d'une part, et Beverbos ou Grimbergen et l'arrêt de tram Esplanade/Dikke Beuklaan d'autre part ? Mais aucune connexion entre Meise et Grimbergen n'est prévue ?

Je viens du ring et je dois me rendre à Merchtem : comment faire, si je ne peux emprunter la Limburg Stirumlaan ? Quelle est votre proposition ?

Le CR 9 - Jette sera complété et relié à la Dikke Beuklaan dans toutes les directions. Une entrée

et une sortie sur le ring intérieur et une entrée et une sortie sur le ring extérieur seront donc prévues sur la Dikke Beuklaan.

Le Laarbeekbos sera épargné dans toutes les alternatives. Par conséquent, l'infrastructure du ring occupera un peu plus de place à l'extérieur du ring dans cette zone spécifique. Mais, comme indiqué dans la présentation, nous mettons tout en oeuvre pour l'intégration paysagère de l'infrastructure du ring.

Le CR 9 - Jette sera complété et relié à la Dikke Beuklaan dans toutes les directions. Une entrée et une sortie sur le ring intérieur et une entrée et une sortie sur le ring extérieur seront donc prévues sur la Dikke Beuklaan. Aucune entrée ne sera aménagée au niveau du Bowling. - L'ensemble du plan n'a encore fait l'objet d'aucune décision politique. Elle interviendra quand le PESR sera finalisé (comme expliqué au début de la présentation). En tout état de cause, le RIE du plan examinera toutes les incidences de ces alternatives proposées au cours du second semestre de cette année. Au cours de ce RIE du plan, des mesures d'atténuation (mesures visant à réduire l'effet indésirable) seront également proposées, qui devront ensuite être appliquées dans l'alternative privilégiée. Ce RIE du plan sera présenté à nouveau.

Pour les différentes variantes de l'échangeur de l'A12, une connexion paysagère est prévue du côté ouest. À l'extérieur du Ring, la liaison écologique existante (A12) du Maalbeek sera préservée/renforcée, mais aucun pont paysager n'est prévu ici.

TSLR en général : en dehors de la portée de cette consultation publique

Quand les travaux seront-ils réalisés sur la Romeinsesteenweg pour le Ringtrambus ?

Vos services considèrent-ils ou non le Ronkel comme une route cyclable alternative à la piste cyclable de la Steenweg op Brussel ? Je présume que l'intention n'est pas de remplacer la Steenweg Op Brussel pour le trafic lourd par le Ronkel, qui est une zone protégée. L'étude ne serait réalisée que pour les cyclistes ?

Comment le travail sera-t-il supervisé une fois que les travaux d'adaptation auront débuté ?

Combien de temps ces travaux dureront-ils ? Qu'advient-il du trafic quotidien ?

Je n'ai plus rien vu pour le P&R sur le site de Bxl Kart à Grand-Bigard. Est-ce encore une option ?

Combien de temps ces travaux dureront-ils ? Qu'advient-il du trafic quotidien ?

Pontbeek devient un boulevard urbain - cela signifie-t-il que le Pontbeek fait partie du projet ?

Diverses alternatives sont actuellement étudiées dans le cadre des projets Quick Win en cours. Dans ce cas, F213 le long de la Steenweg op Brussel. Dans ce cadre, des alternatives possibles sont évaluées au niveau de Ronkel. Toutefois, il s'agit d'un processus qui vient d'être lancé en coopération avec tous les acteurs, il est donc encore un peu tôt - il ne s'agit en effet que d'opportunités pour les cyclistes.

En effet, le P&R à la gare de Grand-Bigard a été sélectionné comme nœud de transition multimodale. Il s'agit d'une option conditionnelle pour le site afin de prévoir un P&R et de renforcer la multimodalité du site.

Le Pontbeeklaan ne deviendra pas un boulevard urbain. Il s'agit de la route d'accès au complexe de raccordement 10. Les voies d'accès à Bruxelles (et, dans cette zone, la Keizer Karellaan) sont conçues comme des boulevards urbains.

Où peut-on consulter l'étude sur le plateau du Heysel ? Où peut-on les consulter ?

Tous les documents peuvent être consultés dans la note d'orientation à l'adresse <https://www.werkenaandering.be/nl/scopingnota2>.

Par exemple, la route de raccordement figure sur vos plans. La commune de Grimbergen avait refusé le permis voici quelques années. La situation a-t-elle changé entre-temps ?

Entre-temps, une étude sur le Heysel est également en cours, dans laquelle tous les partenaires examinent ensemble l'avenir de la mobilité sur le plateau du Heysel. Les résultats seront publiés dans les prochains mois.

La route de raccordement a effectivement été incluse à l'époque comme cadre de référence pour ces études. Le permis y afférent a depuis été suspendu. Toutefois, une étude est actuellement en cours pour désenclaver le plateau du Heysel et différents concepts d'accessibilité sont sur la table. La commune de Grimbergen est également à la table des négociations.

Cela fait plaisir d'entendre que l'accès au Heysel sera inclus, car c'est une nécessité absolue. La garderie postscolaire communale de Wemmel demande déjà une marge supplémentaire pour pouvoir récupérer les enfants à l'école à l'heure lors de grands événements comme le salon de l'auto.

Dans le cadre de l'étude de l'accessibilité du plateau du Heysel, l'impact des grands événements a effectivement été également pris en compte

Qu'advient-il du parking C ? Conservera-t-il sa fonction de parking ? Une nouvelle affectation sera-t-elle attribuée à cette zone ? Qu'en est-il aujourd'hui de l'étude sur le raccordement au site du Heysel ?

Des études sont également en cours au département Environnement (MTP) pour la destination du parking C. Il est préférable de s'adresser à eux pour ce qui concerne l'affectation de cette zone.

Le tracé du tram au niveau de la Romeinsesteenweg peut-il être expliqué ?

Nous étudions actuellement cette question dans le cadre du tram express. Notre expert Tram express est absent à de cette session, mais vous pouvez envoyer un courriel à Sneltram@werkenaandering.be.

Dispose-t-on déjà d'une vision en la matière ?

C'est vrai, c'est un tram express. Voir [Werkenaandering.be/sneltram](http://werkenaandering.be/sneltram)

Question sur le tram express longeant l'A12 : les arrêts du tram sont-ils déjà déterminés ? Lors de la précédente session d'information, j'avais constaté que le nombre d'arrêts était réduit.

Les arrêts sont déjà fixés. Consultez notre vidéo sur cette page également, et si vous avez des questions www.werkenaandering.be/Sneltram.

Allez-vous conserver autant de places de stationnement dans le parking C qu'aujourd'hui ?

L'avenir du parking C est également considéré dans l'étude partagée sur le plateau du Heysel qui est actuellement en cours, une étude conjointe des communes et administrations flamandes et bruxelloises. Nous ne pouvons pas répondre à la question relative à la capacité de stationnement aujourd'hui.

Pour le projet Neo, une route d'accès à l'A12 traversant le parc au niveau du Théâtre américain a été envisagée. Cette proposition a été fortement contestée par les associations de quartier locales. Peut-on continuer à dormir sur nos deux oreilles ?

PPI R0 Nord - Session d'information pour les acteurs administratifs - Consultation publique

Date de la concertation :	03/06/2021		
Lieu :	Teams		
Notre référence :	RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_007	Version :	1
Auteur(s) :	Cathy Brill		
Présents :	Liste des présences		
Points discutés :	<ul style="list-style-type: none">• Cadre général - réaménagement R0 Nord• Procédure et processus - Réaménagement R0 Nord• Scoping du PPI - Réaménagement du R0 Nord• Suite• Zone de Vilvorde - sous-zones 5 et 6		

Rapport

1. GÉNÉRALITÉS

La présentation (RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_004) utilisée lors de la séance d'information sera publiée sur le site de l'équipe De Werkvennootschap avec le rapport. Ce rapport contient les questions posées lors de la session d'information (orale et chat) et les réponses données.

2. PARTIE PLÉNIÈRE - ACTEURS ADMINISTRATIFS

Urbanisme à Bruxelles : Il serait utile de disposer d'une carte de tous les projets cyclables traversant le Ring réaménagé, pas seulement pour la partie du Ring Nord, mais un beau schéma est présenté. L'alternative 1 est-elle identique à l'alternative Light, et existe-t-il encore des codes comme G1a ou G1b, ou uniquement les alternatives 1, 2 & 3 ? Une diapositive résumant les transformations et ce qui a été supprimé (pour quelle raison) serait utile. Ce qui est clair, c'est que les alternatives latérales sont apparemment "abandonnées". Comment se déroulera la participation pour les communes bruxelloises ?

DWV : Une telle carte globale est effectivement une bonne suggestion. En ce qui concerne le libellé des alternatives, nous parlons maintenant des alternatives 1, 2 et 3. En fait, l'alt 1 résulte de l'ancienne alternative Light et l'alt 2 de l'alternative parallèle, tandis que l'alt 3 est une combinaison de l'alt 1 et de l'alt 2 selon la zone. L'alternative latérale n'a pas été retenue en raison de nombreux problèmes inextricables, par exemple en termes d'occupation de l'espace. Nous enverrons les diapositives.

THV MoVeRO : Les variantes a et b sont des variantes des échangeurs ou des profils longitudinaux. Ces variantes ne s'appliquent pas à la zone de Vilvorde. Dans cette zone, nous étudions la variante de la vitesse. (c'est-à-dire 100km/h et 70km/h sur le ring continu)

Département de l'Environnement : Il est vrai que les dossiers peuvent être consultés dans les 14 communes concernées et que les observations peuvent y être formulées

contre récépissé, et donc pas dans une autre commune. Mais tous les citoyens peuvent également le faire par voie numérique sur le site Internet du Département de l'Environnement (grups.omgeving.vlaanderen.be) ou par courrier au Département de l'Environnement (Division Développement du territoire, Planification et projets environnementaux, Bâtiment Comte de Ferraris, Boulevard du Roi Albert II 20 boîte 7, 1000 Bruxelles). Cela est également mentionné dans les brochures que nous avons distribuées dans les communes bruxelloises situées le long du Ring. Une session d'information en français sera également organisée le 7/6.

Ville de Vilvorde : En ce qui concerne les échangeurs sur la diapositive 34 : G1a a des courbes de connexion courtes, mais est toujours dénivelée (contrairement à G1b) ? Ma compréhension est-elle correcte ?

THV MoVeRO : C'est en effet exact : G1a est dénivelée, mais avec un profil de vitesse inférieur à partir des voies urbaines ; G1b est un complexe néerlandais avec un carrefour au niveau des bretelles d'entrée et de sortie au même niveau. Pour les deux variantes, les raccordements des autoroutes d'accès radiales sont toujours garantis en dénivelé.

Ville de Vilvorde : Est-il exact que G1b n'a qu'un seul point de conflit supplémentaire, à savoir du côté nord ? **THV MoVeRO :** C'est en effet correct pour cette configuration d'échangeur.

3. TOUR DE TABLE

3.1. Sous-zones 5 et 6 - zone de Vilvorde

Province du Brabant flamand : Il existe également une vision du réseau vert-bleu souhaité dans la zone de reconversion (site CAT, Trawool, vert/eau) sous le viaduc. Je ne le retrouve dans votre carte sur la connectivité écologique. Il est préférable de l'inclure. La connexion du tram Neder-Over-Heembeek (NOH) avec le Ringtram (bus) en tant que potentiel ne peut être hypothéquée à long terme. Ces discussions sont-elles toujours en cours ? Je pose cette question au nom de l'équipe qui travaille pour Buda+. Une enquête de la STIB. a été évoquée

THV MoVeRO : Concernant la vision du réseau vert-bleu. Nous avons effectivement discuté de ce point et l'avons inclus - cf. les lignes de la carte.

Province du Brabant flamand : je vois désormais les lignes étroites, mais le site CAT est plus large que cette partie étroite, tout comme le lien bleu-vert. Veuillez l'indiquer en ombrant la zone au lieu de tracer des lignes.

THV MoVeRO : Nous allons l'adapter.

DWV : Concernant l'échangeur du tram Neder-over-Heembeek : je sais qu'une concertation est menée et que nous demandons également de rapprocher les deux passages trop éloignés. Nous transmettons également cette information à notre équipe de Brabantnet.

De Lijn : Il n'y a pas de Ringtrambus dans la Mediaalaan, mais il y en a un via Koning Albert I-laan. La connexion avec le tram est impossible. Je ne sais pas comment cela se passera, car, dans le cas contraire, un conflit avec la passerelle pour vélos sera observé.

De Lijn : Vous devez également tenir compte de la conduite de gaz, ce qui ne facilite pas les choses. Les discussions sont en effet en cours.

De Lijn : Pour être clair : si Ringtrambus déménage dans la Koning Albert I laan, aucun transport régulier ne sera prévu sur Indringingsweg et Koningslo même.

Ville de Vilvorde : L'emplacement du FRO entre le CR Mediaalaan/Tyraslaan et Machelen est-il déjà déterminé à ce stade (au nord ou au sud du RO partant de la Tyraslaan vers Machelen) (sans se prononcer sur l'emplacement du croisement avec le canal) ?
L'actuel tunnel étroit, sombre et boueux de la Blaesenbergweg n'est pas repris comme potentiel ?

Il relie le Domaine Drie Fontein au petit Lendrikbosje et au vaste complexe vert de Begijnenbosdal (terrains de la Défense, ferme pour enfants et nouvelle forêt urbaine NOH).

TVH MoVeRO : Cette zone n'est actuellement pas indiquée sur la carte d'écoconnectivité du réseau vert-bleu. Mais bien sous le viaduc. Nous examinerons cette suggestion.

Agence pour la nature et les forêts : le tunnel peut certainement servir de liaison verte, même si la connectivité n'est pas garantie. Intéressant à examiner.

MTP: Nous émettons de sérieuses réserves sur la piste cyclable du ring. Quel est son statut ? Où se situe-t-elle ? À quel besoin répond-elle ? Nous ne sommes pas contre le vélo. Nous devons mettre en œuvre ce qui a déjà été décidé - cf. FRO et les investissements existants FietsGen. Comment la piste cyclable du ring interfère-t-elle avec cela ?

DWV : Nous devons effectivement en discuter au sein de l'équipe MTP/région transport. MTP : La province est également présente.

Province du Brabant flamand : En ce qui concerne la piste cyclable du ring, je comprends qu'une concertation est encore en cours, mais fait-on une distinction entre les sections sur lesquelles tout le monde est d'accord, par exemple entre la Tramlaan et le Canal (= au sud). Les demandes de permis et les études de conception des chantiers en tiennent déjà compte.

MTP : Ce lien est en effet déjà dans BFF ; cependant, il convient encore de déterminer le lieu de traversée du canal. MTP : Si les pièces dans le BFF sont identiques aux présentes, la décision politique a déjà été prise depuis longtemps et nous devons nous y conformer.

MTP : Les pistes cyclables de niveau supérieur, BFF ou FSW sont définies ou conseillées par la région de transport.

Ville de Vilvorde : Dans le prolongement de la remarque de Jaak : priorité au FRO déjà décidé à l'est du CR 6 (bien que cela soit plus difficile à réaliser) au lieu de la piste cyclable du ring qui n'est pas encore considérée comme véloroute à l'ouest du CR 6.

THV MoVeRO : Il s'agit d'une connexion à garantir dans toutes les alternatives et variantes, mais le processus Quick win poursuit l'étude et décide du tracé exact.

DWV : Nous discuterons et examinerons effectivement le statut et le tracé dans le cadre de concertations distinctes.

Agence pour la Nature et les Forêts :

Est-il également impossible de réaliser une séparation physique (douce) entre la voie parallèle et continue dans la zone de Vilvorde ? Actuellement, le tissage demeure possible sur 4 voies, ce qui convertit cette zone en un goulot d'étranglement. Ne pouvez-vous pas obtenir une structure plus lisible et utiliser, par exemple, 2 voies comme voies de tissage ?

2 figures ci-dessous (profil transversal de la connexion paysagère : tubage éventuellement difficile à poser sous la Koning Albertlaan I, car vous êtes plus proche du Tangebeek.)

THV MoVeRO : En ce qui concerne la question de la séparation physique : Nous sommes de toute façon confrontés aux conditions connexes du viaduc existant. Un viaduc avec une séparation physique de 2 fois 2 voies ne serait pas approprié en raison de l'espace limité. Une ligne blanche n'est pas davantage optimale, car elle est difficile à faire respecter et, car des situations dangereuses peuvent survenir si le RT (ring de transit) ou le RU (ring urbain) est embouteillé. Ainsi, la capacité de deux voies pour le trafic de transit pourrait être trop limitée et les deux voies extérieures pourraient être trop peu utilisées.

THV MoVeRO : À propos des profils transversaux de la connexion paysagère : Le passage souterrain se trouve sous l'anneau pour les loisirs et les animaux. Dans ce cadre, les usagers récréatifs traversent ensuite l'Albert I laan via le passage pour piétons et les animaux empruntent l'écotunnel sous l'Albert I laan ; En raison du profil de hauteur des deux axes routiers (Albert I laan - passage souterrain du Ring).

De Lijn : Lors de l'élaboration des plans "Réduction des nuisances", DWV a indiqué qu'elle pourrait envisager un site propre de bus sur le ring même pour la liaison entre Vilvorde et Dilbeek/Halle. Les bus express entre Turnhout et Anvers, par exemple, ont été un succès, même permanent. Cette option est-elle toujours possible dans le cadre des plans MH ? Ce sont de nouvelles options qui nécessitent du personnel, nous devons donc examiner leur organisation pratique en temps utile et en termes de coûts.

THV MoVeRO : Nous avons effectivement déjà anticipé et nous contacterons prochainement nos collègues pour une nouvelle coordination. Nous recherchons des solutions et, en effet, nous devons également examiner les coûts. C'est une piste que nous examinerons.

4. LISTE DES PRÉSENCES

Organisation	Nombre de personnes présentes
De Werkvennootschap	3
THV MoVeRO	12
Commune de Grimbergen	3
Ville de Vilvorde	3
Ville de Bruxelles	2
Bruxelles Urbanisme	1
Bruxelles Mobilité	1
Bruxelles Environnement	1
VLM	1
Province du Brabant Flamand	4
MTP	2
STIB	1
De Lijn	4
Agence pour la Nature et les Forêts	1
Département Environnement	1

5. ANNEXES

Annexe 1 : Présentation avec réf. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002

Session générale 03-06-2021

Objet	Question, idée, suggestion ou commentaire	Réponses formulées lors des webinaires
GÉNÉRALITÉS		
Objectifs du plan		
	L'objectif du RO est de détourner le trafic de Bruxelles. Ce que vous en faites est totalement inutile...	
	En Nouvelle-Zélande, cela fonctionne bien sans autoroutes, moins de béton, préserver à tout prix les zones vertes	<i>Les zones vertes seront certainement préservées - nous allons même les renforcer</i>
<i>Qualité de vie</i>		
<i>Intégration paysagère</i>	La pluie ne tombe pas et la luminosité est faible sous le ring. Pourquoi cette étrange fixation d'intégrer la nature sous le ring ? Dans le Domaine 3 Fonteynen, un petit pont et un chemin piétonnier ont également été aménagés sous le viaduc et un chemin piétonnier derrière le VTM. Je me promène beaucoup dans le parc, mais jamais dans ces endroits, en raison du bruit.	<i>Nous constatons que, aujourd'hui, le ring engendre un effet de barrière important pour la faune et la flore. Nous souhaitons l'éliminer. Naturellement, nous tenons compte des espèces présentes et examinons les besoins précis afin de réaliser une connexion utile sous ou sur le ring, qui reliera et renforcera le réseau vert-bleu.</i>
<i>Sécurité routière</i>	Le ring n'est pas dangereux. Ce sont les conducteurs qui conduisent de manière dangereuse ou imprudente.	<i>L'aménagement du ring est peu sûr. Les entrées et les sorties sont proches les unes des autres, ce qui entraîne de nombreux mouvements d'entrecroisement dangereux. Le ring ne répond pas aux normes actuelles. Nous allons y remédier.</i>
	Je vis ici depuis 40 ans et il ne m'est jamais rien arrivé. Il faut constamment être sur ses gardes.	<i>Naturellement, tout le monde doit être prudent - et ce n'est pas le cas de tout le monde. Pourtant, le ring n'est aujourd'hui pas suffisamment sûr, logique et lisible. Nous allons y remédier. On dénombre quelque 1000 incidents par an sur le ring, soit environ 3 par jour. D'où les nombreux embouteillages structurels. Notre réaménagement réduira considérablement ce nombre, ce qui améliorera également la fluidité.</i>
<i>Accessibilité multimodale</i>	La véloroute Bruxelles-Vilvorde traverse plus loin le canal au niveau du quartier 4 Fonteynen pour déboucher sur la Broekplein. Il s'agit d'une zone piétonne. Comment envisagez-vous l'interaction entre les cyclistes et les piétons ?	<i>La véloroute n'est pas encore définitivement définie dans cette zone. Son emplacement exact et sa conception doivent encore être étudiés.</i>
	Peut-on passer de la voiture aux transports publics ou au vélo à certains endroits du RO ?	<i>Dans la zone de Vilvorde, aucun endroit de ce type n'est prévu sur le RO. Dans la zone de Vilvorde, un pôle multimodal sera aménagé au niveau de la Rubensstraat. En outre, un pôle multimodal est prévu à la gare de Vilvorde.</i>
	Les pistes cyclables longeant le ring sont purement récréatives et n'entraînent pas de transfert modal.	
	L'autoroute cyclable au-dessus du canal - construirez-vous un pont cycliste à cet endroit ?	<i>La passerelle cycliste prévue par la Vlaamse Waterweg se trouve à l'extérieur du ring. Plus précisément dans le prolongement de la Kerklaan</i>
	Ne peut-on prévoir un chemin piéton au nord du RO, entre la Grimbergsesteenweg et la Hellebeekstraat ? Il serait ainsi possible de regagner le Tangebeekbos depuis le Potaarde.	
	Le tracé prévu pour l'autoroute cyclable sous le viaduc traverse le canal - mais en fait, si j'ai bien compris, l'autoroute traversera le futur pont cycliste ?	
	Nous n'avons jamais vu un sentier piéton menant à une entrée ou une sortie, comme à Zaventem sur la Hennaalaaan,	

	C'est du chipotage, mais n'existait-il aucune option pour aménager totalement l'autoroute cycliste le long du canal ?	
Alternatives		
	Une des alternatives offre-t-elle de l'espace pour le projet Broeklin à Vilvorde/Machelen ?	<i>Dans chacune des alternatives, nous tenons compte du projet Broeklin de telle sorte que nous ne l'hypothéquons pas et que nous incluons ses impacts.</i>
	Un élargissement est donc prévu dans cette zone ?	<i>Dans toutes les variantes, une quatrième voie est aménagée dans cette zone. D'une part, cela permettra de résoudre le problème de capacité du R0 dans la zone. Et, d'autre part, nous améliorons le flux de trafic dans les zones de Wemmel et de Zaventem. Si nous n'optimisons pas le flux de trafic dans la zone de Vilvorde, cette zone deviendra un goulot d'étranglement dans le flux de trafic de l'ensemble du ring. Cela ne signifie pas nécessairement que nous devons élargir partout, le ring est déjà assez large aujourd'hui. Il est vrai que, avec l'ensemble du projet, et selon l'alternative, nous réduirons de manière significative l'emprise totale du ring (environ 15 à 20 %).</i>
	Le viaduc de Vilvorde sera-t-il doté de 4 voies véritables ou de 3 voies continues et 1 voie locale ?	
	Pas de bande d'arrêt d'urgence sur le viaduc de Vilvorde. Selon nous, cela ne profite pas à la sécurité.	
	Une bande d'arrêt d'urgence n'est-elle pas nécessaire sur le viaduc ?	
	Un travail a été réalisé sur les 4 voies - les résultats y afférents ont-ils été inclus dans les études ?	<i>Nous avons effectivement enlevé une voie dans les études.</i>
	Voici plusieurs années, l'ancien système à quatre voies a été aboli ; était-ce stupide ? Quel est l'intérêt d'un système à 4 voies tant que le goulot d'étranglement de Wemmel subsiste ?	<i>Nous examinons également la zone de Wemmel, à l'instar de celle de Zaventem. En nous attaquant à l'ensemble du tronçon du R0 entre la jonction E40 Grand-Bigard et l'E40 Woluwe-Saint-Étienne, nous voulons éliminer les goulets d'étranglement que nous constatons aujourd'hui. Nous rendons le ring plus lisible et plus sûr, ce qui améliore également la fluidité et ramène le trafic de contournement à sa place, le R0.</i>
	Pouvez-vous préciser la manière dont le trafic de l'A12 sera organisé vers le Ring et le trafic local le long de l'A12 (de Meise à Wemmel et inversement) ? et de l'autre côté du ring	
	Je voulais dire que, sur le viaduc, les 4 voies ont été utilisées pendant un certain temps, mais que cette option a été abandonnée. Les expériences de l'époque (embouteillages sur les 4 voies à l'époque :-) ont été prises en compte dans les études.	<i>Dans notre étude, nous travaillons avec un modèle de trafic (dans lequel un grand nombre d'informations et de données, telles que les comptages ont été inclus) et nous y calculons nos alternatives. Nous vérifions ainsi si les alternatives (par exemple, 4 voies) créent des goulots d'étranglement.</i>
<i>Surplomb</i>		
<i>Parallèle</i>	Avec des voies parallèles, vous êtes de nouveau confronté à des problèmes, comme la Leuvensesteenweg entre Louvain et Zaventem.	<i>Un bon exemple de notre structure parallèle est l'A2 à Eindhoven - contrairement à la Leuvensesteenweg, ce n'est pas ce que nous voulions dire. À Eindhoven, ce système fonctionne très bien.</i>
<i>Light</i>		
<i>Latéral</i>		

Variantes		
Vitesse	Pourquoi ne pas imposer des limitations de vitesse différentes selon l'heure de la journée ?	<i>Nous envisageons également de mettre en place une signalisation dynamique, afin que la limite de vitesse ne soit pas uniquement basée sur l'heure de la journée, mais également sur la base, par exemple, de catastrophes, d'incidents et d'accidents. Il nous semble logique d'inclure la signalisation dynamique dans la construction du Ring du futur.</i> <i>Néanmoins, nous devons actuellement travailler avec une vitesse de conception, afin de pouvoir calculer l'infrastructure et son impact. Le contrôle effectif de la vitesse est pour plus tard.</i>
	Pourquoi la vitesse devrait-elle être limitée à 70 km/h sur le ring ? Il est extrêmement frustrant de circuler à 70 km/h les soirs et les week-ends, en dehors des heures de pointe. Est-il impossible de travailler avec des panneaux interactifs et d'imposer la limitation de vitesse durant les seules heures de pointe et de maintenir la vitesse à 100 km/h le reste de la journée ?	<i>L'étude de la variante de réduction de la vitesse est particulièrement importante pour comprendre l'impact de la vitesse sur le trafic sur le ring et aux alentours, mais également sur la qualité de vie aux abords du RO. Afin de rendre les différences suffisamment compréhensibles, la vitesse de 70 km/h a été retenue. Des marges variables peuvent être appliquées dans le cadre de l'exploitation, mais cela n'est actuellement pas inclus dans l'étude.</i>
	L'idée de réduire la vitesse à 70 sur cette autoroute est totalement absurde. Lors de la première réunion, le responsable avait déclaré qu'il s'agissait d'un "minimum" européen, sinon il introduirait probablement une zone 30 pour atteindre des objectifs absurdes ! Question sérieuse : avez-vous déjà osé rouler à 70 km/h au début de la E19 à Machelen ? Je n'ai pas encore réussi à le faire...	
	Une autoroute vous permet de vous déplacer rapidement d'un point à un autre, pas à 70 km/h.	
	Aujourd'hui, nombre de conducteurs circulent à 120 et "collent" le véhicule qui les précède. Ce nombre est plus élevé que si la vitesse est limitée à 100...	<i>Les contrôles pourraient être renforcés, nous sommes d'accord.</i>
	Si vous voulez établir une comparaison avec Paris, considérez la Francilienne (autoroute) et non le Périphérique, qui peut davantage être comparé au ring de Bruxelles...	<i>Je constate que la vitesse est limitée à 50 km/h sur le Périphérique. Selon moi, cette comparaison est plutôt valable, mais je comprends votre point de vue. Pourtant, nous maintenons qu'un grand ring conçu à 70km/h peut être parfaitement sûr. En outre, la différence n'est que de 2 minutes sur un tronçon de 10 km. Mais comme nous l'avons dit, nous envisageons à la fois 70km/h et 100km/h.</i>
	Prenons l'exemple des Pays-Bas : le jour (de 6 h à 19 h) 100, la nuit (de 19 h à 6 h) 120/130 > traduit 6-19 70 ; 19-6 100 ?	<i>C'est effectivement une possibilité, mais comme je l'ai dit, il est important de calculer une vitesse de conception maintenant.</i> <i>La mise en œuvre effective (y compris la signalisation dynamique) est pour plus tard.</i>
	À Anvers, la vitesse est limitée à 100 et c'est comparable.	
Profil longitudinal	Est-ce que je comprends bien qu'au niveau de ces profils longitudinaux (lien vert), le ring n'est pas approfondi, mais que les zones environnantes à gauche et à droite sont relevées et que des "ponts verts" supplémentaires sont créés ? Ou comment dois-je voir les choses ?	
Échangeurs		
Complexe de raccordement	Pouvez-vous déjà me dire s'il est vrai que la sortie via la Henneaulaan vers Diegem sera fermée ?	<i>Dans tous les cas, nous vous recommandons de suivre la journée de demain, car tout y sera expliqué en détail. L'entrée et la sortie Ring x</i> <i>La Henneaulaan restera un complexe d'entrée et de sortie à part entière. Toutefois, la connexion du R22 - Woluwelaan avec le Ring sera déconnectée.</i>
	La sortie de Machelen vers la Woluwelaan est désormais fermée, cela restera en l'état ?	

	Est-il prévu de ralentir la circulation aux sorties de l'autoroute ? 7	
	Votre décision pour la sortie vers la Woluwelaan a donc déjà été prise, malheureusement.	
	Si j'ai bien entendu, le complexe 7 (Grimbergen) sera "rétréci", qu'est-ce que cela signifie, car ces bretelles sont déjà très proches du ring ?	
Évaluation environnementale		
<i>Trafic de contournement</i>	Le trafic de poids lourds en provenance de la zone du canal à Grimbergen et Vilvorde vers le nord (via l'A12), traverse Grimbergen, Humbeek, Nieuwenrode, pour éviter le péage et les embouteillages sur le ring. Pouvez-vous, en tant que concepteurs, faire quelque chose pour l'éviter ?	<i>Dans un scénario supplémentaire (que nous vérifierons en même temps que les alternatives), nous examinerons également une série de mesures supplémentaires sur le réseau routier secondaire. L'ouverture du trafic de poids lourds de la zone industrielle vers les autoroutes sera donc certainement examinée.</i>
<i>Impact sur le trafic Environnement</i>	Avez-vous mesuré les conséquences de la suppression de l'échangeur N°8 à Wemmel ? Quelle route les fonctionnaires de Bruxelles doivent-ils emprunter pour se rendre à Gand ?	<i>Nous en avons discuté en détail mardi dans notre explication sur la zone Wemmel. Consultez notre site à partir de la fin de la semaine prochaine, lorsque la présentation sera également en ligne. Maintenant, pour répondre à votre question : nous allons naturellement tout calculer et modéliser très soigneusement. L'entrée et la sortie 8 est beaucoup trop proche des bretelles 7a et 9, c'est pourquoi elles seront fermées. Cela permettra de sécuriser à nouveau la situation sur le ring. De plus, à partir de Bruxelles, vous pouvez prendre la E40 vers Gand, qui est également la catégorie de route la plus élevée, donc la route logique.</i> <i>Toutefois, nous n'allons pas simplement fermer l'entrée et la sortie 8 sans autre forme de procès et laisser le reste intact. Nous allons réaménager radicalement l'ensemble du ring, et nous donnerons un sens à la fermeture de l'entrée/sortie 8 en réaménageant et en complétant l'entrée/sortie 7/9. Dans tous les cas, 7 et 9 peuvent absorber. Comme je l'ai dit, tout est plus que minutieusement calculé et simulé.</i>
	Est-il prévu de ralentir la circulation aux sorties de l'autoroute ? 7 (sint-annalaan) au niveau du croisement avec les pistes cyclables ?	
	Si je comprends bien, l'Antwerpselaan absorbera plus de trafic en raison du découpage des routes régionales. De Meise à Bruxelles, l'itinéraire privilégié reste l'A12, non ?	<i>Le découpage reliera la Boechoutlaan et l'Antwerpselaan. L'Antwerpselaan n'est pas destinée à être utilisée pour le trafic de contournement. Outre les différentes alternatives, nous envisageons également des mesures supplémentaires pour éviter le trafic de contournement sur l'Antwerpselaan. En effet, la route recommandée est celle de Meise à Bruxelles via l'A12.</i>
	Je pense que la manière dont le plateau du Heysel est désenclavé augmentera également la pression sur cette route. Ai-je raison ?	<i>L'ouverture du Heysel fait l'objet d'une étude distincte, actuellement en cours.</i>
	Le nouvel aménagement réduira-t-il la pression sur l'axe local Merchtem-Grimbergen-Vilvorde ?	
<i>Impact sur l'air</i>		
	Nous estimons que les véloroutes longeant les autoroutes ne sont pas saines. Nous avons lu d'autres études sur les poussières fines, etc. Être en mouvement est autre chose que respirer des gaz d'échappement.	<i>Des études ont démontré que faire du vélo en ville ou à proximité d'émissions est sain, car vous êtes en mouvement et actif. Naturellement, faire du vélo dans les Ardennes est plus agréable, mais c'est toujours mieux que de rester assis dans la voiture, même si l'air est mauvais - les études scientifiques ne sont jamais totalement univoques. Néanmoins, nous pensons qu'il faut investir massivement dans les véloroutes dès maintenant, d'autant plus que les voitures sont de plus en plus électriques et que ce problème se résout également par lui-même.</i>

	Pourquoi une piste cyclable juste à côté de l'autoroute ? Cela me semble particulièrement inconfortable et malsain.	<i>La piste cyclable du ring a pour objet de proposer une alternative aux déplacements qui sont actuellement effectués en voiture (par exemple pour les déplacements domicile-travail). Naturellement, la conception de toutes nos véloroutes tient compte du confort, de la santé et de la sécurité des cyclistes, afin de rendre les déplacements en vélo aussi agréables et attrayants que possible. D'ailleurs, des études démontrent que le vélo en ville ou le long des routes est toujours plus sain, parce que l'on est en mouvement et que l'on fait de l'exercice, même si l'on pédale dans un air chargé de poussières fines. Un effet positif, donc.</i>
<i>Impact de la lumière</i>		
<i>Impact du bruit</i>	Des éléments seront-ils prévus pour réduire le bruit du trafic sur le viaduc pour les résidents ?	<i>Dans le cadre du RIE du plan (dans lequel nous étudions les incidences environnementales de nos projets), nous examinons les lieux où des protections contre les nuisances sonores sont nécessaires. Il s'agit des mesures d'atténuation, c'est-à-dire les mesures visant à garantir l'élimination des effets négatifs. Si nécessaire, nous installerons également des écrans antibruit sur le viaduc.</i>
	Qu'est-il prévu pour réduire les nuisances sonores, notamment dans le quartier Populierendal à Grimbergen, étant donné que le Tangebeekbos n'y est pas suffisant ?	<i>Avec ce projet, nous voulons améliorer radicalement la qualité de vie, et les problèmes de bruit en sont un élément important. Dans le cadre d'un rapport d'incidences environnementales, nous recherchons les meilleurs emplacements pour les écrans antibruit ou d'autres mesures de protection contre le bruit. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas encore indiquer les emplacements exacts, mais vous pouvez supposer qu'il est probable que nous prévoyions des mesures d'atténuation du bruit partout où le périphérique provoque de graves nuisances sonores, - mais cela n'est pas encore pour tout de suite.</i>
<i>Impact sur la végétation</i>	Quelle superficie sera sacrifiée pour ce nouveau complexe de raccordement l'A12 à Meise ?	<i>Au contraire, l'A12 occupera beaucoup MOINS de surface qu'aujourd'hui - et la végétation y reprendra donc ses droits !</i>
	Nous avons lu que vous deviez aborder ce bois.	<i>Si vous voulez parler du Laarbeekbos, nous ne toucherons pas à un millimètre carré !</i>
<i>Impact sur l'eau</i>		
<i>Mesures d'atténuation</i>	Les centres-villes de Grimbergen et de Strombeek se situant à proximité du ring, je me demandais si, lors du réaménagement du ring, de nouveaux murs antibruit (du 21e siècle) seront également placés dans la sous-zone 5, comme cela se fait partout ailleurs en Flandre pour les centres-villes proches de l'autoroute ? Le long de l'A12 à Meise ou le long du R0 à Dworp, par exemple, cela a été fait avec succès voici quelques années, j'espère donc que cela sera également pris en compte lors du réaménagement du Ring.	<i>La problématique des nuisances sonores sera examinée dans le rapport sur les incidences environnementales. Si ce rapport démontre que des barrières antibruit sont nécessaires ou souhaitables, cela sera inclus dans le plan. Le type exact d'écran n'est pas décidé pour l'instant ; il sera discuté ultérieurement.</i>
	Un éclairage supplémentaire peut-il être prévu dans ces passages sous le ring ?	<i>La réduction de l'effet de barrière des autoroutes et l'amélioration de la qualité de vie et résidentielle dans les environs sont des objectifs importants du plan. Des passages de qualité sous le ring sont donc certainement importants. La question relative à l'éclairage fait déjà partie de l'élaboration concrète au niveau du projet, mais le principe des connexions qualitatives relève certainement des objectifs du plan.</i>
	Des murs antibruit seront-ils installés dans cette zone ?	
	Bonjour. À Koningslo, près du parc à conteneurs, tous les arbres ont été coupés... cela génère plus de bruit dans tout Koningslo. Quelle est votre solution ?	<i>Dans le cadre du RIE du plan (dans lequel nous étudions les incidences environnementales de nos projets), nous examinons les lieux où des protections contre les nuisances sonores sont nécessaires. Il s'agit des mesures d'atténuation, c'est-à-dire les mesures visant à garantir l'élimination des effets négatifs. Si nécessaire, nous installerons également des écrans antibruit à Koningslo.</i>
<i>Réduction des nuisances</i>	Les travaux devraient débuter en 2025, mais quelle est la durée prévue et où commencent-ils ? Seront-ils exécutés par phases ?	<i>Les travaux dureront effectivement un certain temps. De même, ils seront exécutés en phases réfléchies en tenant compte de la signalisation, des déviations et des nombreuses autres mesures nécessaires pour réaliser les travaux en toute sécurité. Un planning et un phasage définitifs ne sont pas fixés en la matière. Toutefois, nous avons commencé les premières études de concept au sein de notre équipe chargée de la réduction des nuisances. Un phasage et une planification définitifs ne pourront être entrepris qu'après des études complémentaires...</i>

La mobilité en général		
Zone de chantier		
ACAS		
	Je ne suis pas contre les pistes cyclables si elles ont un sens. Il s'agit d'un investissement considérable, qui ne sera jamais rentabilisé, car il ne relie pas des endroits logiques.	<i>Naturellement, nous prenons toujours en compte le fait que les investissements apporteront les bénéfices/avantages nécessaires, qu'ils en valent la peine. Aujourd'hui, nous pouvons constater que de nombreuses autoroutes cyclables ont déjà été réalisées au-dessus du Ring, mais qu'elles font encore défaut le long du ring. Dès lors, nous voulons relier les autoroutes cyclables au-dessus du ring, car il s'agit de maillons manquants dans le réseau cyclable. À l'avenir, les trajets effectués aujourd'hui en voiture sur le ring pourront être effectués facilement et en toute sécurité à vélo.</i>
Occupations des sols		
Processus de participation		
	Si je comprends bien, une autre séance d'information sera organisée à l'automne, qui détaillera ces mesures d'atténuation ?	<i>Nous organiserons également de nouveaux moments d'information cet automne/début 2022 (avec un peu de chance, en personne plutôt que par voie numérique :)). Nous expliquerons la solution privilégiée et les mesures incluses dans le projet afin d'éliminer les effets négatifs. Nous espérons naturellement que vous y serez également présents !</i>
	Enfin, je tiens à signaler que cette session numérique s'est déroulée de manière très professionnelle et sans accroc ! Une excellente solution, car, même après la crise du Coronavirus, elle permet d'éviter des embouteillages supplémentaires sur le ring... :)	
	Une possibilité sera-t-elle offerte de discuter du plan ou de certaines parties du plan ?	<i>Oui, au cours du second semestre de l'année, d'autres études seront réalisées (notamment un RIE du plan, un rapport sur les incidences environnementales). De plus, au début de 2022, un autre moment de participation publique, avec une présence physique, espérons-le, sera organisé.</i>
	Peut-on trouver d'autres dessins de profils transversaux/longitudinaux dans la documentation ? Dans quelle annexe, s'il vous plaît ?	<i>Nous publierons bientôt sur le site Internet toutes les présentations et les dessins que nous avons présentés cette semaine. Vous pouvez également vous plonger dans la note d'orientation, notamment à l'annexe 15, où vous trouverez plus d'informations sur les alternatives et les variantes, y compris le profil longitudinal dans la zone de Wemmel, avec les ponts en cours de conception.</i>
	OK - merci pour toutes les réponses ; les présentations étaient parfaites (oui, j'ai également suivi les précédentes :-)	
Future Proof		
TSLR en général : en dehors de la portée de cette consultation publique		
	Des panneaux acoustiques seront-ils prévus pour la zone du ring devant le parc 3 Fontainen ? Car nous avons entendu que les travaux sur le pont débiteront sous peu. Les nuisances sonores pourraient être réduites si cela était envisagé, et nous pensons que leur installation ne devrait pas poser de problèmes.	<i>Nous expliquerons aujourd'hui le processus de planification en cours pour le réaménagement du R0 Nord. L'étude des incidences environnementales en cours permettra de mieux cerner les endroits où des mesures de lutte contre le bruit sont nécessaires. Il est vrai que les travaux préliminaires débutent sur le viaduc de Vilvorde. Il s'agit de travaux de rénovation, mais pas encore de mesures d'insonorisation.</i>
	D'après mon expérience, une quantité particulièrement importante de déchets provenant du ring se retrouve dans la nature le long du R0. Tel est le cas de certaines parties du Tangebeekbos à Grimbergen/Vilvorde (Lijsterstraat). Aucune solution technique n'est disponible ?	<i>Les déchets sont effectivement un problème permanent. L'Agence des routes et du trafic consacre beaucoup de temps et de ressources au nettoyage des déchets le long des autoroutes et des routes régionales, mais je ne sais pas s'il existe des solutions techniques. L'Agence travaille sur la sensibilisation, mais je prends note de cette remarque et la transmettrai certainement en interne !</i>

	Ce que vous avez fait à Zaventem est dangereux, quand j'emprunte l'entrée de la Henneulaan en direction du ring, vous avez soudainement créé une sortie où les gens viennent soudainement de la gauche, nous avons été choqués.	<i>Nous y travaillons en effet. Nous avons évalué et déjà réévalué la signalisation en collaboration avec tous les acteurs (police, commune, (centre de trafic) et examinons si elle respecte toutes les réglementations et nous sommes convaincus qu'il s'agit d'une situation routière sûre. Ceci dit, les changements entraînent toujours une difficulté potentielle pour l'utilisateur de la route, mais nous ne pouvons pas y échapper.</i>
	Cela a-t-il été vérifié avec le contrôle d'itinéraire ?	<i>Il s'agit du respect de la loi et cela relève de la police - mais cela ne nous semble pas illogique.</i>
	Où estimez-vous que BXL souffre du ring ? Selon moi, le ring est un ring autour des villages, Bruxelles est une ville, que signifient les boulevards urbains ?	<i>C'est un choix politique de Bruxelles, dans le cadre de son plan Good Move, de concevoir les routes de sortie de Bruxelles vers le ring comme des boulevards urbains. Nous vous recommandons de vous adresser à Bruxelles Mobilité. Nous aménageons notre plan en tenant compte des choix politiques transrégionaux.</i>
	2 minutes, cela semble peu, mais pour quelques minutes de profit, ils sont disposés à construire une ligne de tram coûteuse, donc ce n'est pas si insignifiant...	<i>La ligne de tram entre Willebroek et Bruxelles-Nord présente un gain de temps de pas moins de 35 minutes par rapport à la situation actuelle des transports publics. Cela peut faire gagner 70 minutes par jour à un navetteur. Le tram express présente également une ACAS positive, ce qui signifie que pour chaque euro investi dans le tram express, plus d'un euro de valeur ajoutée est généré pour la société. Une raison de plus pour investir dans ces transports publics de haute qualité.</i>
	Je ne décèle pas de quick win rapide : pas "rapide" à cause des années de boue, de chaos et d'embouteillages, et pas davantage de "gain", car là où une connexion fluide était disponible, des feux de circulation gênants sont désormais installés. Et tout cela pour une piste cyclable superflue qui ne mène nulle part.	<i>Nous pensons que nos investissements dans le vélo valent l'argent et le temps investis ! Et tous les cyclistes avec nous - et si vous ne le faites pas pour les cyclistes, pensez à la sécurité de tous les enfants en âge scolaire, par exemple. Nous investirons quelque 300 millions dans les autoroutes cyclables de cette région dans les prochaines années - nous venons d'ouvrir un tunnel cyclable à Zaventem, et c'est un grand succès. Voir : https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/04/21/fietstunnel-sint-stevens-woluwe-geopend/</i>
	Une structure de ring n'a pas de sens pour les transports publics et le vélo. Il suffit de voir le fiasco du ringtrambus vide.	<i>Je viens de vous envoyer un lien vers un article de presse ! 100 000 voyageurs en 4 mois ! Un succès gigantesque ! Combien d'entre eux n'étaient pas sur le ring ? Et la bonne nouvelle, c'est que le trajet deviendra encore plus rapide dans les prochaines années grâce à nos nouvelles voies de bus ! Vous devriez absolument l'emprunter, c'est un réel plaisir !</i>
	Les tracés des véloroutes ont-ils déjà été décidés ?	<i>Les connexions via les autoroutes cyclables ont été établies. Les variantes locales du tracé précis peuvent encore être examinées lors du développement concret.</i>
	Qui se chargera de l'entretien des pistes cyclables par la suite ? Dans le projet Da Vinci à Zaventem, tout a été proposé avec des pistes cyclables, des transports publics car 30 000 personnes y travaillent. Pourtant, on n'y voit aucun cycliste, les bus sont presque vides, avez-vous déjà pensé à vous attaquer à ce constat ? Moins de voitures, promouvoir le travail à proximité du domicile...	
	Être confronté à des routes fermées sans information est très frustrant...	<i>Nous communiquons toujours de manière très large - pour la Mediaaan, nous avons distribué à plusieurs reprises un dépliant dans toutes les boîtes de Vilvorde, et nous avons utilisé les canaux communaux, les réseaux sociaux, un bulletin d'information, des panneaux d'affichage, etc.</i>

PPI R0 Nord - Session d'information pour les acteurs administratifs - Consultation publique

Date de la concertation :	04/06/2021		
Lieu :	Teams		
Notre référence :	RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_009	Version :	1
Auteur(s) :	Filine Declerck		
Présents :	Liste des présences		
Points discutés :	<ul style="list-style-type: none">• Cadre général - réaménagement R0 Nord• Procédure et processus - Réaménagement R0 Nord• Scoping du PPI - Réaménagement du R0 Nord• Suite• Zone Zaventem		

Rapport

1. GÉNÉRALITÉS

La présentation (RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_005) utilisée lors de la séance d'information sera publiée sur le site de l'équipe De Werkvennootschap avec le rapport. Ce rapport contient les questions posées lors de la session d'information (orale et chat) et les réponses données.

2. PARTIE PLÉNIÈRE - ACTEURS ADMINISTRATIFS

De Werkvennootschap et le Département de l'Environnement expliquent la première partie générale.

2.1.1. Questions posées

Urban Brussels : le sud-ouest se situe entre l'E40 et Halle ? (donc aussi le long ou à proximité de Berchem, Molenbeek, Anderlecht, Forest et Uccle) ?

THV MoVeRO : le confirme, bien que le champ du R0 Ouest-Sud doit encore être précisé.

Commune de Wezembeek-Oppeem : demande si tous les documents sont disponibles au format analogique (copie papier).

DWV et le Département indiquent que chaque commune a reçu les documents. Le service affaires territoriales de Wezembeek-Oppeem confirme avoir reçu ces documents.

MTP: Nous émettons de sérieuses réserves sur la piste cyclable du ring. Quel est son statut ? Où se situe-t-elle ? À quel besoin répond-elle ? Nous ne sommes pas contre le vélo. Nous devons mettre en œuvre ce qui a déjà été décidé - cf. FR0 et les investissements existants FietsGen. Comment la piste cyclable du ring interfère-t-elle avec cela ?

DWV : Nous devons effectivement en discuter au sein de l'équipe MTP/région transport. **MTP :** La province est également présente.

MTP : Ce lien est en effet déjà dans BFF ; cependant, il convient encore de déterminer le lieu de traversée du canal. **MTP :** Si les pièces dans le BFF sont identiques aux présentes, la décision politique a déjà été prise depuis longtemps et nous devons nous y conformer.

MTP: Les pistes cyclables de niveau supérieur, BFF ou FSW sont définies ou conseillées par la région de transport.

THV MoVeR0 : Il s'agit d'une connexion à garantir dans toutes les alternatives et variantes, mais le processus Quick win poursuit l'étude et décide du tracé exact.

DWV : Nous discuterons et examinerons effectivement le statut et le tracé dans le cadre de concertations distinctes.

3. TOUR DE TABLE

3.1. Sous-zones 9 et 10 - zone de Zaventem

THV MoVeR0 explique les parties 9 et 10 à l'aide de la diapositive.

3.1.1. Questions posées

Vlaanderen ANB : dans la zone intérieure nord du nœud, la conception de l'infrastructure se superpose au projet " parcs de quartier Woluwe " de la commune de Machelen.

Ajoute verbalement, et pose la question de savoir si l'ouverture de la Woluwe, et l'aménagement des parcs de quartier à Machelen est coordonnée avec le projet ?

THV MoVeR0 : Nous allons nous informer auprès de la commune de Machelen sur les développements des parcs de quartier prévus.

Commune de Crainhem : demande des précisions supplémentaires concernant l'échangeur de l'A201.

THV MoVeR0 : clarifie le fonctionnement et indique qu'il s'agit d'un aménagement "single point interchange (SPI)", c'est-à-dire où les entrées et les sorties sont concentrées en un seul point avec des feux de signalisation. Ils sont contrôlés de manière intelligente et peuvent donc répondre à des flux de trafic changeants, par exemple aux heures de pointe du matin et du soir. Le SPI garantit une bonne qualité du flux, même avec les intensités prévues en 2030.

Commune de Crainhem : indique qu'elle comprend tous les problèmes, mais qu'il convient de faire preuve de prudence. Tant qu'il n'y a pas de choix ou de clarté, il n'y a pas de soutien populaire. La perception de la population est la suivante :

- 1) Le passage des feux de signalisation est négatif ;
- 2) L'actuelle entrée Oude-Strijderslaan à l'E40 et au ring disparaît et une grande partie du trafic y passe actuellement.
- 3) Les préoccupations concernant la mobilité et l'accessibilité en fonction de

l'UCL. La commune de Crainhem indique que nous devrions l'expliquer très clairement à la population.

DWV : 1) Confirme que cela doit être très clair pour la population, mais qu'à l'heure actuelle nous travaillons encore avec des variantes. De cette manière, la population peut également participer. D'ici la fin de l'année, nous serons plus clairs à ce sujet.

THV MoVeR0 : 2) Confirme que tel est le cas aujourd'hui, mais que, à l'avenir, il sera relié au complexe de Crainhem et que l'usage sera donc concentré dans une structure lisible à une distance suffisante de l'échangeur.

THV MoVeR0 : 3) répond que DWV et le consortium de l'étude sont informés de ces préoccupations. Plusieurs réunions de concertation ont déjà été organisées avec l'UCL. Les commentaires et les questions ont été notés et seront discutés plus avant avec eux. Le projet n'est pas encore arrivé à son terme.

Urban Brussels : de la place pour les vélos et les piétons sur le pont du tram de l'aéroport ?

DWV : un espace est effectivement prévu pour les piétons et les cyclistes sur le pont du tram de l'aéroport enjambant le R0.

Urban Brussels : La question concernait le tram vers Willebroek (E19)

De Lijn : le tram vers Willebroek passe par l'A12

DWV : pour autant que je sache, aucune place n'est prévue pour les cyclistes ou les piétons sur ce pont spécifique, du tram express Willebroek - Bxl. Il semble y avoir suffisamment d'alternatives dans les environs.

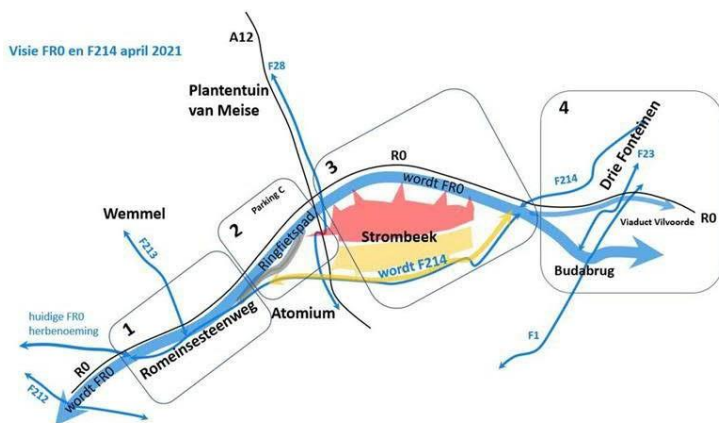
Urban Brussels avait également vu un tram sur un nœud avec la E19, peut-être à tort.

Commune de Wezembeek-Oppem - : En ce qui concerne le trafic automobile, quels sont les ajustements ? Comment se connecter au complexe de raccordement de Crainhem ? Du ring vers l'E40 ?

THV MoVeR0 : Précise une fois de plus que la connexion entre la R22 et le R0 se fait via l'A3/E40. Le trafic en provenance du R0 choisit la courbe de raccordement dans l'échangeur A3/E40 pour prendre l'E40 en direction de Bruxelles. Au niveau du complexe de raccordement optimisé, il est possible de sortir sur la R22. En direction du R0, c'est l'inverse : à partir du R22, prendre la sortie vers l'E40 en direction de Louvain et ensuite, prendre, dans l'échangeur, la courbe de raccordement vers le ring intérieur ou extérieur.

Province du Brabant Flamand :

- Point d'attention relatif à la piste cyclable du ring : renforcer la fonction de colonne vertébrale et connecter autant que possible au réseau cyclable local et supralocal. Par exemple, comment se fera l'échange avec la Haachtsesteenweg (carte ALT 1).
- Je vois des lignes pointillées au niveau du nœud compact (3/4 nœud). Je suppose que la structure verte et la nouvelle vallée comprendront également un réseau lent ?
- Pour la piste cyclable du ring, la vision et les questions de recherche suivantes (relation avec le réseau d'autoroutes cyclables) résultant de l'étude du parking C, devraient également être incluses



dans la poursuite de l'étude de la piste cyclable du ring :

- Je présume que la directive relative aux distances entre les entrées s'applique à un régime de vitesse plus élevé. Cela joue-t-il également un rôle dans un scénario 70 par heure ? voir l'alternative présentée dans l'introduction. Ce scénario a-t-il été étudié dans le cadre d'une étude de conception ? AWV : les directives relatives aux distances sont liées au statut d'autoroute, mais la vitesse de conception est prise en compte dans le dimensionnement. Directives de conception pour les autoroutes, voir https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/180518_VWI_book.pdf
- Henneulaan - piste cyclable du ring (même commentaire) : échange pour la fonction de dorsale de la piste cyclable du ring DWV : les commentaires et les points d'attention sont pris en compte.

De Lijn : indique la Haachtsesteenweg : cet axe est le réseau central A et enjambe le R0. Le pont est équipé d'un SSF (Site spécial franchissable). De Lijn constate qu'une écoconnexion est également prévue sur ce pont et se demande comment elle sera combinée avec le SSF. En effet, le SSF existant ne doit pas disparaître. Un nouveau pont est-il prévu, qui combinera toutes ces fonctions ?

THV MoVeRO : Oui, un nouveau pont devra être construit de toute façon. La manière dont cela sera fait est encore à l'étude, mais toutes les fonctions seront garanties.

AWV : En raison des feux de circulation dans le nœud ¾, le RIE du plan a-t-il déjà examiné la longueur d'impact ? Ceci en raison du risque d'impact sur les bretelles de raccordement de l'autoroute, qui doit être évité à tout prix.

THV MoVeRO : Cette question sera examinée plus en détail dans les études du cycle 2.

4. LISTE DES PRÉSENCES

Organisation	Nombre de personnes présentes
De Werkvennootschap	5
THV MoVeRO	13
Commune de Machelen	1
Commune de Crainhem	1
Commune de Wezembeek-Oppem	3
Commune de Woluwe-Saint-Lambert	1
VMM	1
Ville de Bruxelles	2
Bruxelles Urbanisme	1
Bruxelles Mobilité	1
VLM	1
Province du Brabant Flamand	1
Brabantsekouters	1
MTP	1
AWV	2
STIB	1
De Lijn	2
Agence pour la Nature et les Forêts	1
Haviland	1
Département Environnement	1

5. ANNEXES

Annexe 1 : Présentation avec réf. RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_005

PPI R0 Nord - Session d'information pour les groupes d'intérêt - Consultation publique

Date de la concertation :	04/06/2021
Lieu :	Teams
Notre référence :	RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_010 Version : 1
Auteur(s) :	Cathy Bril
Présents :	Voir liste des présences
Points discutés :	<ul style="list-style-type: none">• Cadre général - réaménagement R0 Nord• Procédure et processus - Réaménagement R0 Nord• Scoping du PPI - Réaménagement du R0 Nord• Suite• Zone de Zaventem

Rapport

1. GÉNÉRALITÉS

La présentation (RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_005) utilisée lors de la séance d'information sera publiée sur le site de l'équipe De Werkvennootschap avec le rapport. Ce rapport contient les questions posées lors de la session d'information (orale et chat) et les réponses données.

2. QUESTIONS POSÉES

BRAL : J'ai cru comprendre que le scénario avec voie de moins a été annulé car il y avait un risque de trafic de contournement. Avez-vous recherché des mesures susceptibles d'atténuer cet inconvénient ?

THV MoVeRO : Au cours du cycle 1 du processus de planification intégrée (PPI), les différentes alternatives (light, parallèle, latérale) ont également été examinées avec l'application d'une répartition modale ambitieuse (RMA) et une voie de moins.

La conclusion générale, pour toutes les alternatives, variantes et scénarii étudiés, souligne que non seulement le Ring, mais également son environnement large, sont (fortement) congestionnés. Les deux fonctionnent comme des vases communicants : si le ring fonctionne mieux, le trafic continu et le trafic de contournement diminueront dans les environs. Ainsi, les alternatives de base "light" et "parallèle" assurent une meilleure fluidité du trafic sur le R0, ce qui engendre une réduction du trafic sur le réseau routier secondaire. Grâce à une RMA, ce déplacement augmente encore, au bénéfice du réseau routier secondaire. Toutefois, la charge sur le ring reste (très) élevée. Avec une voie de moins, on assiste à nouveau à un transfert du ring vers le réseau routier secondaire. Les gains du scénario RMA sont donc presque annulés par la réduction des voies. Avec, pour conséquence, un impact négatif sur l'environnement.

BRAL : 1 des questions concernait la Medialaan pour aller au Canal via le ring. Bruxelles y construit une école de chiens policiers, il ne sera donc pas facile d’y aménager une piste cyclable.

DWV : Nous avons effectivement appris qu’une école de chiens et un stand de tir seraient construits à cet endroit. Nous en discuterons avec la ville.

BRAL : Vous faites référence aux études sur les espaces ouverts : il est important de s’y connecter (par exemple, un passage souterrain qui pourrait être une écoconnexion).

THV MoVeRO : L’écoconnexion, c’est-à-dire le lien entre 3 Fonteinen et NOV, ne doit, selon nous, pas être hypothéquée. Le rétablissement de l’écoconnectivité dans la zone de Vilvorde est un objectif important et est réalisé par le biais de diverses écoconnexions ; le Quick win Medialaan, actuellement en construction, en est un bon exemple (large écoconnexion sous le ring entre Drie Fonteinen/Tangebeekbos et Klein Hoogveld). Le passage existant sous la bretelle d’accès du viaduc de Vilvorde est également indiqué dans nos plans comme une écoconnexion à ne pas hypothéquer entre la réserve naturelle Drie Fonteinen et les zones naturelles au sud du ring dans la RBC.

BRAL : Je souhaite souligner que je remarque que, pour la zone de Vilvorde, il a été décidé de passer de 3 à 4 voies. Cela me semble en contradiction avec l’idée des alternatives et des variantes.

THV MoVeRO : Dans le concept light (alternative 1), nous supposons 4 voies, dans toutes les zones. Dans cette alternative, l’ensemble du ring est à 4 voies. Pour l’alternative parallèle (alternative 2), le point de départ était de prévoir trois bandes continues dans chaque sens et deux voies parallèles dans chaque direction. À Vilvorde, toutefois, nous sommes confrontés à la restriction du Viaduc : il est impossible de prévoir quatre voies maximum par direction et un système séparé de 3+2 voies est impossible. Simultanément, on constate que l’échange avec l’environnement est le plus important dans la zone de Zaventem et le plus faible dans la zone de Vilvorde. Dans la zone de Vilvorde, la valeur ajoutée du système parallèle est la plus faible.

BRAL : Que ce soit clair. Nous ne sommes pas pour l’alternative parallèle, nous sommes pour la RMA. J’ai juste été surpris de constater que les 4 voies ont été envisagées.

UNIZO Bradant flamand : Jusqu’où vont les pistes cyclables ? Si vous arrivez facilement sous le ring, mais si cela s’arrête ensuite, c’est décevant.

DWV : Nous travaillons autant que possible avec la Région de Bruxelles pour nous coordonner. Nous procédons à quelques aménagements pour eux à certains endroits. Il appartient naturellement à la Région de Bruxelles-Capitale de les concrétiser.

DWV : Le réseau flamand peut être consulté via Geopunt. Voir le lien dans le chat des équipes -

<http://www.geopunt.be/kaart?type=dataset&data=%5B%7B%27type%27%3A%27WMS%27%2C%27url%27%3A%27https%3A%2F%2Fgeoserver.gis.cloud.mow.vlaanderen.be%2Fgeoserver%2Fwms%3FSERVICE%3DWMS%26version%3D1.3.0%26request%3DGetMap%27%2C%27layers%27%3A%5B%7B%27id%27%3A%27beleid%3Abff%27%2C%27title%27%3A%27WMS-map%20Bovenlokaal%20Functioneel%20Fietsroutenetwerk%20Ligging%20%28BFF%29%27%7D%5D%7D%5D>

MORA : Je suis également curieux de connaître le lien avec le F1, qui se termine dans la ville de Vilvorde.

THV MoVeRO : Dans la région de Vilvorde/Machelen, DWV/Movero travaille actuellement sur différents projets cyclistes : L'autoroute cyclable sur le côté ouest du canal, le FRO/F215 le long de la voie ferrée jusqu'à la gare de Vilvorde et la piste cyclable du ring entre l'A12 et le canal. La suggestion de poursuivre le F1 le long du côté est du canal en direction de Bruxelles devrait être prise en compte en coordination avec MTP et AWV.

VOKA : Concernant les 4 voies dans le modèle light. Cela s'applique-t-il également à d'autres zones avec un modèle light, cf. la région D Limburg Stirumlaan et la Steenweg op Brussel (N290) ?

DWV : light (variante 1) est effectivement à 4 voies, sauf dans les parties où nous travaillons avec des systèmes de dégagement ou lorsque des voies d'entrecroisement sont nécessaires.

VOKA : Pour être clair, si je suis le long de la R22 Lozenveld à Woluwe-Saint-Étienne et si je veux aller à Anvers, quelle route dois-je emprunter ?

THV MoVeRO : Vous empruntez la R22 jusqu'au complexe de raccordement à Crainhem, où vous prenez l'entrée de la E40 en direction de Louvain. Prenez la E40 jusqu'à l'échangeur R0 x E40 où vous prenez la connexion au périphérique extérieur. Vous suivez le ring extérieur et prenez ensuite la E19 vers Anvers.

3. LISTE DES PRÉSENCES

Organisation	Nombre de personnes présentes
De Werkvennootschap	5
THV MoVeRO	11
Département Environnement	1
VOKA	1
Febetra	1
MORA	1
Unizo	1
BRAL.Brussels	1

4. ANNEXES

Annexe 1 : Présentation avec réf. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_005

Session Zaventem 04-06-2021

Objet	Question, idée, suggestion ou commentaire	Réponses formulées lors des webinaires
GÉNÉRALITÉS		
Objectifs du plan		
<i>Qualité de vie</i>		
	Qualité de vie : le bruit généré par le ring est également important dans le cadre de la qualité de vie. Je n'en entends pas parler d'objectifs de qualité de vie !	<i>Nous ne l'avons pas encore mentionné explicitement, mais je peux vous rassurer : le bruit est bel et bien pris en compte. Dans notre rapport d'incidences environnementales, nous allons étudier la question de manière approfondie, et ce rapport indiquera où nous allons installer des barrières antibruit ou d'autres mesures d'atténuation du bruit. Nous considérons qu'il s'agit là d'un fer de lance de l'amélioration de la qualité de vie. L'intention est d'améliorer la situation.</i>
	OK, merci, compte tenu de l'importance, je pense que cela devrait être mentionné en dehors des 2 aspects qui ont déjà été cités.	<i>C'est vrai, nous devons nous limiter à 45 minutes bien sûr, mais nous allons certainement les prendre !</i>
	Une piste cyclable le long du ring de Bruxelles, n'est-ce pas malsain en raison des particules fines pour les cyclistes ?	<i>C'est effectivement une question pertinente. Toutefois, des recherches ont démontré que le fait de rouler à vélo dans un air "moins sain" (par exemple dans les villes où se dressent de hauts immeubles) est tout de même plus sain que de rester assis dans sa voiture, car on se déplace et on fait de l'exercice. Il s'agit en outre d'une infrastructure d'avenir, car les émissions ne peuvent que diminuer grâce à des moteurs plus propres et surtout aux voitures électriques. Si nous construisons cette piste cyclable pour 100 ans, l'air sera vicié pendant 10 à 15 ans peut-être. D'où l'idée d'étudier cette piste cyclable du ring</i>
	Nous souffrons déjà assez du bruit en tant que résidents locaux	<i>Nous ne l'avons pas encore mentionné explicitement, mais je peux vous rassurer : le bruit est bel et bien pris en compte. Dans notre rapport d'incidences environnementales, nous allons étudier la question de manière approfondie, et ce rapport indiquera où nous allons installer des barrières antibruit ou d'autres mesures d'atténuation du bruit. Nous considérons qu'il s'agit là d'un fer de lance de l'amélioration de la qualité de vie. L'intention est d'améliorer la situation.</i>
	Il est dommage que vous installiez ensuite les barrières antibruit vertes, à savoir que vous enlevez les arbres et voulez les remplacer par d'affreux mastodontes. Je vous invite à venir vivre dans la région pendant un mois.	
	Les arbres que vous avez enlevés pour le pont de la Henneaulaan et les bretelles, seront-ils replantés à ces endroits ?	<i>Conformément à la réglementation, tous les arbres sont totalement compensés. Toutefois, pour ce projet particulier, il n'existe actuellement pas de site suffisamment grand pour compenser efficacement, replanter dans le voisinage immédiat. Nous avons toujours l'intention, pour tous nos projets, de compenser autant que possible dans le voisinage immédiat. Nous faisons cet exercice en collaboration avec les administrations de l'Agence foncière flamande et de l'Agence de la nature et des forêts.</i>
	C'est très regrettable et déprimant. Compenser ailleurs n'est d'aucune utilité pour la population de Zaventem.	<i>Je peux toutefois vous affirmer que l'aspect de la végétation dans ce projet de la Henneaulaan fait l'objet de toutes les attentions. Il est vrai que nous avons dû abattre des arbres, mais dans la situation future, la qualité des espaces verts s'améliorera réellement. Ils seront défragmentés, plus grands, accessibles et le pont sera doté d'une bande verte de 7 mètres de large qui agira comme une sorte de mini écoduc pour relier les espaces verts de l'ensemble du Ring ! L'habitant de Zaventem disposera ainsi d'un pont sûr pour les usagers faibles de la route, d'une ligne de bus plus fluide sur le pont et, comme mentionné, une meilleure qualité et quantité d'espaces verts !</i>
	Le parc Jourdain et l'ensemble de la zone résidentielle Molenstraat subissent de plein fouet le bruit du périphérique, de la E40 et de la bretelle d'accès à la E40 en direction du ring/Liège.	<i>La pollution sonore provenant du R0 et de la E40 dans la zone de notre projet fera l'objet d'une étude plus approfondie dans les mois à venir. Les études démontreront où se trouvent les zones sensibles au bruit et comment nous pouvons ou non y remédier.</i>

	Si je comprends bien, en organisant l'entrée/sortie 20 différemment, les automobilistes trouveront une connexion vers la Leuvensesteenweg via le Woluwelaan et n'utiliseront donc plus les routes internes qui relient l'actuelle entrée 20 Louvain --> Bruxelles. La qualité de vie des résidents devrait donc augmenter de manière significative. Les résidents en ont désespérément besoin.	<i>Améliorer la qualité de vie et réduire les embouteillages est un des principaux objectifs de tout ce projet. Je suis content que vous l'ayez compris et que vous y adhérez !</i>
	Je constate une liaison verte, la gestion de l'eau et une piste cyclable, le tout sur la Molenstraat qui passe sous le ring. Comment comptez-vous y parvenir ?	
<i>Intégration paysagère</i>		
		<i>Par "réseau vert-bleu", nous entendons les zones naturelles et les cours d'eau/rivières/ruisseaux.</i>
	Un parc sous et autour des autoroutes, ce n'est vraiment pas agréable.	<i>Notre raisonnement est le suivant : mieux vaut un parc sous et autour des autoroutes, que pas de parc du tout ! En Flandre, nous avons un réseau routier très dense, la probabilité est grande qu'un parc soit proche d'une autoroute. Nous travaillons naturellement à un projet sur le ring, donc tout ce que nous faisons - y compris l'aménagement de nouveaux espaces verts - est logiquement fait à proximité de ce périphérique.</i>
	Désolé, mais n'appellez pas ça un parc, personne ne voudra s'y promener	<i>Nous pensons que les riverains en feront une expérience positive, nous l'espérons.</i>
	Pas du tout	<i>C'est votre opinion, bien sûr ; quelqu'un d'autre peut penser différemment.</i>
	Excellente initiative pour ouvrir la Woluwe. Mais autour de la vallée, tout est construit ! Demandes de permis en cours pour le parc Drie Linden Business et pour Lozenberg 3. (Projet Grote Kloosterstraat).	<i>Merci, nous le pensons aussi ! Bien sûr, nous ne pouvons pas faire grand-chose pour ces autres demandes de permis...</i>
	Ne peut-on pas "couvrir" une partie du ring entre Diegem-Lo et la Blaironstraat ?	<i>La note d'orientation L1 - Annexe 6, se penche déjà sur ce point. Le document complet peut être consulté sur notre site : https://www.werkenaanandering.be/nl/lees-mee/documenten. Mais pour faire bref, un conflit avec le collecteur Woluwe et l'ouverture Woluwe du côté de la Léopold III laan est observé. Un surplomb créerait un conflit. Comme nous ne pouvons pas aller trop profondément à cet endroit, un conflit est également constaté avec la topographie et le paysage environnants. Mais je vous renvoie volontiers à l'annexe 6 où tout est clairement décrit.</i>
	Le ring est actuellement encastré dans le paysage entre le pont et la Blaironstraat	

<i>Sécurité routière</i>		
	Si vous voulez aller de Bruxelles à Anvers, vous devez d'abord emprunter le R0 et ensuite reprendre le R0 vers la sortie vers Anvers ?	<i>Pendant l'explication des sous-zones (après la partie générale), nous expliquerons le fonctionnement des systèmes de manière compréhensible. Nous nous concentrons sur l'échangeur de l'E40. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à les poser.</i>
	Que signifient ces lignes bleues avec accès, sont-elles de nouvelles routes ?	<i>Pour que les choses soient claires : il s'agit de routes existantes. La ligne bleue indique la manière dont chaque zone résidentielle ou chaque zone industrielle peut être reliée au ring.</i>
	Et que signifie "peut être raccordé" ?	<i>La manière dont le trafic automobile des résidents, des travailleurs, etc. de chacune de ces zones rejoint le ring</i>
	donc ... via une nouvelle construction...	<i>Non, si vous regardez attentivement la carte, vous verrez que la ligne bleue emprunte des routes existantes,</i>
<i>Accessibilité multimodale</i>		
	Ces itinéraires cyclables peuvent-ils être consultés à loisir par la suite sur le site Internet, je ne peux pas consulter leur tracé précis sur mon écran.	<i>Toutes les présentations sont effectivement mises à disposition. Nous comprenons que nous parcourons toutes les diapositives assez rapidement, nous nous en excusons, mais nous essayons de partager toutes les informations dans un délai raisonnable. Vous pouvez consulter le matériel présenté sur notre site Internet www.werkenaandering.be dans les prochains jours.</i>
	Investir dans les transports publics est une bonne idée. Nous constatons qu'ils sont peu empruntés	
	Nous sommes favorables à l'utilisation d'un vélo ordinaire pour nous déplacer, mais quelques pentes raides doivent être gravies, par exemple à la gare de Diegem, à la gare de Zaventem... pas évident	<i>C'est également à la gare de Diegem que débouche l'autoroute cyclable F3, le prolongement du pont cycliste que nous construisons actuellement ! Il s'agit effectivement d'un "mouvement de rattrapage", mais nous dépenserons 300 millions dans les infrastructures cyclables dans la seule périphérie au cours des trois prochaines années.</i>
	Comme nous l'avons précisé, s'il s'agit d'un trajet agréable en vélo, mais gravir des pentes, et cela dans un complet sur mesure, complètement en sueur ou mouillé, comme aujourd'hui	<i>C'est du vélo bien sûr, mais c'est sain ! Vous avez également les vélos électriques (qui font moins transpirer) et les bonnes vestes et pantalons de pluie (moins mouillés), mais cela dépend de chaque cycliste bien sûr :)</i>
	Je ne vois pas mes collègues et mes patrons gravir le Keiberg.	<i>Mais beaucoup d'autres le font, bien sûr ! Et qui sait, peut-être changeront-ils d'avis un jour !</i>
	Soyons réalistes, le projet du parc da Vinci était également de cette opinion, on ne voit pas un seul cycliste sur ces pistes cyclables	<i>Nous y croyons. "Build it and they will come". Plus nous éliminerons de goulets d'étranglement, plus les gens seront enclins à faire du vélo. C'est ce que nous recherchons. On peut voir les choses de manière pessimiste, mais nous faisons tout ce que nous pouvons pour que les gens puissent faire du vélo en toute sécurité et confortablement dans la Périphérie flamande.</i>
	Les pistes cyclables de Da Vinci sont là depuis 15 ans et la mentalité n'a pas changé. Au contraire, les pistes cyclables sont mal entretenues et dangereuses.	<i>Je crains de ne pas pouvoir vous convaincre. Je pense que notre vision est claire. Si vous avez d'autres questions, je me ferai un plaisir d'y répondre !</i>
	Eh bien, nous voyons la réalité. Si vous travaillez en couple et que les enfants doivent aller à la crèche, il est impossible de faire tout cela à vélo... Des gens avec des voitures de fonction continuent à venir, des Liégeois et des Gantois qui travaillent à Zaventem, ils ne viendront pas en vélo...	<i>Certainement pas ! Tel n'est pas l'objectif - il s'agit des dizaines de milliers de personnes qui ont une alternative à la voiture. Les personnes qui ont des enfants à la crèche et qui doivent parcourir de longues distances peuvent continuer à utiliser leur véhicule - et nous faisons en sorte que le ring soit sûr et fluide. Toutefois, nombreux sont ceux qui ont une alternative, et c'est eux que nous voulons inciter à abandonner la voiture et à prendre le vélo (électrique).</i>
	Qui se chargera de l'entretien des pistes cyclables ?	<i>Pour cela, vous devrez contacter nos collègues de l'Agence des routes et du trafic.</i>
	Si vous donnez l'impulsion initiale, vous devez également en connaître le suivi, si je me fais opérer du genou, par exemple, j'aime aussi avoir un suivi	<i>Cela fera également l'objet d'un suivi. Par l'Agence des Routes et de la Circulation. Mais si vous avez des plaintes à ce sujet cf. l'entretien, alors il est préférable de s'adresser à eux, car nous ne sommes pas les bons interlocuteurs.</i>
	Pouvez-vous nous préciser le tracé du tram sur l'A201 ?	<i>Bonjour, vous parlez du tram de l'aéroport ? En la matière, consultez notre site Internet à l'adresse https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/luchthaventram#het-project</i>

	Quand vous dites piste cyclable sous le périphérique, vous voulez dire enterré ?	<i>Nous parlons d'un tunnel pour vélos, en effet.</i>
	Un tunnel pour vélos enterré ?	<i>Comme tout tunnel, un tunnel pour vélos passe sous le sol, avec une entrée et une sortie des deux côtés.</i>
	sur une telle longueur ?	<i>Certainement. Il existe des tunnels cyclables sous l'Escaut et d'autres fleuves qui sont beaucoup, beaucoup, beaucoup plus longs.</i>
	Toutes les viabilités passent sous le ring et maintenant encore un autre tunnel, quel béton, pas écologique et il y a déjà une passerelle pour vélo	<i>Nous avons déjà expliqué notre vision de l'investissement cycliste, je ne pense pas que nous puissions ajouter quoi que ce soit. Nous voulons supprimer autant de goulets d'étranglement que possible et rendre les connexions fluides.</i>
	Pensez-vous vraiment que les habitants de Zaventem iront à Bruxelles en vélo ?	<i>Nous voulons qu'il soit possible de se déplacer à vélo de la banlieue à Bruxelles sur des pistes cyclables sûres et confortables. Nous sommes en effet convaincus que si cette infrastructure est en place et qu'elle peut être reliée à des pistes cyclables sûres à Bruxelles également, de très nombreuses personnes l'utiliseront. Tous les jours, des personnes se rendent à vélo de Louvain au centre de Bruxelles Beaucoup de gens se rendent en vélo de Zaventem au centre de Bruxelles pour leur travail.</i>
	Transports publics / parking métro : quelle est votre approche ?	<i>Nous investissons déjà beaucoup dans les alternatives : Les autoroutes cyclables, les pôles multimodaux (Park & Rides), et les trois nouvelles lignes de transport public du Brabantnet, dans cette zone, le tram de l'aéroport, par exemple.</i>
	Votre approche multimodale qui est proposée ici est un déplacement des usagers du ring avec leur voiture vers le vélo et/ou les transports publics. Mais le ring est de plus en plus utilisé par les camions qui utilisent au moins deux voies. Quelle est votre proposition pour réduire le nombre de camions sur le ring / ou les interdire aux heures de pointe ? (Pas de réponse concernant les camions ?)	<i>Selon les comptages actuels, mais également selon nos modèles de trafic, 10 % de tout le trafic empruntant le R0 se composent de poids lourds. Si on compare avec le R1 (ring autour d'Anvers), on parle de plus de 20%. Les mesures applicables au R1 s'appliqueront également au R0. La promotion du transport par voie d'eau est également à l'étude. Une fois les travaux commencés, de nombreux camions seront nécessaires pour acheminer les matériaux de construction vers et depuis les différents chantiers. Un bateau pourrait remplacer 75 à 130 camions. Cette possibilité est encore à l'étude. Toutefois, nous tiendrons compte de vos préoccupations et examinerons les mesures supplémentaires que nous pouvons appliquer pour garantir que le trafic de poids lourds sur le R0 soit aussi fluide que possible. Passez une bonne soirée !</i>
	Mais si le véritable objectif est de décourager l'utilisation de la voiture, alors oubliez ce que j'ai dit. Mais il faudrait être honnête et le dire clairement.	<i>Naturellement, nous souhaitons que les gens utilisent (davantage) le vélo et les transports publics. C'est pourquoi nous investissons avant tout dans des transports publics de qualité et dans plusieurs autoroutes cyclables. Toutefois, nous savons que les camions ont également besoin d'infrastructures et que la voiture a aussi sa place dans la politique de mobilité. C'est pourquoi nous investissons également dans des infrastructures routières plus sûres et de meilleure qualité, mais nous tenons également compte de la qualité de vie des riverains. Cela est équilibré, et nous abondons dans le sens de Good Move, le plan de mobilité de la Région bruxelloise.</i>
	Quand la Molenstraat sera-t-elle transformée en rue cyclable ?	<i>Il s'agit d'un projet commun, avec Aquafin et les communes. Nous espérons pouvoir débiter ces travaux au début de 2023.</i>
Alternatives		
	Peut-on seulement choisir entre les alternatives pendant la consultation publique ?	<i>Vous pouvez réagir au contenu de la note d'orientation pendant la consultation publique. Si vous avez des questions/préoccupations concernant les alternatives ou l'étude, par exemple, vous pouvez également donner votre avis sur les alternatives. Comme mentionné dans l'explication, toutes les réponses à la consultation et les investigations supplémentaires conduiront à une alternative privilégiée. Le gouvernement flamand fixera cette alternative privilégiée dans le PESR (plan d'exécution spatial régional). En ce qui concerne votre question sur le choix entre les alternatives, je peux vous dire que vous pouvez réagir au contenu de la note d'orientation. Vous pouvez mentionner les points d'attention, les remarques, les avantages et les inconvénients des alternatives. De même, vous pouvez éventuellement mettre les éléments manquants en exergue. En fin de compte, une fois que toutes les consultations publiques et les études supplémentaires auront été traitées, nous poserons un choix afférent au réaménagement du R0-Nord. Le Gouvernement flamand imposera ce choix dans le PESR.</i>
	Existe-t-il une différence pour la même période dans le nombre de voitures possible entre l'alternative 1 et l'alternative 2 ?	<i>Je ne comprends pas cette question ?</i>
	Pour mieux comprendre, j'aimerais comparer également les effets sur le nombre de mouvements	<i>Cela est indiqué dans le RIE, qui est disponible à l'adresse werkenaandering.be, sous la rubrique En savoir plus -> documents, en annexe de la note d'orientation 2.</i>

Variantes		
<i>Vitesse</i>		
	Étant donné que les vitesses sur le ring et sur les routes parallèles seront identiques (70km/h), les conducteurs n'emprunteront-ils pas les routes parallèles en cas de congestion du ring ? Surtout depuis Bruxelles ?	<i>Il s'agit de l'accessibilité des bretelles d'accès et de sortie locales. Vous empruntez uniquement la route parallèle si vous devez vous diriger vers une des bretelles, bien entendu.</i>
	Pourquoi attendre la fin des travaux pour réduire la vitesse sur l'E40 à 90, voire même à 70 km/h, après la jonction Woluwe-Saint-Étienne ?	<i>La limitation de vitesse actuelle sur la route est gérée par l'Agence des routes et du trafic, pas par nous. Vous devriez leur faire cette suggestion.</i>
<i>Échangeurs</i>		
	Le nouvel échangeur de l'aéroport ne va-t-il pas engendrer des embouteillages supplémentaires ? L'échangeur en turbine offre une capacité tampon. Il se compose de deux voies, ce qui est préférable en cas d'accident. Avec le nouvel échangeur, je crains les embouteillages depuis les parkings de l'aéroport !	<i>Le gros problème actuel est la capacité limitée du R0, en raison de nombreuses discontinuités très proches les unes des autres sur le R0. Grâce à ce noeud plus compact, nous obtenons plus d'espace sur le R0 et il fonctionnera beaucoup mieux, de sorte que ce nouveau complexe de raccordement pourra absorber plus de trafic.</i>
	Ce noeud A201 sera-t-il éclairé ?	<i>C'est exact, avec un Single Point Interchange, tous les flux de circulation sont gérés dans un carrefour réglementé par des feux de signalisation au centre du noeud (d'où le nom "single point")</i>
	Le flux est-il suffisant ?	<i>Tout cela sera naturellement simulé et calculé - et il s'avère que le flux demeure approprié.</i>
	Sur ce SPI, des feux de signalisation sont alors installés, non ?	<i>C'est exact, avec un Single Point Interchange, tous les flux de circulation sont gérés dans un carrefour réglementé par des feux de signalisation au centre du noeud (d'où le nom "single point")</i>
	Pouvez-vous préciser les directions pour lesquelles des feux seront installés ?	<i>Pour tous les mouvements (sauf, bien sûr, pour le ring continu)</i>
	À propos de l'échangeur de Zaventem : vous avez dit plusieurs fois que le nouvel échangeur sera "plus compact" que l'échangeur actuel. J'ai l'impression que le nouvel échangeur ne peut pas fonctionner sans plusieurs feux (comme l'échangeur de Sterrebeek par exemple), donc cela signifie beaucoup de files d'attente et d'embouteillage. Ou j'ai mal compris ? Merci, très intéressant.	<i>Notre expert l'explique actuellement. Si ce n'est pas clair, veuillez nous le faire savoir.</i>
	Si on parle de l'échangeur actuel de Zaventem, il n'y a AUCUN feu. Cela m'étonnerait beaucoup que si on met des feux, on puisse obtenir la même capacité.	
	oui, mais on ajoute de nouveau un feu, qui va créer des files lors des heures de pointe, files très dangereuses dans les échangeurs	<i>Comme nous venons de l'expliquer, nous avons examiné la solution pour le raccordement de la Leopold III laan avec un modèle de trafic. Tant pour les intensités de trafic existantes que pour les intensités de trafic futures en 2030-2035. Dans ce cadre, il a également été tenu compte des développements de l'aéroport. Ces exercices démontrent que le concept fonctionne.</i>

Pouvez-vous expliquer comment les nœuds au niveau des structures parallèles restent "simples" et sûrs. Il semble que nous allons créer des nœuds supplémentaires compliqués/dangereux/complexes ?

Au contraire. L'infrastructure illogique, dangereuse et encombrée du ring sera plus lisible, plus sûre et plus logique. Nous en sommes absolument convaincus.

	Des feux de circulation étaient installés à l'aéroport jusqu'en 1980. Voici 40 ans, ils ont été transformés en un rond-point avec un viaduc. L'impact du SPI avec les feux de signalisation a-t-il été calculé ? Il est question que Brussels Airport accueille deux fois plus de passagers d'ici 2040.	<i>La solution proposée a été simulée à l'aide d'un modèle de trafic, à la fois avec les intensités actuelles et avec les intensités prévues en 2030. Cette question a également été discutée avec le BAC, le gestionnaire de l'aéroport. Les développements aéroportuaires ont également été pris en compte. Étant donné l'importance de ce lien avec le ring, nous ne voulons rien laisser au hasard.</i>
	En ce qui concerne le SPI de Zaventem, je m'interrogeais sur la durée de l'embouteillage pour les automobilistes sur l'A 201 en provenance de Bruxelles à l'heure de pointe du soir ? Et quelle serait la durée moyenne de l'attente ?	<i>La modélisation du trafic démontre que les embouteillages sur la Leopold III laan, en provenance d'Evere, engendrent des temps d'attente acceptables. Et les intensités ont été prises en compte.</i>
	Merci, pourriez-vous également préciser ce qu'il convient d'entendre par "temps d'attente acceptables" ? Je pose la question pour que nous puissions également clarifier de telles questions au sein de notre bureau.	<i>Il convient d'entendre par "temps d'attente acceptable" que vous devez vous arrêter à un feu rouge une ou deux fois au maximum avant de pouvoir poursuivre votre route.</i>
	Merci pour vos réponses (rapides). Je suis ingénieur civil et j'ai été diplômé en 1972 ! À l'université, nous avons étudié les différents types d'échangeurs. Celui que vous proposez pour le ring/E40 est effectivement bon, mais coûte plus cher : vous avez 3 niveaux. Cela permet en effet de le faire sur une superficie plus compacte, mais cela coûtera beaucoup plus cher pour une fonctionnalité indéniablement identique !	<i>Bonjour, pour le réaménagement du R0 Nord, nous cherchons également à savoir si les investissements que nous consentons en valent la peine. Nous recherchons un rapport coûts/avantages sociaux responsable. Consultez l'annexe 10 de la note d'orientation 2, où vous trouverez les résultats préliminaires de l'analyse coûts-avantages sociaux. Nous poursuivrons également cette étude dans la suite du processus.</i>
	Tous ces nouveaux échangeurs (étoiles) prennent moins de place. Ok. Mais cela ne coûte-t-il pas beaucoup plus cher à construire/entretenir ?	<i>Pas vraiment. L'échangeur doit être remplacé dans tous les cas. Un échangeur compact permet également de réduire le nombre de constructions, ce qui n'est pas négligeable.</i>
	L'échangeur E40-Ring est éclairé. Ce concept existe-t-il ailleurs avec des éclairages ? Ou est-ce une question de nécessité et une nouveauté en termes de conception ?	<i>Il est important de savoir qu'il s'agit d'une des solutions que nous étudions. L'emprise au sol est réduite, et le fonctionnement même sera étudié plus avant et comparé à un échangeur grandeur nature sans éclairage.</i>
<i>Complexe de raccordement</i>		
	En venant d'Anvers, vous avez moins d'options pour entrer à Bruxelles qu'en venant de Louvain. Est-ce l'objectif ?	<i>Ce carrefour est effectivement une sorte de carrefour en T, il n'existe pas de connexion rectiligne en venant de l'E19. Une des raisons réside dans le fait que la distance pour choisir la direction à prendre, Machelen ou Diegem, est beaucoup trop courte et donc dangereuse.</i>
	Quels sont, à votre avis, les avantages et les inconvénients de vos modifications du CR Crainhem ?	<i>Nous en discuterons, mais je poserai votre question à l'expert plus tard afin qu'il puisse y répondre publiquement.</i>
	Comment le nouveau complexe de Crainhem sur l'E40 fonctionne-t-il ?	<i>Nous allons y venir, nous en discuterons publiquement lors du tour de table.</i>
	J'habite à Sterrebeek et je connais très bien le complexe d'échangeur. Je ne vois pas l'intérêt de tous ces changements sur le ring entre l'E19 et l'E40. Cela ne fera que nous compliquer la vie.	<i>Ce n'est pas l'objectif, cela facilitera les choses. L'infrastructure peu sûre, illisible et compliquée sera à nouveau logique, lisible et sûre.</i>

	Vous déplacez tout le trafic vers la Wezembeeklaan à Crainhem et/ou vers la sortie vers Louvain/Liège.	<i>Le trafic qui souhaite actuellement emprunter le R0 à Woluwedal empruntera plus rapidement le nouveau complexe de Crainhem pour rejoindre ensuite le R0 via l'E40 et l'échangeur.</i>
	Comment fonctionne le noeud de l'E19 alors ?	<i>Cela a été expliqué dans la présentation. Nous vous invitons à revoir la présentation, nous la mettrons en ligne sur www.werkenaantering.be à la fin de la semaine prochaine. L'échangeur de l'E19 continuera à fonctionner d'une manière plus ou moins identique, en fonction de l'alternative avec ou sans raccordement aux voies parallèles.</i>
	Complexe de raccordement de Crainhem : comment justifiez-vous l'absence de rond-point R22 avec raccords ?	<i>L'aménagement du raccordement du complexe avec la R22 est encore à l'étude. En fonction des intensités et des embranchements du carrefour qui doivent traiter le plus de véhicules, le choix sera fait entre des feux de signalisation et un rond-point. De plus, les feux de signalisation présentent l'avantage d'être dynamiques et de pouvoir répondre au volume de trafic à ce moment.</i>
	Le fait que les entrées et sorties de Crainhem ne se situent pas au même endroit n'est PAS un problème	
Évaluation environnementale		
<i>Trafic de contournement</i>		
	Le fait que ces travaux (qui sont nécessaires) ne puissent être exécutés sans perturbation est clair et sera traité du mieux possible. Mais la pression sur les quartiers locaux a augmenté de façon incroyable au cours de ces dernières semaines en raison du trafic de contournement Des plans prévoient-ils une action immédiate ? Les administrations locales sont-elles impliquées ?	<i>Avec le programme "Travaux sur le Ring", nous voulons réduire au maximum le trafic de contournement dans toute la région. Les administrations locales sont impliquées tout au long du processus. Le réseau routier secondaire est important afin de fournir des connexions appropriées et de prendre des mesures susceptibles de réduire le trafic de contournement. Nous voulons rendre le ring plus logique, plus lisible et plus sûr, afin de réduire le nombre d'accidents et d'incidents, et d'augmenter la fluidité du ring. Le trafic de contournement sera donc réduit.</i>
	Je comprends que tel est l'objectif, mais qu'en est-il des actions ciblées pendant les travaux ? Le quartier de Bloemenveld (Kleine Daalstraat) est désormais quotidiennement emprunté par plus de 1500 véhicules qui souhaitent rapidement prendre un raccourci...	<i>Comme il s'agit du réseau routier local, il est effectivement préférable de contacter votre commune. Dans le cadre de notre projet, nous considérons que le trafic de contournement est prioritaire, mais naturellement, nous ne débiterons pas le grand projet avant 2025 au plus tôt. Si vous avez des idées précises sur le chantier de la Heneaulaan, n'hésitez pas à les envoyer à l'adresse info@werkenaantering.be et nous ne manquerons pas de les examiner !</i>
	La déconnexion de la Woluwedal garantit que le trafic de contournement empruntera l'Astridlaan à Crainhem (flèches bleues sur vos plans) via la Wezembeeklaan (Wezembeek) qui est déjà encombrée. Comment résoudrez-vous ce problème ?	<i>Le trafic qui emprunte actuellement le Woluwedal aura une meilleure alternative via le nouveau complexe de Crainhem sur l'E40 et donc jusqu'à l'échangeur.</i>
	Le trafic d'Auderghem et des Woluwe qui se dirige vers l'aéroport pourrait, après le découpage de la R22, emprunter la Beligaststraat et la Heneaulaan via Zaventem au lieu de la sortie Crainhem sur l'E40. N'allons-nous pas générer un nouveau trafic de contournement plutôt qu'un R22 étendu ?	<i>Pas si la connexion Crainhem / E40 / Ring fonctionne sans problème, ce qui est naturellement le but recherché.</i>
	Avec ces feux ?	<i>Ces feux ne sont pas un point de départ, mais une possibilité de solution. Si le trafic n'est pas assez fluide, un échangeur sera alors privilégié.</i>

Impact sur le trafic Environnement		
	L'A201 restera-t-elle le seul accès à l'aéroport ? Cela entraînera des désagréments supplémentaires dans le centre de Zaventem pour le trafic venant de Louvain/Liège et souhaitant rejoindre l'aéroport via la sortie Sterrebeek et la sortie Henneaulaan.	<i>Bonjour, l'A201 est et reste la route d'accès à l'aéroport de Bruxelles. Toutefois, nous tenons compte des routes locales et du trafic dans le centre de Zaventem. Par exemple, nous étudions des mesures visant à décourager le trafic de contournement, afin de garantir que ce trafic suive l'itinéraire prévu, à savoir le R0. Tel est notre objectif dans le cadre de notre étude.</i>
	Cela semble être un défi de taille. À tel point que le bourgmestre Holemans souhaiterait faire passer le trafic continu dans un tunnel dans le centre de Zaventem. J'espère sincèrement que vous, les spécialistes, trouverez une autre solution.	<i>L'objectif est de conserver le trafic continu autant que possible sur le R0 sans avoir à construire des infrastructures périphériques supplémentaires ailleurs. Mieux encore, nous estimons que, grâce à ce réaménagement, le trafic de contournement empruntant les centres sera redirigé vers le R0, à savoir là où il doit être.</i>
impact sur l'espace		
	Faut-il prévoir de nouveaux espaces sur ces routes parallèles ?	<i>L'avantage est que le Ring est déjà très large, ce qui est bénéfique. De plus, grâce à l'ensemble du projet, nous pouvons réduire l'occupation de l'espace du ring par rapport à la situation actuelle ! Il me semble que cette solution devrait générer un consensus, moins d'asphaltage !</i>
Impact sur l'eau		
	Vous avez parlé d'une solution pour les nuisances de l'eau à Crainhem, pouvez-vous l'expliquer plus en détail ?	<i>À ce stade du projet, il n'est pas évident de faire des calculs détaillés. Mais nous nous conformons dans notre projet aux normes les plus strictes. Nous maximisons donc l'infiltration et le tampon. Par conséquent, nous prévoyons de nombreux bassins d'infiltration/tampon, mais ciblons également l'utilisation maximale des fossés longitudinaux.</i>
Financier		
	Alors que notre dette nationale augmente de 40 milliards d'euros en raison de la crise du Covid, des restrictions budgétaires pourraient-elles être imposées aux travaux sur le ring ? Et moins de pistes cyclables ?	<i>La bonne nouvelle est que nous allons construire les pistes cyclables avant les grands travaux sur le ring. En d'autres termes, elles seront de toute façon construites ; un budget de 300 millions est prévu - c'est donc une très bonne nouvelle pour les infrastructures cyclables dans la Périphérie flamande. Le grand projet sera exécuté sous la forme d'un PPP (partenariat public-privé), c'est-à-dire que nous ne nous contentons pas de chercher un entrepreneur pour réaliser le projet.</i>
	OK, merci. Donc, les travaux sur le ring seront entièrement financés par le PPP. Au final, cela revient toujours plus cher qu'un prêt d'État à 0,001%. Exemple : Projet Diabolo : un désastre pour les Infrabel et les voyageurs de la SNCB.	<i>Pas totalement. Tous les quick wins actuels (Henneaulaan, autoroutes cyclables, Ringtrambus) sont des appels d'offres classiques. Le grand projet sera probablement un PPP, en effet.</i>
Mobilité Généralités		
	Est-ce qu'une telle simulation a, par le passé, établi des prévisions correctes pour la réalité ? Ou la réalité a-t-elle déjà démontré que la simulation était correcte ?	<i>L'expérience nous montre en effet que les simulations sont très bonnes pour prévoir le trafic dans ce contexte.</i>
	Il serait encore plus logique de prévoir uniquement des entrées vers le ring et aucune sortie vers Bruxelles - mais certains fly-overs sont déjà disponibles.	<i>En ce qui concerne les sorties, il est préférable de consulter notre dépliant relatif au projet - une entrée est déplacée afin que nous puissions disposer d'une piste cyclable sûre sur le pont : https://www.werkenaantering.be/sites/default/files/2021-05/april%20%2721%20Residentsbrief%20Henneau%20Projectfolder.pdf</i>

	Juste pour être sûr, en venant de Crainhem via la Woluwelaan, il est impossible de rejoindre le R0 ? Comment les navetteurs (qui travaillent dans la Woluwelaan) doivent-ils se rendre à Anvers et à Gand ?	<i>Bonjour, nous y reviendrons dans un instant, mais je poserai la question publiquement aux experts après l'explication.</i>
	Je suppose que vous disposez de nombreuses données sur la quantité de mouvements entre les différentes zones, sont-elles accessibles au public ? Je trouve qu'il est difficile d'abonder dans votre sens sur, par exemple, le découpage de la R22 et la liaison entre Zaventem et Woluwe-Saint-Étienne sans pouvoir le visualiser.	<i>Rendez-vous à l'adresse http://indicatoren.verkeerscentrum.be/. Vous y trouverez tous les chiffres qui sont publics</i>
	Il s'agit uniquement de données de flux ne permettant pas de distinguer le trafic de contournement et le trafic de destination ?	<i>Consultez également site Internet werkenaandering.be -> En savoir plus -> documents et vous trouverez notre RIE du plan de mobilité joint à la note d'orientation, qui contient également des chiffres et des calculs jusqu'en 2030. Ce RIE de la mobilité propose ce type de chiffres.</i>
	Je comprends que les distances entre les entrées et les sorties étaient trop courtes à 120 km/h. La situation sera améliorée avec la limitation actuelle à 100 km/h. Avec le contrôle dynamique de la vitesse 50/70/90/100 km/h, le problème de la distance entre les entrées et les sorties n'est-il pas résolu ? S'agit-il d'une option ou d'une variante ?	<i>Nous avons effectivement étudié la question de savoir si, avec 70, voire même 50, nous pourrions résoudre les conflits, mais tel n'a pas été le cas. Cela a été étudié.</i>
	Comment se rendre du Ring à Louvain.	<i>Cela sera toujours possible via un arc de connexion.</i>
	Actuellement, un gros problème de croisement est observé entre le trafic venant de Crainhem qui prend l'E40 vers Louvain ou le ring (à la fois le ring intérieur et extérieur) et le trafic venant de Bruxelles. Cela est inchangé dans le nouveau projet, et cela n'est donc pas résolu....	<i>Nous pensons que ce problème, qui existe certainement à l'heure actuelle, sera résolu dans les nouveaux projets. En effet, en supprimant l'entrée Crainhem à cet endroit et en la déplaçant vers Bruxelles, nous supprimons uniquement ces croisements sur une distance beaucoup trop courte. Cela crée un échangeur "classique" où l'espace est suffisant pour suivre la route jusqu'à votre destination.</i>
	Vous avez peut-être déjà répondu à cette question, mais je m'interroge désormais sur ce que vous envisagez pour éviter le goulot d'étranglement du pont de Vilvorde ?	<i>Le viaduc de Vilvorde existe et ne sera pas modifié ni élargi. Toutefois, des efforts seront déployés pour aménager quatre voies dans chaque direction dans le cadre de l'infrastructure actuelle du pont. Ces 4 voies seront ensuite prolongées jusqu'à la jonction avec l'A12, ce qui élimine le goulot d'étranglement.</i>
	Comment passer du ring intérieur à l'E401 en direction de Louvain ?	<i>Dans toutes les variantes de l'échangeur, la connexion R0-intérieur vers l'E40-Louvain empruntera toujours un tunnel. Cette connexion sera donc toujours possible sans conflit (pas d'intersections ou d'autres connexions).</i>
	Ainsi, le trafic venant de Bruxelles et se rendant à l'aéroport ou à Grand-Bigard, dans la configuration Light, passe par une intersection avec des feux rouges ! Impensable ! Je suppose que cela ne sera pas mis en oeuvre.	
	Comment sera configuré le carrefour entre la Molenstraat et la Zaventemsteenweg ?	<i>Pouvez-vous préciser l'emplacement du carrefour ? La Zaventemsteenweg est uniquement renseignée à Diegem.</i>
	Le carrefour de la Woluwelaan à Crainhem est nouveau. Sera-t-il rénové ?	

	Si l'E40 à l'ouest de Woluwe-Saint-Étienne est convertie en un boulevard urbain, alors le mouvement d'entrecroisement ne se fera plus à grande vitesse et il ne devrait plus y avoir un complexe d'entrée et de sortie très étendu à Crainhem ?	<i>Même à vitesse réduite, les zones de croisement doivent être suffisamment longues. Vous avez raison de dire qu'ils sont plus courts à faibles vitesses, mais une longueur suffisante est toujours nécessaire. La différence entre 90 et 70 km/h n'est pas si importante selon les directives.</i>
ACAS		
<i>Occupations des sols</i>		
	La semaine prochaine, De Wervennoostchap débutera la démolition des maisons dans Blaironstraat et 2 maisons dans la Felix Timmermanslaan (Diegem). Pouvez-vous me préciser les solutions offertes aux habitants de la Felix Timmermanslaan ? Nos maisons restent totalement isolées et perdent de la valeur si le ring passe sous nos fenêtres. Quelle qualité de vie nous est proposée ? Avez-vous offert une compensation pour le manque de jouissance et la perte de valeur de nos propriétés ?	<i>Pourriez-vous nous envoyer un courriel à ce sujet ? Nous pensons que votre question est importante, mais le bon chef de projet est actuellement absent. Veuillez envoyer un courriel à info@werkenaandering.be</i>
Processus de participation		
	Bonjour, pourquoi n'avez vous pas distribué de brochure en français à Crainhem, commune à facilités dont les habitants sont en droit de recevoir la communication dans leur langue, alors que tel a été le cas à Bruxelles ?	<i>Bonsoir, nous suivons les directives du Gouvernement flamand, qui stipule que la communication aux communes à facilités doit se faire en néerlandais, avec une référence en français à l'adresse à laquelle la traduction peut être consultée. Nous procédons toujours de la sorte dans les communes à facilités. La brochure bilingue est disponible sur le site Internet et peut également être consultée à la maison communale.</i>
	J'ai raté les premières diapositives - La première heure est-elle une répétition des sessions de la semaine dernière ?	<i>Les trois premiers quarts d'heure en effet. À partir de 20 h 50, nous nous concentrerons sur Zaventem.</i>
	Pourquoi aucun feedback n'a-t-il jamais été fourni après les soirées d'information organisées en 2019 ?	<i>Un feedback a été fourni, même s'il a été compilé dans les notes d'orientation et a été pris en compte dans les études ultérieures. Le programme Travaux sur le ring est constamment à la recherche des opinions de toutes les parties prenantes, et utilise ces opinions pour améliorer le programme "Travaux sur le ring". De plus, toutes les réactions nous ont incités à abandonner la solution de la seule structure parallèle, et nous étudions actuellement d'autres solutions.</i>
	Lors de cette soirée d'information à Crainhem, Brigitte avait expliqué qu'elle souhaitait communiquer une liste des commentaires et questions formulés par la population et les demandes y afférentes également. Nous ne l'avons jamais reçue.	<i>Toutes ces données sont annexées à la note de processus sur notre site Internet www.werkenaandering.be (Voici le lien direct : https://www.werkenaandering.be/docs/procesnota-3-bijlage-4.pdf). Par ailleurs, toutes les questions et réponses formulées lors de nos soirées d'information en 2018 sont également sur le site Internet (https://www.werkenaandering.be/nl/lees-mee/documenten#ideenenvragenvanomwonenden-juni2018)</i>
	Je ne vois aucune info concernant les questions posées à Jesus-Eik et à Crainhem	<i>Ce feedback résulte des trois moments de participation officiels (Zaventem, Wemmel, Vilvorde - selon les trois zones), normalement les questions posées à Crainhem devraient être reprises dans la zone de Zaventem.</i>
	J'ai envoyé plusieurs e-mails à Marijn Struyf, Jelle Vercauteren et Marie Mistiaen concernant la mise à jour de la demande d'informations. Je n'ai jamais reçu de réponse. Pas agréable et	<i>C'est ennuyeux. Nous examinerons cet aspect. En tout cas, tout est très clair sur le site Internet. Un autre conseil - bien que vous l'ayez peut-être déjà fait - mais il est préférable d'envoyer un courriel à info@werkenaandering.be. Cette boîte de réception est configurée pour répondre aux questions des citoyens / groupes d'intérêt, ce qui n'est pas toujours le cas de Jelle et Marijn.</i>

	certainement pas professionnel.	
	Je l'avais fait à l'époque et j'avais participé à une soirée de discussion dans votre bâtiment et ces 3 adresses électroniques et celle de Brigitte avaient été communiquées ... il est regrettable qu'aucune réponse n'ait été donnée.	<i>Nous examinerons cet aspect, dans tous les cas. Normalement, info@werkenaandering.be et Brigitte auraient dû être informés, mais tel n'a peut-être pas été le cas.</i>
	Il s'agit de dessins techniques assez complexes, mais pas vraiment clairs pour un citoyen qui veut comprendre la nature de la proposition et son impact.	<i>Nous le comprenons parfaitement. Dans l'explication des sous-zones (après l'explication générale), nous pourrions clarifier plusieurs choses d'une manière plus précise et plus compréhensible.</i>
	L'explication générale a été donnée lundi... donc c'est répétitif, mais toujours pas clair. Il s'agit d'une présentation pour les personnes "techniques" travaillant dans le domaine de la mobilité, et non d'une présentation pour un "citoyen". La présentation n'est pas adaptée au public auquel vous vous adressez...	<i>Le mail que nous avons envoyé faisait état de la répétition des 45 premières minutes, et précisait que vous pouviez rejoindre la réunion à 19h50 ou plus tard pour les informations spécifiques relatives à Zaventem.</i>
	Lors de l'inscription, il a été précisé que la région de Zaventem serait abordée. Seul le courriel mentionne qu'une session générale serait encore organisée. J'ai parcouru tous les documents sur votre site Internet et les mêmes détails techniques y figurent (je n'ai pas les vidéos) et pas très clairement non plus.	<i>L'explication sur la zone Zaventem commence à 19 h 50 -> donc dans 2 minutes ! Un peu de patience !</i>
	Obtient-on toujours une réponse à la participation ?	<i>C'est exact. Toutes les participations, c'est-à-dire toutes les réactions et réponses, sont compilées dans les différentes versions de la note de processus. Dans ce cas, l'annexe 4. Voici un lien à notre site Internet werkenaandering.be (Voici le lien direct : https://www.werkenaandering.be/docs/procesnota-3-bijlage-4.pdf). Par ailleurs, toutes les questions et réponses formulées lors de nos soirées d'information en 2018 sont également sur le site Internet (https://www.werkenaandering.be/nl/lees-mee/documenten#ideeenvragenvanomwonenden-juni2018)</i>
	L'URL " https://www.werkenaandering.be/documenten " ne semble pas fonctionner, ou est-ce juste moi ?	<i>https://www.werkenaandering.be/lees-mee/documenten. Il s'agit de l'adresse correcte !</i>
	Une erreur s'est glissée dans sur votre diapositive alors	<i>Apparemment oui ! Bien vu, nous allons la corriger !</i>
	Je n'arrive pas à accéder à la diffusion en direct... ?	<i>Nous avons fait une pause, nous recommencerons à 19 h 50 !</i>
	Ces diapositives seront-elles disponibles ?	<i>Bien sûr, nous les publierons sur notre site Internet : www.werkenaandering.be.</i>
	Il est possible de consulter la présentation de ce soir à une date ultérieure ?	<i>Bien sûr, toutes les présentations seront publiées sur notre site Internet www.werkenaandering.be dans les prochains jours.</i>
	Il est important qu'il soit clairement annoncé à l'avance qu'un choix doit être fait, surtout pour les allophones !	<i>C'est exact, la lisibilité est importante et elle sera prioritaire !</i>
	La présentation sera-t-elle transmise ?	<i>Certainement. Nous allons de toute façon la mettre en ligne à la fin de la semaine prochaine ! Merci de nous suivre !</i>

Calendrier		
	Combien de temps ces travaux dureront-ils ?	<i>Ces travaux complexes sont en effet d'une ampleur considérable et prendront plusieurs années avant d'être achevés, mais un calendrier et un phasage concrets n'ont pas encore été élaborés. Dans une phase suivante, lorsque l'alternative privilégiée sera connue et techniquement élaborée, nous l'étudierons plus avant. Vous en serez certainement informé en temps utile.</i>
	Pourquoi la décision de débiter les travaux sur le ring à Zaventem et pas à Grand-Bigard ou l'A12 ? Selon moi, il est préférable d'accumuler de l'expérience avec des échangeurs moins complexes.	<i>Aujourd'hui, nous ne savons pas où les grands travaux débiteront. Nous avons bien quelques quick wins rapides, mais ils se situent dans toutes les régions : la bretelle Medialaan dans la zone de Vilvorde, la bretelle N8 / Ninoofsesteenweg Dilbeek dans la zone de Wemmel et la bretelle Henneaulaan à Zaventem. Aujourd'hui, nous ne savons pas où les grands travaux débiteront (à partir de 2025) Nous devons examiner cet aspect avec l'entrepreneur qui sera sélectionné.</i>
	J'ai déjà participé à la réunion de lundi. Disons simplement que je suis très positivement surpris par le travail de haut niveau effectué et par l'approche très professionnelle de vous tous. Bonne chance pour la mise en oeuvre et nous espérons que le calendrier des travaux sera tout aussi efficace ! 😊 Des idées à ce sujet ? Merci.	<i>Monsieur ! Très heureux de l'entendre. Nous y avons consacré beaucoup de temps, d'énergie et d'efforts, et nous aimons entendre de telles choses ! Les travaux commenceront vers 2025 et dureront au moins cinq ans. Toutefois, nous ne ménagerons pas nos efforts dans le cadre de Réduire les nuisances, et nous y travaillons déjà !</i>
	Quand pensez-vous que le travail expliqué ce soir sera prêt ?	
Quick wins		
	Pourquoi le Quick win Henneau est-il un réaménagement des connexions avec la R22 afin de fermer la R22 peu après ? Pourquoi ne pas fermer la R22 avec le Quick Win Henneau ?	<i>Nous y reviendrons certainement plus tard, mais il serait préférable d'améliorer le complexe Crainhem et l'échangeur avec l'E40 avant de supprimer cette connexion directe.</i>
	Le quick win afférent à la réalisation de la Henneaulaan prévoit toujours la R22 complète. Ce qui est bien. Finalement, l'objectif est de découper la R22. Le quick win afférent à la réalisation se traduit partiellement par des coûts perdus et une autre connexion totalement différente ?	<i>Nous devons d'abord réaliser le complexe de connexion Crainhem avant de pouvoir déconnecter la R22. C'est pourquoi ce n'est pas encore possible. Il est vrai qu'une nouvelle connexion devra être réalisée dans quelques années, mais nous ne pouvons pas attendre avec le pont de la Henneaulaan, car il était en très mauvais état.</i>
	Pourquoi ne pas laisser la R22 comme une route parallèle longeant le ring intérieur, mais uniquement avec un raccordement à la Henneaulaan et non au ring étant donné que	<i>l'alternative 2, voire même 3, n'y répond pas vraiment,</i>
	le trafic de la R22 est imposé sur la E40 à Crainhem ou dans la Belgiastraat.	
	La fermeture de la Woluwelaan est-elle un quick win ?	<i>Non, la déconnexion de la Woluwelaan du Ring est prévue après le réaménagement complet du Ring.</i>

Développements futurs		
	Zone verte de Woluwe-Saint-Étienne : ne pas oublier que des plans ont entre-temps été réalisés pour un hôtel supplémentaire et trois immeubles de bureaux au milieu de cette zone verte...	<i>Bonjour, nous tenons effectivement compte des développements futurs.</i>
	Plus : de nouvelles idées pour convertir la Woluwelaan à Vilvorde/Diegem et à Woluwe-Saint-Étienne en une route à 1 voie. Les travaux sont bénéfiques pour la région, s'ils sont entretenus...	<i>La Woluwelaan à Vilvorde / Machelen est actuellement réaménagée pour le compte de l'Agence des routes et du trafic, en une route 2x2 avec 2 voies dans chaque direction. Comme indiqué, le complexe de l'E19 y sera relié. À partir de la Haachtsesteenweg, cependant, la Woluwelaan sera réduite à 2x1 voies dans chaque direction. Cela permettra de réduire considérablement le trafic de contournement à Diegem-Dorp. À Woluwe-Saint-Étienne, nous étudions la possibilité de mettre en place une liaison locale (une 2x1) entre la Woluwedal et la Henneulaan. Sa concrétisation et son emplacement seront examinés dans le cadre de nos futures études.</i>
	Un nouveau parc industriel est également prévu sur ce tronçon. Destiné exclusivement à des fins logistiques... beaucoup de trafic de poids lourds, donc. Tout profit pour le lotisseur et les échevins + dommage pour les résidents... mais c'est ainsi.	<i>Nous sommes informés du projet auquel vous faites référence et nous en avons discuté avec la commune et le promoteur du projet. Les entreprises de ce site devront également s'adapter à l'alternative finalement retenue et devront peut-être d'abord se rendre au nouveau complexe de Crainhem pour accéder à l'E40-R0.</i>
	Allons-nous avoir à nouveau de la place pour le parc à conteneurs de Crainhem ?	<i>La commune de Crainhem prévoit de reconstruire le parc à conteneurs et de le mettre en service dans un avenir proche.</i>
	Même problème : on crée des feux supplémentaires sur le boulevard de la woluwe, là où actuellement il y a déjà d'énormes files aux heures de pointe. Je vois que les experts ne pensent jamais à des ronds-points à l'anglaise, pourquoi ?	<i>Avec les nouveaux régimes de feux de circulation, nous pouvons aujourd'hui réguler le trafic de manière beaucoup plus intelligente, ce qui est impossible avec un rond-point.</i>
	Beaucoup plus intelligent ? Venez essayer le nouveau croisement sous le viaduc : beaucoup plus de phases, donc beaucoup plus lent à traverser. Bien sûr, peut-être plus sûr, moins d'accidents, mais si vous réduisez la capacité, vous créez des problèmes pour les gens qui y habitent. Alors, quel est le vrai objectif ? Planter des arbres ? Faire des chemins pour des promenades ? Je pense que vous oubliez que le ring est une infrastructure d'intérêt économique national et que les gens qui habitent en périphérie ont besoin d'une bonne connexion avec la ville et avec le ring. C'est la raison pour laquelle ils ont décidé de vivre en périphérie. Les gens qui ont envie de se promener dans la nature tous les jours vont habiter dans la campagne, pas dans la périphérie.	<i>Le ring est effectivement une importante artère de circulation internationale. Dans le cadre de ce processus, cette fonction est un principe important que nous contrôlons.</i>

ZONES		
SPÉCIFIQUES		
Zone de Crainhem	Comment justifier l'absence de raccordement continu de la Woluwelaan vers/depuis l'E19 en direction d'Anvers ? Je ne vois que des raccordements au R0.	<i>Il existe essentiellement deux raisons à cela : 1) le fait qu'une ligne de chemin de fer occupe aujourd'hui le terre-plein central de l'E19, et 2) la distance entre la Woluwelaan d'une part et le ring et l'E19 d'autre part est trop courte pour proposer aux véhicules une longueur suffisante leur permettant de s'engager dans la direction souhaitée depuis la Woluwelaan. Par exemple, une voiture quittant la Woluwelaan et se dirigeant vers le ring intérieur doit pouvoir tourner à droite à temps. Dans le même temps, un autre véhicule souhaitera emprunter le ring extérieur ou l'E19 (si possible). La zone dans laquelle ces échanges doivent être effectués est déjà assez étroite pour deux sens de circulation (c'est-à-dire le ring intérieur et ring extérieur), et dès lors, une troisième direction est ajoutée (tout droit vers l'E19).</i>
Zone de Machelen	Machelen : avec la prison de Haren et la prétendue alternative d'Uplace, cela générera un trafic énorme. Des travaux gigantesques sont actuellement exécutés sur tout le parcours de la Woluwelaan, R22, de Diegem à Machelen, mais leur objectif est peu clair.	<i>Les développements dans la région que nous savons pouvoir être réalisés d'ici 2030 sont inclus dans notre étude. En d'autres termes, lorsque nous concevons nos alternatives, nous tenons compte de développements tels que Uplace et du trafic supplémentaire qu'ils génèrent. De cette façon, nous pouvons concevoir un R0 Nord robuste.</i>
Zone de Crainhem	Dans ces plans, l'E19 sera connectée à la Woluwelaan, mais tel n'a pas été le cas jusqu'à aujourd'hui, ces bretelles seront-elles mises en service ?	<i>L'E19 ne sera pas connectée à la Woluwelaan dans ce nœud, mais les connexions du R0 qui se trouvent actuellement dans ce nœud seront utilisées.</i>
Zone de Diegem	Où se situe trouve la connexion vers Diegem, qui passe actuellement sous les ponts de l'A201 ?	<i>L'entrée existante de Diegem vers le ring et la sortie du ring vers Diegem à cet endroit (au niveau de l'A201) seront remplacées par les courbes de connexion supplémentaires qui seront ouvertes dans le nœud de l'E19</i>
Zone de Diegem	Le terrain industriel accueillant, entre autres, UPS et DHL, ne sera alors accessible qu'en passant par le village de Diegem ?	
Zone de Diegem	La déconnexion de la Woluwedal implique que le trafic longe la future prison d'Evere. La commune d'Evere est-elle d'accord ? Quelle est la position de la Région bruxelloise sur ce point ? Et sur l'ensemble du projet Travaux sur le ring ?	<i>Nous consultons autant que possible toutes les administrations, y compris la Région de Bruxelles-Capitale et les communes bruxelloises, auxquelles nous avons également expliqué nos plans. Nous aimerions aussi continuer à les consulter dans les mois à venir sur la voie d'une alternative privilégiée. Bien entendu, elles ont également la possibilité de donner leur avis sur les plans qui leur sont présentés.</i>
Zone de Diegem	Ok, merci, mais inversement, en venant d'Anvers/Gand, comment rejoindre la Woluwelaan (bas de Crainhem et au-delà) ?	<i>Nous l'expliquerons en détail dans la sous-zone suivante. Si ce n'est toujours pas clair, posez à nouveau la question ! :)</i>
Zone de Diegem	Donc, la toute nouvelle R22 sera une rue sans issue ?	<i>La "toute nouvelle" R22 a été réaménagée au niveau des carrefours avec la Tramlaan et la Leuvense Steenweg. C'était nécessaire pour le trafic tel qu'il se présentait à l'époque. Comme vous le savez, la moitié des carrefours avaient déjà été réaménagés et nous devons logiquement les compléter. Dans l'étude ultérieure, nous examinerons si nous devons laisser la R22 s'arrêter à la Kloosterstraat, ou la prolonger comme une route locale (c'est-à-dire une voie dans chaque direction) jusqu'à la Henneaulaan. La question de savoir si cette connexion sera établie, quelle sera sa configuration et où elle sera connectée, sera examinée dans l'étude ultérieure.</i>
Zone de Crainhem	Le viaduc de Crainhem engendre de nombreuses nuisances pour tout l'environnement (Woluwe-Saint-Étienne, Crainhem.	<i>Cette question est actuellement examinée dans le cadre de la vision de la E40 en tant que "boulevard urbain", ainsi que de la réduction maximale de la pollution sonore.</i>
Zone de Crainhem	Concernant la liaison avec Louvain et Bruxelles à Crainhem, comment cela sera-t-il combiné avec le réseau cyclable qui se composera de la Molenstraat ?	

Zone de Diegem	Le parc à conteneurs est déplacé de l'autre côté de la R22 ?	<i>Cf. intégrer le parc à conteneurs s'il vous plaît !</i>
Zone de Zaventem	autoroutes et Henneulaan, nous ne constatons nulle part en Belgique que des promeneurs et des cyclistes traversent au niveau d'une entrée et sortie	
Découpage de la R22	Pouvons-nous nous pencher sur la vallée de la Woluwe et sur l'impact sur le centre de Diegem ?	
Découpage de la R22	La Woluwelaan sera fermée de Diegem à Woluwe-Saint-Étienne. C'est un trafic supplémentaire sur le Ring. Une voie supplémentaire sur le ring sera-t-elle prévue à cet effet ?	<i>Nous envisageons un ring qui offre une capacité suffisante pour le trafic calculé.</i>
Découpage de la R22	Bonjour, est-ce que je comprends bien que l'entrée actuelle de la Woluwelaan sur le R0, entre la Henneulaan et l'aéroport, sera remplacée par l'entrée au niveau de l'E19 ?	<i>C'est exact. Au niveau du noeud de l'E19, il est possible de rejoindre la R22 à Diegem.</i>
Découpage de la R22	Est-il certain que la vallée de la Woluwe sera ouverte ?	<i>Nous travaillons d'arrache-pied sur tous les éléments de ce plan et nous défendons fermement nos choix. Toutefois, aucune décision formelle n'a encore été prise. La décision finale sera prise par le Gouvernement flamand après les procédures complètes. Mais c'est le point de départ pour le moment, donc tel sera le cas si tout se passe normalement.</i>
Découpage de la R22	Ok. Mais. Où le trafic sera-t-il dirigé entre le ring et Woluwe ?	<i>Comme mon collègue l'a expliqué, l'idée est d'emprunter le ring, puis l'E40, et ensuite le complexe de raccordement de Crainhem (que nous compléterons - plus d'informations à ce sujet dans la note explicative sur la prochaine sous-zone).</i>
Découpage de la R22	Et comment rejoindre Zaventem-centre depuis Woluwe-Saint-Étienne ?	<i>L'intention est de prévoir une connexion locale vers la Henneulaan. Nous y reviendrons plus tard.</i>
Découpage de la R22	Mais en fermant la Woluwelaan, tout le trafic en direction de Gand et Anvers est dirigé vers le nouveau carrefour Crainhem/Woluwedal ...	
Découpage de la R22	Le découpage de la R22 est-il une certitude ou une option ?	<i>La déconnexion de la R22 du R0 est en effet une certitude. Son exécution effective n'interviendra qu'à la fin des travaux sur le R0. Le raccordement local de la R22 avec la Henneulaan est toujours à l'étude.</i>
Accessibilité Saint-Luc	Les cliniques de Saint-Luc sont un acteur important à Woluwe. Cela est évident lors des accidents de la route, pendant la pandémie ... L'accessibilité pour les soignants et les patients est importante. Saint-Luc est-il d'accord avec le projet de déconnexion de la Woluwelaan/woluwedal ? Où le trafic sera-t-il dirigé entre le ring et Woluwe ?	<i>Nous sommes conscients de l'importance de l'accessibilité de l'UCL. Nous menons donc un dialogue intense avec eux afin de clarifier les alternatives proposées et d'examiner ensemble les éventuels goulets d'étranglement et la manière de les traiter. Cela devrait être plus clair dans la suite du processus et nous pourrions alors détailler cette option.</i>
Accessibilité Saint-Luc	Que faites-vous de l'hôpital universitaire et de la connexion qui est d'une grande importance ?	<i>Nous sommes conscients de l'importance de l'accessibilité de l'UCL. Nous menons donc un dialogue intense avec eux afin de clarifier les alternatives proposées et d'examiner ensemble les éventuels goulets d'étranglement et la manière de les traiter. Cela doit être plus clair dans la suite du processus et nous pourrions alors détailler cette option.</i>

TSLR en général : en dehors de la portée de cette consultation publique		
	Quel objectif poursuivent les travaux de Diegem à Vilvorde sur la Woluwelaan ? Quels avantages ?	<i>Ce sont les travaux de l'Agence des routes et du trafic, vous pouvez trouver les informations sur workswoluwelaan.be</i>
	Avec ce texte, vous me donnez la preuve de la "mauvaise" connaissance des communes telles que Wezembeek-Oppem et Crainhem. Outre les liens entre le ring et les communes de Woluwe-Saint-Lambert et Saint-Pierre. Toutes les propositions que vous affichez sont pour les entreprises et contre les citoyens. Jamais vous ne parlez de camions.	
	Selon nous, il s'agit d'un asphaltage et de frais injustifiés. La participation des citoyens ne me semble pas être le problème ici, comme dans vos sessions précédentes, elle semble juste être une défense.	<i>Nous appelons cela investir dans la qualité de vie, la santé, la multimodalité, la sécurité, la mobilité !</i>
	Moins de zones d'activité dans cette région et pas d'inoccupation durant 20 ans des bâtiments industriels, c'est cela la qualité de vie	<i>Malheureusement, nous n'avons pas notre mot à dire à ce sujet - notre tâche consiste à nous occuper du ring et de la mobilité, et c'est ce que nous faisons !</i>
	Vous devez vous concerter avec ces autorités, vous devez également le faire pour d'autres choses, telles que, par exemple, la nouvelle sortie sur la Henneaulaan. Le lien de cause à effet est encore oublié dans tous les projets.	<i>Nous le faisons naturellement. Nous parlons à toutes les parties prenantes possibles et tenons compte de tous les scénarii futurs.</i>
	Tenez-vous compte des GPS des automobilistes qui ne sont mis à jour que tous les 4 ans ? Les automobilistes risquent-ils de rouler à contresens pendant des années, ce qui constitue une charge de trafic supplémentaire ?	<i>La plupart des GPS ont une mise à jour tous les 6 mois. En outre, la plupart des nouveaux GPS fonctionnent déjà en temps réel.</i>
	Sur la base de vos propositions, je tire la conclusion suivante : tout pour l'extérieur de Bruxelles et rien pour les Bruxellois. Ce ring est-il toujours le ring de Bruxelles ?	<i>Le Ring se situe sur le territoire flamand, c'est pourquoi nous parlons du Ring autour de Bruxelles et non du Ring de Bruxelles, mais cela ne revêt aucune importance. La mobilité ne s'arrête pas à une frontière régionale, et nous avons une vision très claire pour améliorer la mobilité et la qualité de vie de toute la région, y compris Bruxelles. En termes de communication, de participation et de collaboration, nous considérons également Bruxelles et la Flandre sur un même pied d'égalité.</i>
	Avez-vous discuté de toutes ces propositions avec la Région de Bruxelles ? Selon les informations que je détiens d'une source interne, cela n'a jamais été le cas.	<i>Bien sûr, nous avons même eu des discussions avec les administrations bruxelloises cette semaine, mais elles ont été très étroitement associées au projet depuis le début en 2018.</i>
	Le nouvel échangeur en étoile E40-Ring est magnifique, mais ne pouvons-nous pas le prévoir au carrefour Léonard ?	<i>Nous travaillons également sur un processus de planification pour le ring Est et donc pour Léonard également, mais cela est encore en phase d'étude et nous devons également travailler plus étroitement avec la Région de Bruxelles-Capitale puisque la frontière régionale passe par ce carrefour. Plus d'infos : https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/zone-ring-oost/verkeerscomplex-leonard</i>

PPI R0 Nord - Séance d'information acteurs administratifs- Consultation publique

Date de séance :	07/06/2021
Lieu :	Teams
Notre référence :	RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_012 Version : 1
Auteur(s) :	Filine Declerck, Guy Bourdet
Présences :	Liste des présences
Contenu :	<ul style="list-style-type: none">• Contexte général- Réaménagement R0-Nord• Procédure et processus R0-Nord• Cadrage R0-Nord• Suite

Rapport

1. GÉNÉRAL

La présentation (RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_006) utilisée pendant la session d'information, a été envoyée le jour même à tous les acteurs administratifs. Ce compte rendu reprend les questions posées verbalement ou transmises par le chat.

2. QUESTIONS POSÉES

STIB-MIVB : La STIB demande la vision (le concept) et des schémas indiquant clairement les sorties, (ainsi que leur éventuelle suppression) qui permettent de vérifier les lignes de STIB.

DWV : Le plan s'accorde sur Goodmove donc le projet est aligné aux flux de Bruxelles.

THV MoVeR0 : Le réseau du transport en commun et les cyclistes sont des données de départ de toutes les propositions et sont intégrés et détaillés de façon qualitative. La réalité est que dans cette section du Ring, il y a beaucoup d'échangeurs et des sorties à intervalle trop court avec les conséquences connues pour la sécurité du Ring. Pour réaliser (un concept) de Ring qui répond aux règles, il faudra faire un choix quant aux sorties à garder et/ou à supprimer.

STIB-MIVB : Les suppressions des sorties ont un grand impact. Certaines verront leur utilisation augmenter, ce qui peut avoir des conséquences pour les lignes de bus.

THV MoVeR0 : La question est connue et se pose également pour De Lijn. Dans les modèles, toutes les conséquences seront étudiées. Il a été de même dans la première phase (Loop 1 où l'infrastructure a été optimisée grâce aux résultats de la modélisation.

STIB-MIVB : Sur base du slide 19, je comprends que le projet va commencer en 2025 et que ça va prendre quelques années ?

DWV : En effet, le projet est parti pour quelques années.

Brucity : Se posent des questions sur la procédure du côté de Bruxelles. Il faudra un permis à Bruxelles ?

DWV : Il n'y a pas de changement d'affectation de sol à Bruxelles, donc pour le PESR, il n'y a pas de procédure nécessaire. Pour le permis, les deux procédures (Flandre et Bruxelles) seront suivies.

Brucity: Donc le PESR est seulement sur le territoire de la Flandre ?

Oui. Pour le PESR zone Est, la Flandre et Bruxelles travaillent ensemble car la frontière régionale se situe au niveau du carrefour.

Brucity: Toutes les observations seront incluses dans la note d'observation (annexe), l'avis officiel de la ville sera demandé?_

Les communes ont déjà reçu une lettre et également un appel officiel du "Département Environnement".

Brucity: Quel est le lien entre le Heysel et le PESR ?

DWV: L'étude Heysel est co-pilotée avec Bruxelles. Le but est d'introduire une solution dans l'étude et de l'intégrer dans le PESR.

THV MoVeR0: L'étude est bien intégrée. Deux alternatives ont été proposées pour le désenclavement. Au moment précis de cette session, il reste encore 5 alternatives. Les résultats seront intégrés dans l'étude.

Berchem-Sainte-Agathe: Rejoint la question sur les bus et les entrées/sorties (à Berchem-Sainte-Agathe il y en a 4). Trois remarques supplémentaires

- 1) Remonter les files sur le Ring

DWV: N8 est en dehors de la zone du PESR.

- 2) Le trafic ne sera-t-il pas reporté sur les voiries communales ?

- 3) Épisodes orageux qui créent des inondations : il faut faire attention particulièrement à cela dans les études.

DWV: Dans le projet, le maillage vert et bleu est renforcé pour éviter les inondations. Les solutions proposées dans le cadre du projet doivent être 'future proof'. La question climatique est incluse dans l'étude.

Woluwe-Saint-Pierre: La commune de Woluwe-Saint-Pierre soutient également la remarque de la STIB._

Woluwe-Saint-Lambert: Rejoint la question sur les bus et les entrées et sorties posée par la STIB en par Berchem-Sainte-Agathe et (se) pose des questions sur le Boulevard de Woluwe et la connexion avec UCL Saint-Luc. Des cartes et plans plus en détail sont demandés.

DWV: DWV est au courant des soucis du Boulevard de Woluwe de UCL et c'est clair que cela demande une attention particulière._

Woluwe-Saint-Lambert: Demande si pour le P+R à Kraainem, il y a une vision plus globale._

DWV: Il existe un plan global avec l'emplacement des « points Hoppin » et des P+R._

3. LISTE DE PRÉSENCES

Organisation	Liste de présences
De Werkvennootschap	4
THV MoVeRO	7
Département Environnement	1
Commune de Jette	1
Ville de Bruxelles	4
Commune de Berchem-Ste-Agathe	2
STIB	3
Bruxelles Mobilité	5
NEO	1
Billie Bonkers	1
Commune de Wezembeek-Opem	1

4. ANNEXE

Annexe 1: Présentation - RONO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_006

Session francophone 07-06-2021

Objet	Question, idée, suggestion ou commentaire	Réponses formulées lors des webinaires
GÉNÉRALITÉS		
Objectifs du plan		
	Il y a-t-il une priorité dans les 4 objectifs ?	<i>Non. Ils se trouvent tous au même niveau.</i>
<i>Qualité de vie</i>	L'argument de devoir reconnecter les centres de saint Étienne et Zaventem n'est pas très clair. Le ring est une infrastructure d'intérêt national stratégique et il est normal que cela passe au-dessus de certains intérêts privés locaux.	<i>Vous avez raison, mais dans le contexte de la viabilité locale (voir le deuxième objectif du plan d'aménagement), le maintien des connexions locales est également très important. C'est pourquoi nous étudions comment rétablir cette liaison communale et locale.</i>
<i>Intégration paysagère</i>		
<i>Sécurité routière</i>	Pourquoi dites-vous que les entrées sorties de l'échangeur E40 ne fonctionnent pas bien? En fait, elles fonctionnent très bien, le problème est qu'il y a souvent des files vers tervueren ou vers Wemmel, et que ces files se répercutent sur la E40, mais le problème ne sont pas les entrées sorties qui sont bien faites.	<i>Le grand problème, c'est l'interdistance entre les entrées et les sorties et l'échangeur de l'E40, c'est juste trop proche les uns des autres. C'est pour ça que la zone entre l'échangeur de E40 et l'entrée et sortie 3 est une des plus dangereuses de tout le Ring.</i>
	Ajouter des carrefours et créer des files supplémentaires crée aussi des accidents.	<i>Nous vous expliquerons plus tard le projet dans la zone de sortie 20 de la E40.</i>
<i>Accessibilité multimodale</i>	La répartition modale ne touche que les personnes, que faites-vous pour les camions?	<i>Le gouvernement flamand se concentre sur les alternatives de transport, comme le groupage des transports ou le transport sur l'eau. Nous ne sommes nous-mêmes qu'un organisme de mise en œuvre impliqué dans ce projet.</i>
	Quel est le % actuel d'utilisation de vélos par rapport à l'objectif fixé à minimum 25 % - et si on n'y arrive pas, on aura dépensé tout cet argent pour des pistes cyclables vides ?	<i>À Bruxelles et dans la périphérie flamande, l'utilisation de la bicyclette représente environ 4 % de tous les déplacements. C'est pourquoi nous allons investir plus de 300 millions d'euros dans la seule périphérie flamande au cours des prochaines années. - Nous sommes convaincus qu'il n'y aura pas de cyclisme aujourd'hui car le réseau n'est pas sûr et pas agréable. Nous voulons faire quelque chose à ce sujet. Les cyclistes viendront d'eux-mêmes.</i>
	Selon vos projets, combien de véhicules n'utiliseront plus le ring ?	<i>Il est très difficile de répondre à cette question, car elle dépend également de facteurs externes, et pas seulement de notre projet. Nous partons du principe que le milliard d'euros que nous investissons dans les alternatives avant d'effectuer ces travaux fera en sorte que les alternatives soient beaucoup plus utilisées.</i>
	Donc dans votre projet, vous avez également des parkings de délestage ?	<i>Oui. Assurez-vous de consulter notre site web à l'adresse Pôle de multimodalité https://www.werkenaandering.be/fr/travailler-sur/points-mob.</i>
	Bonjour, les pistes cyclables prévues sur les axes parallèles au R0 (par exemple vélo route sur chaussée Romaine) sont des aménagements dont le budget est prévu dans l'enveloppe financière de réaménagement du Ring ? - Donc l'aménagement de ces pistes cyclables se fera en même temps que les travaux du Ring ?	<i>Tout à fait, dans cette législation un budget de 300 millions d'euros est prévu, bon pour 115 km de pistes cyclables et d'autoroutes cyclables. - Nous travaillons déjà beaucoup sur les autoroutes cyclables aujourd'hui : un certain nombre ont été réalisés, un certain nombre est en pleine étude pour démarrer à court terme. N'hésitez pas à consulter notre site Internet : https://www.werkenaandering.be/fr/travailler-sur/infrastructure-cyclable</i>
	Bonsoir. Quelles sont les évolutions de trafic attendues par modes ? Vélo, transport public, voiture : combien en situation existante, combien en situation projetée selon les alternatives ?	<i>C'est très difficile à dire car cela dépend non seulement de notre projet, mais aussi de nombreux facteurs externes. Nous espérons, bien sûr, que notre investissement d'un milliard d'euros dans les alternatives à la voiture fera en sorte que davantage de personnes adoptent ces alternatives.</i>
	Combien de bandes va-t-on ajouter au ring, et à combien de temps estime-t-on les travaux ?	<i>Cela dépendra de l'alternative choisie. Toutefois, nous n'ajoutons pas de voies n'importe où dans le seul but d'augmenter la capacité. Si des voies sont ajoutées, l'objectif est de séparer les flux de circulation. Le ring sera ainsi plus sûr et donc plus rapide. Il est un peu tôt pour dire combien de temps dureront les travaux.</i>
	Une question sur les transports publics : Il existe une offre existante du TEC entre LLN et UCL à Woluwe, utilisant le Ring. Sera-t-elle conservée ? Je n'ai rien entendu à ce sujet dans l'aperçu.	<i>Bonjour Els, nous n'apportons aucun changement aux réseaux de transport public. En d'autres termes, cette offre entre LLN et UCL n'est pas affectée par le projet du ring.</i>

Alternatives		
	L'alternative 3 me semble pas mal, mais ne serait-il pas possible d'intégrer le pont paysager à hauteur de la nouvelle entrée/sortie Jette Dikke Beuklaan ?	
	Les projets de recouvrement du Ring le long du Laarbeek et de Wemmel sont-ils réalistes financièrement ?	<i>Oui, ils sont inclus dans notre plan.</i>
Surplomb		
	Si vous ajoutez des bandes parallèles, allez-vous réduire le nombre des bandes du Ring svp?	<i>L'alternative 2 propose 3 bandes centrales + 2 bandes parallèles. Il faut noter qu'il y a déjà des zones avec une structure parallèle. Suite le nombre de m² asphalté ou bétonné n'augmentera pas ou très faiblement comparé à la situation existante</i>
	Pouvez-vous rappeler à quoi servent les bandes parallèles ?	<i>Donc, nous pouvons séparer les flux de trafics. Ainsi, ils n'entreront pas en conflit les uns avec les autres et le Ring sera plus sûr et donc plus fluide.</i>
<i>Parallèle</i>	donc si j'ai bien compris, bande parallèle = bande pour trafic local p. ex. de Zaventem vers Crainhem.	<i>Exactement ça !</i>
<i>Light</i>		
<i>Latéral</i>		
Variantes		
	Vous ne parlez plus de la variante de diminution de vitesse de 100 à 70. Est-ce que cette option est d'office reprise dans les solutions ou non ?	<i>100 ou 70 est à l'étude à ce moment, donc ils sont les deux possibles pour le moment.</i>
<i>Vitesse</i>		
<i>Profil longitudinal</i>		
<i>Échangeurs</i>		
	Pour la sortie n°9, pourquoi amenez-vous le trafic via la Dikke Beuklaan qui est sur Bruxelles et dans une zone résidentielle et même un peu "verte"?	
	La sortie vers Avenue Charles Quint sera toujours disponible dans ses formes actuelles ?	
<i>Complexe de raccordement</i>	Bonjour, vous allez mettre une sortie et une entrée au ring au niveau de la sortie 9 c'est-à-dire à proximité des Jardins de Jette dans une zone résidentielle. Quid de la pollution, du bruit et de la mobilité. La Dikke Beuklaan étant déjà congestionnée en temps normal. Combien de bandes souhaitez-vous mettre à cet endroit ? Merci. Vous dites que vous déplacez cela vers l'ouest à quel niveau, quel numéro de la Dikke Beuklaan Vous avez un plan ?	<i>Bonsoir, il est vrai que nous allons déplacer la sortie vers l'ouest. Nous ne le relierons plus directement à la "Steenweg op Brussel - chaussée de Bruxelles", mais à la "Dikke-Beuklaan". Cette intersection est toujours à l'étude, nous sommes en train de faire des calculs de mobilité détaillés. L'impact sur le bruit, la pollution... seront analysés plus en détail dans le rapport sur les incidences environnementales (plan-MER). Les plans peuvent être consultés sur notre site, https://www.werkenaantering.be/nl/lees-mee/documenten, "Scoping note 2 - Annex 16"</i>
	Combien de bandes de circulation sur le pont de la nouvelle sortie 9 ? Comment règle-t-on la priorité des flux de véhicules (les flux se croisent) ? La Dikke Beuklaan est déjà encombrée. Comment garantit-on un accès sans retard vers l'UZ ?	<i>Actuellement, 2 x 2 voies sont prévues sur le pont. Les flux qui se croisent sont régulés par des feux rouges. Par des calculs avec un modèle de trafic macroscopique, nous examinerons les effets sur la Dikke Beuklaan, l'Avenue de l'Exposition, la Chaussée Romaine, etc. L'étude d'incidences Environnementales au niveau plan (plan-MER) analysera également d'autres effets. L'accès vers l'UZ se fait par le nouveau complexe en combinaison avec la Dikke Beuklaan</i>
	Entre le pont de l'avenue de l'Exposition et le nouveau ASC 9, il y a moins de 200 m. Où va attendre le trafic sortant venant de Vilvorde lorsque le feu sera rouge ?	
	Quel sera l'impact sur la communication en ville suite à la fermeture de la sortie 8 ?	
	Avez-vous imaginé un contournement par l'ouest de Wemmel vers la sortie 7a avec la suppression complète des sorties 8 et 9, sur lesquelles se focalise la polémique ?	<i>Vous voulez donc que nous gardions une seule jonction 7a (Parking-C) et que nous fermions les deux autres 8 (Wemmel) et 9 (Jette) ? Il sera donc très difficile pour l'hôpital de l'UZ Brussel d'ouvrir rapidement en cas d'urgence. Par conséquent, cela n'a pas été jugé acceptable. Le site du Heysel est un lieu d'événements majeurs où un complexe de bretelles et de sorties a été désigné afin de ne pas saturer complètement le réseau routier sous-jacent en cas de trafic intense.</i>
	Pourquoi est-il impossible de construire une bretelle d'entrée (au ring extérieur) à la sortie 9 parallèlement à la sortie vers le ring extérieur ?	<i>Dans l'état actuel, le rayon de la courbe et la longueur de l'accélération sont beaucoup trop courts pour se connecter au R0 de manière sûre pour le trafic. Même en combinant la bretelle d'entrée et de sortie 8 (Wemmel) avec la bretelle 7a (Parking C), il reste trop peu d'espace pour relier en toute sécurité la bretelle d'entrée et de sortie 9 (Jette) au R0, et nous devons donc nous déplacer vers l'ouest pour créer une situation sûre pour le trafic. Nous essayons de développer tous les complexes de manière aussi compacte que possible afin d'obtenir le plus d'espace possible sur le R0, de manière à développer un système sûr pour le trafic.</i>

	Merci de me dire s'il va y avoir un échangeur au niveau de la sortie 9	<i>Bonsoir, en effet l'entrée et la sortie 9 existantes sont incomplètes et écartées. En état de conception, la rampe d'entrée et de sortie 9 sera complétée et composée. Vous pouvez trouver le design sur notre site web : https://www.werkenaandering.be/fr/en-savoir-plus/documenten/scopingnota-2-annexe-16".</i>
	À quelle distance approximative cet échangeur va être éventuellement construit et quelle hauteur va-t-il avoir ?	<i>Cela dépend un peu des détails techniques, mais il prendra moins de place que l'échangeur actuel.</i>
	Pour la sortie n°9, pourquoi amenez-vous le trafic via l'Avenue de l'Arbre Ballon qui est sur Bruxelles et dans une zone résidentielle et même un peu "verte"?	
	Les carrefours pour prendre à gauche, y a-t-il des feux de signalisation avant de prendre à gauche ? - Pourtant la semaine passée lors des sessions en NL, vous aviez bien parlé de feux de signalisation pour tourner à gauche pour certaines alternatives. Quid ?	<i>Les carrefours ne sont pas dessinés en détail, une solution avec des feux de signalisation est une des options à étudier dans la phase de projet. - Les solutions avec des feux sont à l'étude. C'est une des options.</i>
	J'admire la manière avec laquelle on ignore superbement les soucis de la nouvelle entrée sortie 9 Et ou on ne présente pas des variantes sur cette sortie	
	Donnez des détails sur la sortie 9- on cherche midi à quatorze heure et pourquoi pas créer une entrée en vers g bigard en partant de la chaussée de Wemmel et en laissant les 3 autres dans l'état ou elles sont ???	<i>Parce qu'ils sont trop proches les uns des autres. Et ça, ce n'est pas sûr, et c'est la cause des accidents et aussi des embouteillages.</i>
	Combien de bandes à hauteur de l'entrée et sortie 9. À quel niveau allez-vous le repousser ?	<i>Une élaboration exacte de l'intersection de la sortie 9 et de la Dikke-Beuklaan - avenue de l'Arbre Ballon est encore à l'étude. Mais actuellement, un maximum de 2 voies par direction est prévu, avec des "dérivations" occasionnelles qui n'ont pas de feux de circulation. Nous n'aurons pas à abaisser la Dikke-Beuklaan (avenue de l'arbre ballon), nous connecterons au niveau existant.</i>
	il n'y a pas une seule dia avec la configuration de la sortie 9 proposée	
	Quelle hauteur aura cet échangeur à la sortie 9 ?	<i>Cela dépendra de détails techniques supplémentaires, auxquels nous ne pouvons pas répondre aujourd'hui.</i>
	Pouvez-vous confirmer qu'il n'y aura plus aucun accès de Wemmel vers le Ring0 ?	
	Comment monter sur le ring à l'entrée 9 ?	
	et un habitant du centre de Wemmel, comment rejoint-il le ring ?	
	La configuration actuelle est-elle si problématique qu'il faut tout changer ? Exproprier, sacrifier la qualité de vie et la tranquillité pour le trafic ?	<i>En effet, la situation ne correspond pas du tout aux normes actuelles. Mais avec ce projet, nous allons améliorer la qualité de vie. Et nous voulons ramener la paix et la tranquillité dans les centres des villages en repoussant le trafic qui ne doit pas être là sur le périphérique.</i>
	Le trafic local (voitures) reste-t-il possible d'Houba de Strooper <--> Limburg Stirum (sur le pont de Wemmel) ?	<i>Pour croiser le Ring, oui.</i>
	Pourquoi ne pas connecter ce nouvel échangeur avec Wemmel sans passer par l'avenue de l'arbre ballon? Arbre ballon ne va jamais pouvoir absorber tout ce trafic. Il est évident que ces plans ne pourront avoir que des impacts négatifs sur l'avenue arbre ballon et donc les quartiers voisins. Quelles sont les autres options qui permettraient d'éviter cela? Une connexion directe par l'autre côté via Wemmel est-elle envisagée ?	<i>Nous étudions les effets de nos plans dans le cadre de diverses études, y compris les effets sur l'Avenue de l'Arbre Ballon à Jette. S'il y a des effets négatifs, nous essaierons de prendre des mesures pour éviter ces effets négatifs.</i>
	S'il vous plaît : les voitures pourront-elles encore utiliser le pont de Wemmel pour le trafic local ? Vous avez dit 2 fois : "bus, vélos, piétons", mais pas voitures ?	<i>Pour être clair, vous pourrez toujours traverser en voiture sur le pont. Mais plus de conduite sur le Ring.</i>
	7A pour néo, c'est vrai, ce n'est pas seulement une voie logistique un jour sur deux ?	<i>Dans les alternatives, la route logistique doit être considérée comme une route classique qui peut jouer un rôle important dans la mobilité dans les environs.</i>
	Est-il vrai que l'extrémité du boulevard de la Woluwe ne sera plus accessible aux voitures venant du ring ou allant vers le ring au niveau de la Henneaulaan (complexe 3) ? Si oui que prévoyez-vous pour les voitures des travailleurs des entreprises le long du boulevard de la Woluwe et notamment l'hôpital Saint-Luc ?	<i>Je vais poser votre question à Bart après sa présentation.</i>
	Et l'accessibilité pour l'hôpital UCL et surtout les ambulances qui utilisent tout le temps le Bd de la Woluwe? Vous y avez pensé ? Et tout le personnel, étudiants de l'université, les bureaux PWC..... Autant de personnes que pour les complexes près de l'OTAN. Pourquoi ne pas assurer une connexion avec le Bd de la Woluwe depuis la sortie 4?	<i>Il est évident que tous nos plans doivent tenir compte des problèmes d'un site aussi important que celui de l'UCL Saint-Luc. Nous avons donc déjà eu plusieurs réunions avec eux et nous continuerons à le faire. Nos solutions proposées pour le réaménagement du Ring devront également garantir une bonne mobilité pour l'UCL Saint-Luc.</i>
	Comment rejoindre Machelen (Macro...) et Vilvorde à partir de Kraainem si on "coupe" le R22/Bld de Woluwe?	<i>Entrée de Kraainem -> E40 -> Ring -> Machelen</i>

	Comment l'UCL aura encore accès au Ring, et en cas d'accident sur le ring comment les blessés seront transportés à l'hôpital le plus proche et rapidement?	<i>Il est évident que tous nos plans doivent tenir compte d'un site aussi important que celui de l'UCL Saint-Luc. Nous avons donc déjà eu plusieurs réunions avec eux et nous continuerons à le faire. Nos solutions proposées pour le réaménagement du Ring devront également garantir une bonne mobilité pour l'UCL Saint-Luc.</i>
	Le fait que les entrées sorties de Kraainem sur l'autoroute de Louvain ne sont pas claires n'est pas un argument convaincant, car elles sont très claires pour les habitants, et pour les autres, ils ont généralement un navigateur	<i>Il s'agit non seulement d'une sortie disloquée, mais aussi d'une circulation peu sûre. Par exemple, la bretelle d'accès à l'E40 en direction de Louvain est beaucoup trop proche de l'échangeur. Il faudrait ajouter environ 800 mètres pour sécuriser la circulation.</i>
Évaluation environnementale		
<i>Trafic de contournement</i>		
<i>Impact du trafic sur l'environnement</i>	Merci de noter qu'à proximité du bois du Laerbeek, à côté de l'AZ-VUB il existe une école	<i>Bonsoir, merci pour votre remarque. Nous connaissons en effet cette école et étudions l'impact des alternatives, entre autres dans le cadre de l'étude d'impact environnemental.</i>
	Quelles seront les conséquences sur la communication routière locale à Jette et Laeken suite à la fermeture de la sortie 8. Enclavement plutôt que désenclavement	<i>Bonsoir. Étant donné qu'il y a trop de connexions à trop courte distance, ce qui donne lieu à des segments peu sûrs et encombrés, il est nécessaire de combiner et de compacter les connexions. Pour cela, nous fermons le complexe de jonction 8 (Wemmel), mais nous le combinons avec 7a (parking-c). En combinant les deux complexes de raccordement et en prenant des mesures supplémentaires sur le réseau routier sous-jacent, nous pouvons faire en sorte que l'impact soit limité. Les résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement (plan-MER) indiqueront où nous devons prendre des mesures supplémentaires.</i>
	On semble complètement oublier les impacts des entrées et sorties 9 sur l'avenue de l'arbre ballon déjà saturée	<i>Nous étudions les effets de nos plans dans le cadre de diverses études, y compris les effets sur l'Avenue de l'Arbre Ballon à Jette. S'il y a des effets négatifs, nous essaierons de prendre des mesures pour éviter ces effets négatifs. (pourra-t-on consulter ces informations à Jette ?</i>
	Bonjour, l'acheminement du trafic de/vers le futur centre "Néo" (jusqu'à 4000 véhicules à l'heure) est pris en compte dans vos études svp ? Merci et Néo est prévu via quelle sortie svp ?	<i>C'est tout à fait ça. Nous tenons compte de tous les développements futurs dans la région. Un groupe d'étude conjoint se penche actuellement sur l'avenir de la mobilité autour du plateau du Heysel. Il se penche sur la question. Les communes et Bruxelles sont également impliquées.</i>
	Dans les alternatives pour Wemmel, considérez-vous dans tous les cas que la Limburg Stirum devient une circulation locale uniquement ? Ou est-ce encore possible de considérer la Limburg Stirum comme une voie d'entrée (de sortie) vers Bruxelles ?	<i>Nous transformons l'avenue L. Stirum en une zone d'habitabilité majeure. Nous allons nous concentrer sur les piétons, les cyclistes, les transports publics et le trafic local. Il sera donc toujours possible de passer en voiture sur la L. Stirumlaan.</i>
	Qu'est-ce que vous pensez faire avec ch de Bruxelles à Wemmel? Un double sens?	<i>C'est actuellement à l'étude, ainsi que l'emplacement de la véloroute, la Chaussée de Bruxelles a également été sélectionnée dans le cadre du réseau central (De Lijn)</i>
	Ce que beaucoup de monde aimerait savoir précisément, c'est si vous avez pensé à tout le trafic supplémentaire que vous allez envoyer dans l'Avenue de l'Arbre Ballon et un quartier résidentiel qui n'est pas fait pour absorber tout ce trafic. La fluidité du ring, c'est très bien, mais si c'est pour complètement boucher le Nord de Jette, ce n'est pas correct.	<i>Nous étudions les effets de nos plans dans le cadre de diverses études, y compris les effets sur l'Avenue de l'Arbre Ballon à Jette. S'il y a des effets négatifs, nous essaierons de prendre des mesures pour éviter ces effets négatifs.</i>
	C'est DÉJÀ embouteillé !!!	<i>Et c'est exactement ça qu'on veut résoudre!</i>
	Le carrefour de l'arbre ballon aura tout le trafic de Bxl ET le trafic de Wemmel, qui passe aujourd'hui par Limbur Stirum 88	<i>Nous étudions les effets de nos plans dans le cadre de diverses études, y compris les effets sur l'Avenue de l'Arbre Ballon à Jette. S'il y a des effets négatifs, nous essaierons de prendre des mesures pour éviter ces effets négatifs.</i>
	La proposition de créer un pont au-delà de K. Astridlaan est une excellente proposition.	
	Avez-vous déjà vu le temps nécessaire aux heures de pointe à cet endroit ? Voir la gestion des feux lumineux	<i>Tout est bien sûr justifié sur la base de comptages, de chiffres et de simulations.</i>
	QuickWin = OK en 2025, mais après... Vous faites le choix d'étouffer Bruxelles Est et de laisser la zone industrielle autour de l'aéroport accessible en coupant la R22 sous la sortie 3. Connecter la R22 à l'échangeur de Sint-Stevens-Woluwe promet de beaux bouchons d'ici 2030 et au-delà...	
	Quid des files sur le bld de la Woluwe depuis Bruxelles? Il est déjà impossible de prendre la Wezembeeklaan qui est à une bande et surbombée. Où va aller ce trafic?	
	Remplacer des liaisons qui sont aujourd'hui à deux bandes par des carrefours à feux me semble une solution qui va créer des files	
	Avec le nouveau complexe Kraainem, il y aura plus de files sur le bld de la Woluwe depuis Bruxelles, tout le trafic qui vient de Woluwé (bxl) ? et il est déjà impossible de rejoindre de prendre la wezembeeklaan qui est à une seule bande et surbombée. Où va aller ce trafic?	<i>L'idée est de s'attaquer au problème de la congestion, et non de créer une congestion supplémentaire.</i>

	Kraainem : concentrer en un seul carrefour des flux d'entrée sortie qui étaient avant séparés va créer inévitablement un effet d'entonnoir et de files supplémentaires	
<i>Impact sur l'air</i>	On va en avaler des particules fines.	<i>Les particules fines et le bruit seront examinés dans notre rapport d'impact sur l'environnement. Cela nous indiquera où nous devons prendre des mesures d'atténuation pour contrer ces aspects.</i>
<i>Impact de la lumière</i>		
<i>Impact sur le bruit</i>		
	À quel moment du processus aura lieu l'étude d'impact environnemental/bruit...sur l'arbre ballon?	Une étude d'impact sur l'environnement est réalisée à différents moments du processus. Dans une première phase, qui a été achevée, une première évaluation environnementale (effets bruit, air, santé...) a été faite au niveau du plan. Les résultats se trouvent dans l'annexe de la note de cadrage 2. Dans la suite de l'enquête sur le processus de planification intégrée, une évaluation environnementale sera à nouveau réalisée. Cela sera intégré dans le plan. Ensuite, lors de la demande de permis environnemental, une nouvelle évaluation environnementale sera réalisée au niveau du projet. Les effets sur l'air, le bruit, la santé... De cette manière, les effets relatifs à l'air, au bruit, à la santé, etc. seront examinés en profondeur, etc. d'abord au niveau du plan puis au niveau du projet.
	Votre projet pour la sortie N°9 semble passer sur une zone classée Natura 2000. Est-ce exact?	<i>Bonsoir, on ne passe pas sur la zone Natura 2000 du Bois du Laerbeek, on passe à côté. Toutes les alternatives étudiées pour le réaménagement du Ring restent en dehors de cette zone protégée, et aucune de ces alternatives n'emportera une occupation d'espace de cette zone de conservation. L'impact du réaménagement du Ring sur le bois de Laerbeek sera étudié de façon élaborée dans une évaluation appropriée, que fait partie du rapport d'incidence environnementale.</i>
	Dans l'option " bandes parallèles" en zone 3, prévoyez-vous des murs le long des nouvelles bandes pour limiter le bruit, ainsi qu'un revêtement adapté pour limiter le bruit et une limite de la vitesse?	<i>Le bruit sera examiné dans notre rapport d'impact sur l'environnement. Cela nous indiquera où nous devons prendre des mesures d'atténuation pour contrer ces aspects. La vitesse sera limitée à 70km/h maximum sur les bandes parallèles.</i>
	Nous avons malheureusement déjà le tram qui passe devant notre maison et selon l'enquête environnementale, on allait installer des tapis antibruit et de l'herbe entre les rails pour amortir le bruit. Tout cela était mensonger alors désolée, mais je n'y crois pas trop.	
	Je me demandais si une réduction des entrées et sorties dans cette zone (7 à 9 actuel) n'entraînerait pas une augmentation de la vitesse des conducteurs? Comptez-vous réduire la vitesse dans ce tronçon (à l'aide de radars ou bien murs antibruit) sinon ce sont les habitants des Jardins de Jette qui vont en subir les conséquences...Je me disais qu'en essayant peut-être de faire des entrées et sorties à hauteur de la nouvelle zone de Jette en souterrain et en continuant le pont écologique au-dessus pour "enlever" le bruit de la circulation automobile, ça permettrait de faire une grande forêt pour permettre aussi les promenades à pied ou à vélo.	<i>Moins de connexions = moins d'accidents = meilleure circulation = vitesse (limitée) plus élevée. Nous installerons bien sûr des murs antibruit le long du RO lorsqu'il sera situé à proximité de zones résidentielles. Ces mesures seront également incluses dans le rapport sur les incidences environnementales (plan-MER). Il est important pour nous que la qualité de vie autour du RO ne fasse que s'améliorer !</i>
	L'étude acoustique dans ces espaces naturels sera-t-elle faite après le choix de l'alternative ou avant, pour permettre de déterminer quelle alternative est choisie ? Merci !	<i>Nous étudions déjà les effets de nos différentes alternatives, notamment dans le cadre de la recherche sur l'impact environnemental. De cette façon, nous pouvons déjà inclure des mesures dans nos conceptions pour réduire les effets négatifs.</i>
	La fluidité du R22 ne sera elle pas affectée ?	<i>Avec la déconnexion du Ring et R22, la fluidité sur la R22 même va s'améliorer.</i>
<i>Impact vert</i>	ronkel et dijck vont-ils être modifiés ?	<i>Le paysage protégé du Ronkel sera sauvegardé au maximum dans notre vision du paysage et du réseau écologique</i>
	Qui pourra emprunter les ponts paysagers ?	
	Bonsoir, pourquoi le pont ne peut pas être plus long à côté du Laerbeek ?	<i>Bonsoir, une bonne connexion avec l'environnement est importante. Le RO coupe le paysage dans cette zone, mais un peu plus à l'ouest, le RO s'élève. Le pontage maximal sans former un mur en saillie dans le paysage a été étudié. Les plans des ponts minimum et maximum peuvent être consultés sur notre site, https://www.werkenaandering.be/fr/en-savoir-plus/documenten, "Scoping note 2 - annex 16".</i>
	Ponts paysagers: accessibles aux piétons, à la faune ?	<i>Les ponts paysagers vont être accessibles à la faune, mais aussi aux piétons et cyclistes. La conception exacte n'est pas encore connue dans cette phase.</i>
	Qu'en est-il de la zone du ronkelhof?	<i>La zone Ronkelhof est un paysage protégé. On évite au maximum des effets négatifs dans cette zone.</i>
	Les pôles verts sont bienvenus, pourriez-vous, s'il vous plaît détailler à quel ouvrage peuvent-ils correspondre?	

	Le pôle vert correspond-il à un écoduc?	<i>Non, pas un écoduc, mais à une connexion écologique (ça peut aussi être sous le ring)</i>
	Ronkel est une zone préservée également, correct?	<i>Correct, c'est un paysage protégé que nous essayons de préserver et de protéger dans le cadre de notre étude.</i>
	Avec la nouvelle sortie 9, vous allez quand même impacter le bois du Laerbeek qui est une zone Natura 2000... en construisant de nouvelles voiries en lieu et place d'arbres et d'espaces verts.	<i>Le bois du Laerbeek constitue une zone spéciale de conservation qui fait partie du réseau protégé « Natura 2000 ». Toutes les alternatives étudiées pour le réaménagement du Ring restent en dehors de cette zone protégée, et aucune de ces alternatives n'emportera une occupation d'espace de cette zone de conservation. L'impact du réaménagement du Ring sur le bois de Laerbeek sera étudié de façon élaborée dans une évaluation appropriée, que fait partie du rapport d'incidence environnementale. On essaie de renforcer le bois du Laerbeek en incluant un pont paysager dans nos plans à hauteur de la forêt afin que l'intérieur du Ring soit relié à l'extérieur.</i>
	Le nouveau complexe de Kraainem supprimera une zone un peu verte.	<i>Certes, il faut prendre un peu de vert ici et là. Avec l'ensemble du projet Werken aan de Ring, nous allons réduire l'utilisation totale de l'espace dans toutes les alternatives!</i>
	Pourquoi avoir dépensé des sommes folles et perdu 5 ans pour réaménager la R22, pour en faire une piste cyclable ? La R22 peut dorénavant être réaménagée en zone verte, et en faire un magnifique parc.	
	<i>Impact sur l'eau</i>	
<i>Mesures d'atténuation</i>	Prévoit-on un aménagement du ring en tenant compte des situations spécifiques des camions et voitures ? Par exemple avec une bande réservée aux camions ...	<i>Nous avons étudié la possibilité de réserver une voie particulière à un usage particulier, mais il semble que ce ne soit pas le cas. Donc non, une voie séparée pour les camions n'est pas dans notre projet pour le moment.</i>
	Cette option de mettre une sortie et entrée à proximité d'une zone résidentielle ne suit pas votre logique écologique. Il y aura beaucoup plus de bruit et de pollution. Pas moyen de mettre un mur antibruit ou de diminuer la pollution ? Très mauvaises nouvelles pour les habitants de l'Avenue de l'Arbre Ballon. Il serait difficile de mettre des murs antibruit à une entrée et une sortie 9 d'un échangeur ???	<i>Toutes les propositions sont soumises à une étude d'incidences. La nuisance sonore est un des thèmes. Si nécessaire, des mesures comme des murs antibruit seront intégrées dans les plans définitifs. Il ne s'agit pas de savoir s'il est difficile de les placer, mais où ils ont le plus d'effet. C'est ce que nous étudions en ce moment.</i>
<i>La mobilité en général</i>	La Chasussée de Bruxelles sera à double sens alors?	<i>C'est actuellement à l'étude, ainsi que l'emplacement de la véloroute, la Chaussée de Bruxelles a également été sélectionnée dans le cadre du réseau central.</i>
	Pourriez-vous nous donner la source des statistiques accidents?	<i>Les chiffres sont de la police fédérale.</i>
	Je veux les chiffres ou l'accès à ces chiffres. Cela fait +/- 15 ans que je suis sur ces sorties et les accidents ne sont pas à la sortie Woluwé, mais bien sur l'accès vers Leuven/Liège.	<i>Dans l'annexe 12 de notre Scopingnota 2 il y a une discussion détaillée des accidents, etc.</i>
	Si on mettait sur le même plan une infrastructure d'intérêt stratégique national et une connexion locale, on ne ferait jamais d'autoroutes!	
	Quel flux de trafic autre que le ring ?	<i>Il existe deux types de trafic : le trafic qui emprunte le Ring sur de longues distances (par exemple entre la E40 et la E40) ou le trafic qui emprunte une entrée/sortie locale. Cela provoque des conflits et de nombreux incidents et accidents.</i>
	Et que devient la chaussée de Louvain entre Woluwe St Etienne et Zaventem. C'est pourtant une route facile et simple et peu utilisée.	<i>Dans notre vision la chaussée de Louvain est sélectionnée comme 'axe de livabilité', sur cet axe, il se trouve le 'RER' (fietsPLUS) et une ligne 'réseau central' pour le bus (de Lijn).</i>
	Un plan de déviation du trafic automobile durant les travaux a-t-il déjà été conçu ?	<i>Non, pas encore. Nous tenons compte de la problématique de garantir au maximum le trafic pendant les travaux, mais sur un niveau très global. Dans cette phase, il est impossible d'étudier cette problématique sur un niveau détaillé. Cela sera un sujet du projet et l'étude d'incidences au niveau de projet.</i>
	Quelle sera la différence entre l'autoroute normale et l'autoroute urbaine ? Seulement la vitesse ou encore autre chose ?	<i>La conception de la route sera également différente : une route normale pour les voitures comporte une bande d'arrêt d'urgence et des voies très larges. Sur l'autoroute urbaine, les voies sont plus étroites, avec des couloirs séparés pour les bus et sans bande d'arrêt d'urgence. Il y aura également beaucoup plus de verdure, comme une allée d'arbres.</i>
	Que deviendra le Bd de la Woluwe entre la sortie 3 et la chaussée de Louvain?	
<i>Zone de chantier</i>	Combien de temps devraient durer ces travaux (dans le cas idéal où tout se passe bien) ?	<i>C'est difficile à dire aujourd'hui. Cela dépend aussi de l'alternative dont il s'agit. Nous comptons sur au moins cinq ans, mais ce sera probablement plus. Nous examinons déjà comment nous pouvons limiter les désagréments et nous choisirons également un contractant en fonction de la manière dont il gère les désagréments.</i>

	Quelle sera la différence entre l'autoroute normale et l'autoroute urbaine ? Seulement la vitesse ou encore autre chose ?	
ACAS		
<i>Occupations des sols</i>	Merci de nous répondre au plus vite car nous avons en cours qqs devis pour réaliser des travaux dans la maison. Si notre belle Avenue devient une zone de contournement, nous souhaiterions vendre notre maison au plus vite. Merci	
	Dans l'option "parallèle 3 pour la zone 3, y a-t-il de la place pour ajouter ces bandes ou faut-il exproprier certaines habitations?	Il est en effet très probable qu'il y aura des acquisitions de terrains, mais à ce stade du processus nous ne pouvons pas dire exactement combien et où. Nous contacterons bien sûr les propriétaires au moment opportun et prendrons des dispositions avec eux.
Processus de participation		
	La commune de Jette a-t-elle été associée à la consultation sur les travaux sur le ring ? Elle ne figure pas dans la brochure comme l'une des "communes concernées" et a lancé une pétition. Je me suis demandé quelle en était la raison.	<i>Toutes les communes sont étroitement associées aux Travaux sur le Ring ; nous nous asseyons régulièrement autour de la table avec tout le monde. La raison pour laquelle ils ne sont pas impliqués réside dans le fait qu'aucune demande officielle d'avis n'a été formulée dans le cadre de notre processus de planification intégrée. C'est la loi. Bien entendu, Jette est impliquée dans les groupes de travail et a été sollicitée pour des conseils. Il est toujours possible qu'il y ait certains désaccords, mais nous voulons une solution interrégionale et bonne pour la qualité de la vie et la mobilité.</i>
	Donc, ai-je bien compris que les objections de Jette ne pouvaient pas être prises en compte ? - Ok. En soi, leur pétition est toujours justifiée dans le cadre de ce processus, je pense. Merci pour cette précision.	<i>Nous tenons compte de tous les conseils/objections/idées que nous recevons, mais nous devons évidemment aller de l'avant avec un projet, qui est formé par un consensus de tous ceux qui sont à nos côtés.</i>
	Que voulez-vous dire par consultation publique, les gens vont-ils pouvoir regarder les documents ?	<i>Vous pouvez consulter les documents sur les sites web : www.werkenaandering.be/ et www.grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnord. Il y a actuellement un moment officiel de participation. Les gens peuvent officiellement commenter les documents qui se trouvent sur ces sites web.</i>
	Quelle est la place des communes et de la province dans ce processus de décision ?	<i>La province et les municipalités sont étroitement associées par l'intermédiaire de divers groupes de travail et sont également invitées à donner leur avis à différents moments du processus.</i>
	Bonsoir, est-ce qu'il sera possible d'avoir une copie des slides ? Car sur certains, c'est écrit trop petit ...	<i>Absolument. Les présentations seront sur le site www.werkenaandering.be à la fin de la semaine prochaine.</i>
	Bonsoir, avec les élections prévues en 2024 pensez-vous réellement pouvoir commencer les travaux en 2025? Merci.	<i>Nous sommes une organisation de mise en application, donc nous allons de l'avant avec notre projet.</i>
	De nouvelles élections auront lieu en 2024. Cela pourrait-il remettre en cause les travaux et/ou leur planning ? Je rebondissais simplement sur le fait que votre collègue a dit que le plan choisi devra être validé ou approuvé par les autorités flamandes, mais comment peut-il être approuvé s'il y a des élections?	<i>Nous sommes une organisation de mise en application, pas une organisation politique, donc nous allons de l'avant avec notre projet.</i>
	Pour quelles raisons les communes limitrophes bruxelloises ne sont pas intégrées/consultées?	<i>Il s'agit d'un processus de planification flamand, dans le cadre duquel la zone du plan est située en Flandre. Les communes bruxelloises sont évidemment consultées régulièrement.</i>
	La brochure mentionnait également des vidéos des alternatives, mais celles-ci n'étaient pas encore disponibles sur le site web. Savez-vous quand elles le seront ?	<i>Oui, c'est pour cette semaine ! Malheureusement, un léger retard a été à déplorer.</i>
	Pouvez-vous confirmer que les BRUXELLOIS peuvent donner leur avis directement au département environnement? Merci.	<i>Bonsoir, tout à fait, vous pouvez soumettre vos avis et remarques via omgevingvlaanderen.be ou par courrier recommandé adressé à Département Environnement Division Gebiedsontwikkeling Omgevingsplannen en -projecten Bâtiment Compte de Ferrais Boulevard du Roi Albert II 20 boîte 7 1000 Bruxelles</i>
	Peut-on donner son avis en français dans les communes flamandes ?	<i>Vous pouvez également envoyer vos commentaires en français au département de l'environnement ou via le site web www.grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnord</i>
	Pourquoi les zones 5 à 8 ne sont pas couvertes par la présentation?	<i>Nous réalisons cette session française pour les communes d'installation Wemmel et Kraainem, d'où l'accent mis sur ces zones.</i>
	Une suggestion : illustrer par des photos des installations actuelles ...	
	En tant que néerlandophones, nous sommes laissés pour compte. Même la ville de Bruxelles organise ses réunions d'information sur le projet Neo dans les deux langues.	<i>Nous avons organisé quatre séances d'information en néerlandais comme celle-ci la semaine dernière. C'est la seule en français. Toutes nos informations sont d'abord en néerlandais, puis en français. La semaine dernière, il y avait plus de 500 téléspectateurs néerlandophones. Nous avons tenu une session générale de 2,5 heures, puis une session de 2,5 heures par zone (Wemmel, Vilvorde, Zaventem) en néerlandais.</i>

	Faut-il alors considérer que toute personne vivant à Bruxelles est francophone ? Je n'étais pas au courant des sessions précédentes.	<i>Non, certainement pas, tous les Bruxellois néerlandophones étaient plus que bienvenus aux 4 sessions néerlandophones de la semaine dernière. De nombreux orateurs bruxellois étaient également inscrits. Nous avons tout fait pour les faire connaître le plus largement possible, notamment en distribuant 250 000 brochures, publicités, en utilisant les canaux communaux, etc.</i>
	Est-il encore possible de participer à cette étude ?	<i>Bonsoir, absolument! Vous pouvez soumettre vos avis et remarques jusqu'au 23 juillet 2021, via https://grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnood</i>
	Bonjour, il y aura encore une présentation en Néerlandais?	<i>Bonsoir, la semaine dernière nous avons organisé une session en néerlandais lors de 4 soirées... Une générale, puis une soirée par sous-région : Wemmel, Vilvorde, Zaventem. Nous avons tout fait pour les faire connaître le plus largement possible, notamment en distribuant 250 000 brochures, publicités, en utilisant les canaux communaux, etc. La session en néerlandais sera également publiée sur le site web. Mais n'hésitez pas à demander des éclaircissements maintenant. Normalement, la brochure devrait renvoyer à werkenaandering.be/agenda, l'adresse à laquelle vous devez vous inscrire. Toutes les sessions, y compris les quatre sessions en néerlandais de la semaine dernière, peuvent y être consultées. La semaine dernière, de très nombreux néerlandophones de Bruxelles étaient présents, en tout cas.</i>
	Que signifient les lignes en pointillés rouges sur les plans ?	<i>C'est une future piste cyclable.</i>
	Donc une des 3 propositions de l'enquête du mois d'avril était une escroquerie. La seule solution pour faire passer le trafic est d'exproprier des maisons de la Chaussée de Bruxelles... Ce sont ces zones troubles dans les explications qui sont gênantes. On entend tout et son contraire sans avoir de responsable face à nous. Alors expropriations ou non? - Je vous le concède, ce n'était pas votre enquête, par contre elle est intimement liée à vos décisions/choix. Donc comment se répartissent les responsabilités? Qui décide quoi?	<i>L'enquête dont vous parlez n'était pas la nôtre. L'adaptation potentielle du Brusselsesteenweg n'entre pas dans le cadre de notre projet. Donc nous n'allons certainement pas exproprier dans le Brusselsesteenweg. - Nous nous réunissons régulièrement avec Wemmel, nous décidons finalement de notre projet, mais pas en dehors de cela.</i>
	Les présentations en néerlandais de la semaine dernière seront-elles aussi disponibles sur le site ?	<i>Elles seront sur le site web dans le courant de la semaine prochaine.</i>
	Je dois quitter votre webinaire. Je vous remercie pour la présentation très claire, très constructive. J'attends avec impatience que votre présentation soit en ligne. Un tout grand merci à toute votre équipe.	
	Pourquoi n'a-t-on pas une visibilité sur les questions des autres participants? C'est de l'échange que vient parfois la solution. - Quel manque de transparence dans un débat qui nous impacte et pour lequel vous êtes payé avec de l'argent public... symptomatique de la problématique. Vous choisissez, mais nous sommes impactés. J'espère que vous publierez les questions réponses, même s'il y en a 1000.	<i>Nous choisissons de répondre personnellement à toutes les questions. Plus de 120 questions ont déjà reçu une réponse. Si nous devons tout publier, cela deviendrait très confus. Après chaque sous-zone, nous choisissons la question la plus importante et y répondons publiquement. Nous sommes très transparents. Toutes les questions et réponses des sessions précédentes sont publiées sur notre site web. Nous ferons de même ici. Il n'est tout simplement pas facile de mettre toutes les questions dans le domaine public, car alors vous ne pouvez plus suivre la présentation et vous ne pouvez pas trouver votre propre question...</i>
	Merci à toute l'équipe d'avoir si bien communiqué en français!	
Future Proof		

SPÉCIFIQUEMENT

TSLR en général : en dehors de la portée de cette consultation publique

	Quelles sont la situation et l'évolution du RER ?	<i>Le réseau du RER est inclus dans notre vision pour le réseau cyclable. Il y a évidemment aussi le RER train. Le RER ou le réseau de trains S, n'est pas une compétence de De Werkvennootschap, mais dépend du Fédéral. Néanmoins, nous pouvons vous donner les informations suivantes. À l'heure actuelle une grande partie de l'offre S est déjà opérationnelle. Avec l'ouverture de la gare d'Anderlecht en décembre 2020, la Région de Bruxelles-Capitale disposera de 35 gares. Au total, il y a 144 stations dans la zone S (30 km autour de Bruxelles). Après une forte expansion de l'offre S au cours des années passées, plus de 700 S-trains circulent chaque jour.</i>
	Ne devrait-on pas envisager un bus De Lijn "circulaire" centre Wemmel-station de métro roi Baudouin ?	<i>Cela devra être discuté avec les entreprises de transport public. C'est un aspect sur lequel nous, en tant que société de projets exécutifs, avons moins de recul.</i>
	Y aura-t-il des parkings de délestage prévus côté ring extérieur afin de pouvoir utiliser les transports en commun inclus dans les nouvelles voies?	<i>Oui, comme à Grand-Bigard, un parking comme cela est prévu et maintenant en étude.</i>
	Je suis étonné de ne pas entendre de projet de parking de dissuasion: y a-t-il quelque chose de prévu?	<i>Donc: ici, nous construisons également de nombreux parkings de dissuasion (appelés points Hoppin). Nous, De Werkvennootschap, dans le cadre du Programme Werken aan de Ring, mais aussi nos collègues de MOW et AWV, planifions un grand nombre de parkings plus en amont afin que les navetteurs et les visiteurs de la RBC, se tournent vers des moyens de transport alternatifs le plus vite possible. Plus d'infos: https://www.werkenaandering.be/fr/travailler-sur/points-mob</i>
	Est-ce que le prolongement récent de la ligne de tram 51 de Stade vers Roi Baudouin fait partie de ces travaux, et pouvez-vous expliquer la logique de ce prolongement ?	<i>Non, ça, ce n'est pas une partie de notre plan.</i>
	Est-ce que le RER F28 pourrait être réaménagé et "verduré"?	<i>Lors de la conception de l'autoroute cyclable, nous avons certainement tenu compte de sa bonne intégration paysagère dans l'environnement. Cependant nous voulions également une autoroute cyclable sûre avec suffisamment d'espace pour les cyclistes.</i>
	Au niveau du viaduc (désolée c'est en dehors de la zone) comment se fera la véloroute le long du Ring ?	<i>La vision pour la piste cyclable du Ring au niveau du viaduc se trouve par terre (pas au niveau du viaduc). La présentation de jeudi dernier (zone Vilvoorde) va être partagée sur le site web de DWV.</i>
	Est-ce qu'on pourrait expliquer un peu plus le projet pour la sortie 20 de la E40?	<i>C'est un projet de wegen en verkeer. www.wegenenverkeer.be</i>

Récapitulatif	traitement dans la note d'orientation/réponse/motivation - aucun traitement dans la note d'orientation ou de processus
<p>Les consultations et avis publics demandent comment seront pris en compte les changements à venir (télétravail, transports publics, voitures autopilotées ou partagées) jusqu'aux autoroutes centrifuges. Que se passera-t-il si le transfert modal souhaité n'est pas atteint ?</p>	<p>Ces aspects sont décrits dans l'exploration Future Proof, en annexe de la note d'orientation. L'objectif de l'étude Future Proof Cycle 2 est d'examiner la mesure dans laquelle les alternatives et les variantes pour le réaménagement du R0 sont flexibles et adaptables à différents scénarii futurs possibles. Cette étude examine les aspects liés à l'initiative du plan et aux objectifs du réaménagement du R0, notamment le développement des véhicules autonomes, du télétravail, des transports publics et des voitures partagées. Les zones de chantier sont soumises à l'évaluation environnementale en tant qu'élément du RIE du plan. Toutefois, il est impossible de garantir des résultats à long terme, en raison précisément des incertitudes liées aux différents scénarii futurs. L'étude Future Proof est intégrée dans le PPI et par la prise en compte des critères Future Proof dans l'évaluation des alternatives et des variantes. Certains aspects liés à l'avenir (comme l'organisation du commerce mondial) n'entrent pas dans le cadre de ce processus de planification et ne peuvent donc pas être inclus dans cette étude.</p>
<p>Les réponses et avis de la consultation publique demandent si le devoir de diligence est poursuivi de manière à préserver autant que possible les valeurs naturelles de toute intervention.</p>	<p>Les effets sur les valeurs naturelles spéciales sont étudiés dans le cadre du RIE du plan, de la discipline de la biodiversité, entre autres. Le cas échéant, des mesures d'atténuation sont imposées de manière à ce que les dommages puissent être évités, réduits au minimum ou, si cela est impossible, restaurés dans la mesure du possible. Naturellement, le principe de précaution et le devoir de diligence sont également pris en compte comme point de départ important pour, entre autres, la recherche conceptuelle de valeurs ajoutées en termes de connectivité écologique.</p>
<p>Les réponses et avis de la consultation publique demandent de préciser les mesures (financières et fiscales - telles que la taxe kilométrique, par exemple) qui seront prises pour réduire le trafic automobile et encourager les alternatives ?</p>	<p>Toutes les alternatives et variantes qui sont élaborées pour le ring seront également considérées dans un scénario de développement où une répartition modale ambitieuse (= RMA) est mise en œuvre, en utilisant un modèle de trafic régional. La répartition modale désigne la distribution des déplacements entre les différents modes de transport. Son ambition future réside dans la vision de réduire la part du trafic automobile au profit des transports publics et de l'utilisation du vélo. Tant dans la Région de Bruxelles-Capitale qu'en Flandre, des objectifs concrets ont été formulés concernant cette répartition modale ambitieuse. Ces objectifs constituent la base du scénario de développement avec lequel toutes les alternatives et variantes seront testées pour le ring. La concrétisation des objectifs, que les deux régions doivent encore clarifier et discuter, consistera en différents types d'objectifs : infrastructurels (par exemple, l'expansion des réseaux pour les transports publics et le vélo), organisationnels (alignement des réseaux les uns sur les autres), mais également financiers/fiscaux. Des mesures telles que la tarification routière s'inscrivent dans cette dernière catégorie. La forme que prendront toutes ces mesures n'a pas encore été entièrement clarifiée et discutée. En ce sens, les objectifs, et donc le scénario de développement de la RMA, tiennent déjà partiellement compte de ces interventions.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique indiquent que le réaménagement du ring doit avant tout contribuer aux objectifs de réduction de la part modale de la voiture.</p>	<p>La réalisation d'un transfert modal ambitieux en tant que tel n'est pas un objectif du réaménagement du R0 Nord. Cela nécessite un ensemble de mesures (dont la tarification routière peut faire partie) qui sortent du cadre du présent processus de planification intégrée et seront envisagées au niveau flamand (et plus large). Toutefois, l'un des objectifs du processus est de faciliter l'ambitieux transfert modal en augmentant l'accessibilité multimodale de la région. Lors du réaménagement du R0, un certain potentiel de circulation cyclable et de transport public sera également développé au-dessus, sous et le long du R0. Les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures supplémentaires visant une plus grande fluidité de la circulation pour les usagers doux et les transports en commun seront prévues. Il est également fait référence au programme « Travaux sur le Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité ne nécessitera 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 effet, l'intention est de concevoir et de dimensionner le R0-Nord de manière à ce qu'il corresponde à la situation future en 2030, lorsqu'une répartition modale ambitieuse aura été réalisée et que la part des déplacements en voiture aura diminué. Dès lors, l'étude intègre un scénario transparent dans le cadre duquel il est vérifié si que le R0-Nord n'est pas surdimensionné dans les différentes alternatives de base étudiées et les variantes avec une voie de moins.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique indiquent qu'il faut s'attaquer aux goulets d'étranglement identifiés dans le cycle 1 pour atteindre les objectifs du plan.</p>	<p>Sur la base des résultats des différentes études menées dans le cycle 1, il a été possible d'optimiser davantage les alternatives et les variantes qui répondent aux objectifs du plan afin de tenter d'éliminer les goulets d'étranglement. En premier lieu, l'évaluation a été faite à la lumière des objectifs du plan. Ces optimisations comprennent également les mesures préventives / les goulets d'étranglement à résoudre qui ont été identifiés dans l'étude d'impact environnemental.</p>

<p>Les réponses à la consultation publique indiquent que la méthode de travail en deux cycles est positive, mais demande que l'on continue à se concentrer sur l'amélioration de la circulation sur le ring, avec une séparation du trafic local et du trafic continu, dans le but de renforcer la sécurité en réduisant les mouvements d'entrecroisement et l'objectif ultime d'améliorer la sécurité et de réduire les embouteillages.</p>	<p>Toujours dans le cycle 2, les différentes alternatives et variantes seront évaluées à la lumière de tous les objectifs du plan et des deux objectifs primordiaux.</p> <p>La fluidité du trafic sur le ring, avec une séparation du trafic local et du trafic de transit, visant à accroître la sécurité en réduisant les mouvements d'entrecroisement et le but ultime d'améliorer la sécurité et de réduire la congestion du trafic, n'est qu'un des objectifs du plan, aux côtés de 3 (+2) autres. Aucune pondération n'est accordée aux objectifs du plan ou aux critères de considération.</p>
<p>Les réponses de la participation publique indiquent qu'il est important que les quatre objectifs du plan soient considérés comme égaux.</p>	<p>Toujours dans le cycle 2, les différentes alternatives et variantes telles que décrites dans la note d'orientation 2 seront soumises aux différentes investigations. Sur la base de ces études, la mesure dans laquelle les alternatives et les variantes répondent globalement aux quatre objectifs du plan et aux deux objectifs primordiaux, sera évaluée. Cette évaluation permettra ensuite de déterminer l'alternative privilégiée en combinaison avec quelles variantes, et sera fixée dans le PESR. Il n'est pas prévu qu'un objectif du plan l'emporte sur un autre dans l'évaluation.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique demandent que les effets significatifs possibles du plan soient réduits au minimum, en se concentrant également sur la réalisation de l'ambitieux transfert modal, entre autres choses. En outre, les administrations locales sont invitées à rester étroitement impliquées.</p>	<p>Sur la base des résultats des différentes études menées dans le cycle 1, il a été possible d'optimiser davantage les alternatives et les variantes qui répondent aux objectifs du plan ("vision à long terme"). En premier lieu, l'évaluation a été faite à la lumière des objectifs du plan. Ces optimisations comprennent également les mesures préventives / les goulets d'étranglement à résoudre qui ont été identifiés dans l'étude d'impact environnemental. De cette façon, on tente d'intégrer les mesures d'atténuation nécessaires dans l'alternative privilégiée, déjà.</p> <p>En outre, la volonté d'évoluer vers une mobilité plus durable dans la région au sens large est également pleinement prise en compte. C'est pourquoi, à l'avenir, des efforts encore plus importants seront déployés pour trouver des alternatives à la voiture. Cet aspect sera activement inclus, entre autres, dans les régions de transport et des efforts seront consentis pour impliquer les communes autant que possible.</p>
<p>Les réponses de la participation publique indiquent que le plan n'est pas nécessaire.</p>	<p>Comme expliqué dans la note d'orientation, plusieurs facteurs sont à l'origine du plan et rendent nécessaire le réaménagement du R0 Nord. Ainsi, la région continue de se développer, avec les effets nécessaires sur le R0 et les routes locales. Le R0 même souffre de fortes intensités et d'embouteillages. Cela a un impact majeur, non seulement dans les environs immédiats du R0, mais également dans les zones résidentielles plus éloignées et les espaces ouverts/verts : en raison des problèmes de flux, le trafic régional et supralocal cherchera des itinéraires alternatifs et il y aura beaucoup de trafic de transit. En outre, l'infrastructure routière est obsolète, complexe et peu lisible, ce qui ne favorise pas la sécurité routière. De plus, nous constatons qu'il existe aujourd'hui peu d'alternatives à la voiture. Enfin, l'infrastructure du R0 constitue une barrière importante tant pour les personnes que pour la faune et la flore.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique indiquent qu'il est positif que des connexions pour le vélo, les transports publics et le réseau vert-bleu le long de la R0 et la traversant, soient incluses.</p>	<p>Les principes de base concernant les connexions à garantir seront également maintenus dans la suite du processus.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique indiquent que le principe de séparer le trafic de transit du trafic local est une bonne idée, mais que cette approche est de plus en plus détournée vers des objectifs secondaires peu pertinents.</p>	<p>Toujours dans le cycle 2, les différentes alternatives et variantes telles que décrites dans la note d'orientation 2 seront soumises aux différentes investigations. Sur la base de ces études, la mesure dans laquelle les alternatives et les variantes répondent globalement aux quatre objectifs du plan et aux deux objectifs primordiaux, sera évaluée. Ces quatre objectifs du plan tentent de trouver un équilibre entre les objectifs plutôt axés sur la mobilité (sécurité, multimodalité, etc.), d'une part, et les objectifs de qualité de vie, d'autre part. L'évaluation permettra ensuite de déterminer l'alternative privilégiée en combinaison avec quelles variantes, et sera fixée dans le PESR. Il n'est pas prévu qu'un objectif du plan l'emporte sur un autre dans l'évaluation.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique indiquent que la forme de financement d'un partenariat public-privé doit être revue.</p>	<p>La forme contractuelle pour l'exécution des travaux et éventuellement l'entretien de l'infrastructure dépasse le cadre de ce plan. Cette question sera examinée à un stade ultérieur.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique demandent que toutes les alternatives soient examinées.</p>	<p>Toutes les alternatives et variantes raisonnables sont examinées de manière égale.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique ont demandé que la route de liaison sur le plateau du Heysel soit incluse dans l'État de référence.</p>	<p>La route de raccordement n'est pas une politique décidée à l'heure actuelle, c'est pourquoi elle ne peut pas être incluse dans l'état de référence 2030. Cet aspect fait l'objet d'une étude interrégionale "<i>Vision transrégionale de la structure d'accès à l'environnement du Plateau du Heysel</i>". Étant donné que les résultats de cette étude sont pertinents pour le PESR pour le réaménagement du R0 Nord, ils seront si possible inclus dans le processus de planification intégrée, une fois que cette étude sera finalisée.</p>
<p>Un avis indique que l'instruction ministérielle sur le PAS doit être considérée comme un cadre. Le cadre présenté à la page 236 devrait être adapté à cela, au moins pour ces zones. Cela doit également être reflété dans l'évaluation appropriée.</p>	<p>La "lettre d'instruction" sur le PAS provisoire est appliquée. L'approche de l'enquête qui a déjà eu lieu (cycle 1) est entièrement conforme à cette lettre. Les éventuelles évolutions législatives ou jurisprudentielles concernant la question de l'azote seront prises en compte dans la suite du processus de planification.</p>

<p>Un avis indique que le RIE doit décrire les mesures de manière concrète et transparente, plutôt que de les traduire dans le PESR ou la politique d'accompagnement. Il est nécessaire de commencer par des mesures à la source, puis par des mesures de transfert. Le RIE doit également décrire sans ambiguïté la manière dont ces éléments peuvent être traduits en décisions ultérieures.</p> <p>Une politique d'accompagnement, une description approfondie de la politique d'accompagnement doivent être formulées dans le texte.</p> <p>Dans le cas d'un plan de surveillance, une description doit être incluse dans le RIE. Il devrait répondre au moins aux questions suivantes : Que faut-il surveiller ? Où surveiller ? Qui assurera le suivi ? Comment contrôler ? Sur quelle base ? Comment rendre compte et évaluer ?</p> <p>Les possibilités de surveillance doivent être étudiées, notamment dans les domaines de la mobilité, de l'air et de la santé.</p>	<p>Cela sera bien sûr inclus et décrit dans le RIE. La transposition des mesures d'atténuation sera examinée dans le PESR même. La note explicative du PESR indiquera comment ils seront mis en œuvre : dans le PESR même ou via la politique d'accompagnement.</p>
<p>Un avis indique qu'il est nécessaire de prévoir un nombre suffisant de visites sur site par les experts RIE lors de la préparation du RIE du plan. Ceci afin d'examiner en profondeur l'état de référence. Si cela s'avère impossible, l'apport local de ces connaissances est indispensable. Ainsi, les éléments cités dans la note de cadrage comme étant des "lacunes dans les connaissances" (p. 255) peuvent être clarifiés dans le RIE du plan.</p>	<p>Si nécessaire, des visites sur place seront effectuées et il sera fait appel aux connaissances locales des communes. Le RIE du plan précisera la manière dont ces lacunes ont été comblées et selon laquelle elles peuvent être prises en compte dans la prise de décision.</p>
<p>Un avis stipule que le RIE doit clairement énumérer les points de départ et les hypothèses utilisés pour l'évaluation d'impact en fonction de la transposition dans le PES ou via une politique d'accompagnement. Le RIE doit fournir les informations nécessaires sur la façon dont cela peut être fait.</p>	<p>Cela sera bien sûr inclus et décrit dans le RIE du plan. La note explicative du PESR indiquera comment ils seront mis en œuvre : dans le PESR même ou via la politique d'accompagnement.</p>
<p>Dans un avis, il est recommandé d'extrapoler les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre au niveau flamand au lieu d'utiliser la zone d'étude macro, car ces objectifs ont également été formulés au niveau flamand. Cela est déjà mentionné dans la note de cadrage dans la méthodologie de la discipline de l'air.</p>	<p>Comme indiqué dans le RIE du plan Cycle 1, les émissions au niveau de la Flandre ne peuvent être calculées, car les chiffres du modèle de trafic en dehors de la zone d'étude macro ne sont pas suffisamment robustes. Toutefois, la modification des émissions en dehors de la zone d'étude macro peut être considérée comme négligeable, de sorte que l'impact sur la Flandre est le même que l'impact sur la partie flamande de la zone d'étude macro.</p>
<p>Un avis consultatif demande que, dans le cadre du RIE du plan, les notes pour l'évaluation des incidences soient de préférence attribuées sur la base de critères quantitatifs. Si cela s'avère impossible, un jugement d'expert peut être utilisé. La note de cadrage stipule désormais que les scores seront attribués sur la base d'avis d'experts ou seront, si possible, liés à des critères quantitatifs. Dans l'intérêt de la transparence de l'analyse d'impact, cet ordre doit être inversé.</p>	<p>Les scores relatifs aux évaluations des impacts seront effectivement liés - si possible - à des critères quantitatifs ou si cela s'avère impossible, seront attribués sur la base d'avis d'experts.</p>
<p>Un avis demande de déterminer, en concertation avec les organismes consultatifs concernés, si un nouveau calcul des alternatives/variantes dans le modèle de bruit et d'air est nécessaire. Ensuite, l'expert RIE E formule une proposition des alternatives et des variantes à calculer, qui peuvent ensuite être discutées.</p>	<p>Le choix des modifications et des variantes à calculer se fait en concertation avec les organismes consultatifs concernés. En outre, le choix de ces scénarii est justifié dans le RIE du plan.</p>
<p>Un avis demande que les PES municipaux soient également inclus dans le scénario de développement 2030. Ceux-ci auront non seulement un impact en termes de trafic, mais ces espaces ne peuvent pas être comptés comme "absorbants" en termes de bruit, par exemple. Il serait également utile que la commune puisse recevoir des "conseils de planification" pour ces zones, qui pourraient contribuer à atténuer les effets du RO ou à éviter l'exposition à ces effets (par exemple, une plus grande distance du RO pour les fonctions vulnérables).</p>	<p>Ces développements sont normalement inclus dans le modèle de trafic (BAU 2030) et sont qualitativement inclus dans les disciplines spatiales. Toutefois, il est impossible d'inclure (tous) les futurs bâtiments dans le modèle de bruit. Si le RIE de ce plan démontre que certaines mesures d'atténuation de ces développements sont nécessaires, celles-ci seront traduites dans le plan même. Quant aux "conseils de planification" demandés, ils devront être examinés dans le PES local même, les mesures d'atténuation résultant du RIE pour ce PES local devant alors être traduites dans le PES.</p>

<p>Dans un avis, il est demandé pourquoi la zone d'étude présente une rupture à l'échelle micro au niveau du Domaine Drie Fonteynen. Ce n'est pas parce que la zone du plan ne s'étend pas plus loin, car il s'agit du territoire de Bruxelles, que les effets sur l'environnement ne doivent pas être examinés ici.</p>	<p>En principe, dans le cadre de la recherche environnementale, la délimitation de la zone d'étude est différente pour chaque discipline environnementale. Elle comprend au moins la zone du plan ainsi que la zone dans laquelle des effets significatifs peuvent se produire sur la base des intentions du plan. La zone d'étude pour les impacts environnementaux est donc plus large que la zone où le plan est mis en œuvre et, dans toutes les disciplines, les impacts sont examinés à l'échelle où ils sont pertinents. La Zone d'étude à l'échelle micro : comprend la zone la zone du plan et son environnement immédiat (standard jusqu'à 200 m), ce qui justifie la coupure sur le territoire bruxellois. Toutefois, cela ne signifie en aucun cas que les effets possibles du plan sur cette partie ne sont pas examinés : les effets sur le territoire bruxellois sont examinés et cartographiés, puisque celui-ci fait partie de la zone d'étude méso. Des précisions supplémentaires sur la zone d'étude du RIE peuvent être trouvées dans la note de cadrage et dans les sous-rapports du RIE même.</p>
<p>La participation publique demande un élargissement du champ d'application de l'étude du Schéma de mise en œuvre de l'aménagement du territoire régional afin de prendre en compte les impacts environnementaux et de mobilité, entre autres, des zones nord-est de la Région de Bruxelles-Capitale et, en particulier, du Campus de l'UCLouvain lors de la sélection des alternatives et des variantes.</p>	<p>Des mesures d'atténuation ont été formulées pour les effets négatifs qui ressortent de l'évaluation et doivent être prises en compte lors de la poursuite du développement du PESR. La région de Bruxelles fait partie de la zone d'étude du RIE et tous les effets étudiés sont donc également inclus pour cette région, de la même manière que pour la Région flamande.</p>
<p>Les commentaires du public demandent qu'une vision à long terme soit incluse dans les rapports d'impact de l'étude. Limiter l'analyse aux scénarii d'évolution du trafic à l'horizon 2030 (date prévue de fin des travaux) s'avère problématique, alors que les améliorations apportées au périphérique devraient durer plusieurs décennies. Idéalement, il conviendrait également de tester des scénarii pour 2040 et au-delà. Une analyse à un horizon temporel plus lointain permettrait en tout cas de mieux évaluer l'utilité des différentes alternatives à la lumière d'une échelle temporelle plus conforme à la durée de vie d'une infrastructure de la taille du ring. Au minimum, cette analyse devrait être développée qualitativement pour nuancer, confirmer ou infirmer l'évaluation de l'impact à l'horizon 2030. Une telle approche qualitative pourrait éventuellement permettre d'inclure les effets à long terme de la crise sanitaire du coronavirus et son impact sur le comportement de mobilité. Il reste difficile d'en quantifier l'impact. Toutefois, il semble probable que la diminution des déplacements domicile-travail se poursuivra et que, par conséquent, l'intensité des heures de pointe du matin et du soir diminuera également. Une analyse à des horizons temporels plus lointains permettrait également de mieux prendre en compte l'induction de trafic supplémentaire résultant d'une extension de la capacité autoroutière dans une zone économiquement dynamique (comme l'agglomération bruxelloise), dont les effets, selon de nombreuses études théoriques et empiriques, se produisent en moyenne après une dizaine d'années.</p>	<p>Pour l'évaluation quantitative dans le RIE, seul le modèle RVM (2030) est disponible. Bien que ce modèle soit certainement adapté aux analyses requises, il présente un certain nombre de limitations. - Aucune vision sur les années suivantes n'est intégrée. Il convient toutefois de nuancer ce constat : bien que les données sociodémographiques pour 2030 soient utilisées, les adaptations infrastructurelles à plus long terme sont également prises en compte, dans la mesure où elles sont considérées comme une "politique décidée". On constate également que l'augmentation des déplacements diminue systématiquement, de sorte que la masse totale des déplacements ne devrait que peu changer entre 2030 et 2040. On s'attend donc à ce que les résultats pour l'année 2030 et l'année 2040 soient très similaires étant donné le même contexte. La vision de la mobilité des Région flamande et bruxelloise, qui vise à réduire la part du trafic automobile, est prise en compte. Bien que toutes les mesures individuelles n'aient pas pu être incluses (parce qu'elles n'avaient pas encore été définies et/ou parce qu'elles n'étaient pas transposables dans le modèle), une analyse a été réalisée avec une "répartition modale ambitieuse" (RMA) qui donne une indication des effets attendus pour une part de voiture plus faible. Ces résultats sont discutés dans la section "Prédiction et évaluation de l'impact dans un scénario transparent avec RMA". - Le trafic induit pur (trajets supplémentaires) ne peut pas être inclus dans ce modèle, mais les changements d'itinéraire (par exemple de R1 à R0) ou les changements de mode (par exemple de la voiture au TP ou des TP à la voiture) ont été pris en compte. Comme vous le soulignez à juste titre, des infrastructures supplémentaires peuvent attirer des déplacements supplémentaires. Toutefois, cette tendance est contrecarrée, d'une part, par la politique de mobilité des régions et, d'autre part, par la plus grande proportion de travailleurs à domicile attendue après la crise du coronavirus. Il est donc impossible de faire des déclarations significatives à ce sujet pour le moment, si ce n'est de porter ce fait à l'attention des décideurs politiques.</p>
<p>Les réponses et avis de la consultation publique indiquent qu'il est remarquable que l'alternative light obtienne un meilleur score dans l'ACAS que l'alternative parallèle.</p>	<p>L'alternative light G1A2 du plan obtient effectivement des résultats légèrement supérieurs dans l'ACAS que l'alternative parallèle G2A1 du plan. La différence est en effet assez faible. Les deux alternatives sont examinées plus en détail dans le cycle 2 dans diverses variantes, et une attention supplémentaire est accordée à la précision.</p>
<p>Les réponses et les avis de la participation du public indiquent que les pronostics de transport précédents dans l'étude RIE démontrent que le projet d'infrastructure n'augmente pas vraiment de manière significative le flux de trafic. Est-ce correct ?</p>	<p>Le réaménagement du ring améliore effectivement la circulation par rapport à la conception actuelle. Il est vrai que la charge - c'est-à-dire ce qu'on appelle le rapport I/C (Intensité divisée par la capacité), exprimé en % - reste élevée même avec une nouvelle configuration du R0. En d'autres termes, le ring aura toujours une fonction importante en matière de circulation dans la région. Mais les différences sont nettes en termes de fluidité du trafic, c'est-à-dire de facilité à gérer les fortes intensités : la qualité de la gestion est parfois nettement supérieure dans les nouvelles configurations. Ce que cela signifie en fait, c'est que ces nouvelles configurations fonctionnent (beaucoup) mieux malgré les intensités élevées. Par ailleurs, tout ceci a été testé avec les intensités prévues en 2030. En outre, les premiers calculs effectués à l'aide du modèle de trafic régional démontrent que les nouvelles configurations du ring permettent de réduire le trafic sur le réseau routier (local) secondaire, ce qui améliore la qualité de vie dans les centres. Les premiers calculs des alternatives et des variantes pour le ring dans le scénario de développement Répartition modale ambitieuse</p>

	<p>(scénario RMA) démontrent clairement que la quantité totale de trafic automobile dans toute la (grande) zone de projet autour du ring, va diminuer. Toutefois, le ring continue d'absorber une part importante du trafic automobile à cet endroit également : le rapport I/C reste plus ou moins aussi élevé que dans les calculs, qui ne tenaient pas compte des objectifs de réduction de la part de la voiture. Cela signifie que la durabilité de la mobilité aura principalement des effets positifs sur le réseau routier secondaire et que le ring continuera néanmoins à remplir une importante fonction de circulation.</p>
<p>Les réponses et les avis de la participation publique demandent ce que signifie la RMA, comment elle sera mise en œuvre, comment elle a été prise en compte dans le projet et pourquoi la RMA n'a pas été incluse comme point de départ de base au lieu d'un scénario de développement.</p>	<p>La RMA n'est pas incluse comme objectif dans ce dossier, mais elle est facilitée au maximum. Plusieurs initiatives ont déjà été lancées, notamment au sein de Travaux sur le Ring.</p> <p>Les directives flamandes pour l'élaboration d'un RIE du plan, ainsi que pour le processus de planification intégrée du R0 Nord, indiquent que le projet à étudier - à savoir le réaménagement du R0 Nord - doit toujours être considéré dans une situation future, qui tient compte des développements planifiés et des projets spatiaux et infrastructurels. Les évolutions souhaitées, pour lesquelles les mesures concrètes ne sont pas suffisamment claires à l'heure actuelle, sont incluses en tant que scénario d'anticipation ou de développement. Par conséquent, le scénario RMA, qui, à l'heure actuelle, ne peut pas (complètement) compter sur les mesures nécessaires pour réaliser le transfert modal, n'a pas pu être inclus en tant que norme dans le RIE du plan et a donc été désigné comme un scénario d'anticipation ou de développement. Un scénario transparent est une situation de référence supplémentaire à plus long terme, qui tient compte des développements futurs prévus dans l'environnement et des développements futurs souhaités. En outre, le RIE du plan repose toujours sur le pire des cas et non sur le meilleur. À cet égard, il est également compréhensible que la RMA ne soit pas incluse. L'objectif est donc de vérifier si le R0-Nord n'est pas surdimensionné en considérant uniquement une politique axée sur la demande.</p> <p>Ce scénario de développement offre une vision à l'horizon 2030, mais en tenant compte des objectifs de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région flamande de réduire la part de la voiture au profit de l'utilisation des transports publics et du vélo : Les objectifs de politique durable de la Région de Bruxelles-Capitale et des régions flamandes de transport prévoient une réduction de la part des déplacements en voiture d'ici 2030. Concrètement, il est question d'une part maximale de déplacements en voiture de 50 % dans la région de transport de la Périphérie flamande (y compris la Région de Bruxelles-Capitale) et d'une diminution de la part de la voiture de 27 % dans la Région de Bruxelles-Capitale, différenciée par catégorie de distance (Good Move). Ceci est réalisé dans la zone d'étude par la mise en œuvre de GoodMove du côté de la RBC, et par des mesures concernant les transports publics et le vélo du côté de la Périphérie flamande. D'autres mesures concrètes qui contribuent à une RMA sont élaborées dans le plan de mobilité de la région de transport de la Périphérie flamande.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique indiquent que des budgets devraient également être disponibles pour l'entretien des investissements dans les infrastructures routières, les liaisons cyclables, les transports publics, les espaces verts et le paysage.</p>	<p>L'aspect de maintenance dépasse le cadre de ce plan, mais les budgets nécessaires seront mis à disposition.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique indiquent que la recherche d'un transfert modal serait en contradiction avec le concept de ring.</p>	<p>Nous constatons que, aujourd'hui, la région autour du R0 est principalement axée sur la voiture unimodale, avec peu d'alternatives. Cependant, il est plus que jamais nécessaire de faciliter l'utilisation de modes de transport alternatifs, avec une accessibilité adéquate pour le vélo, les transports publics et la voiture. Un bon exemple de cette nécessité est le succès du Ringtrambus : lorsque les couloirs de bus gratuits du Ringtrambus seront réalisés (fin 2023), il aura un potentiel de 3 295 passagers par heure, ce qui se reflète également dans le rapport coût-bénéfice social positif de ce projet.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique demandent que des ressources financières soient mises à disposition pour un plan de mobilité ambitieux dans la région des transports et que la région des transports soit soutenue dans la mise en œuvre de ce plan.</p>	<p>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, pour lesquelles les ressources nécessaires seront fournies.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique demandent que des modes alternatifs soient explorés dans la région du R0.</p>	<p>Dans le cadre du programme "Travaux sur le Ring", plus de 300 millions d'euros ont été et sont investis dans la construction de plus de 115 km de pistes et d'autoroutes cyclables et d'une cinquantaine d'ouvrages d'art connexes. En outre, plus de 30 km de pistes cyclables seront construites dans le cadre de Brabantnet. Afin de réaliser le transfert modal, le programme "Travaux sur le Ring" prévoit de nouvelles lignes de transport public ainsi que de nombreuses pistes cyclables. La "Vision de la mobilité 2020" de De Lijn a donné naissance au Brabantnet : 3 lignes de transport public de haute qualité (HOV). Vu l'impératif de la rapidité, de la capacité, du confort de voyage, de la ponctualité et de l'attractivité, le choix du transport public de haute qualité s'imposait comme critère de départ. La liaison tangentielle (connexion au ring) sera initialement réalisée comme une ligne de trambus en site propre sur les deux tiers du trajet. Les</p>

	<p>autres lignes seront des trams en site propre.</p> <p>Enfin, le programme "Travaux sur le Ring" contient un grand nombre de "pôles de multi-modalité", des endroits où vous pouvez facilement passer d'un mode de transport à un autre. Selon l'endroit, vous trouverez des parkings à vélos, des arrêts de tramway et de bus, des véhicules partagés, un Park & Ride...</p>
<p>Les réponses de la participation publique font référence au modèle 4V (Éviter, Raccourcir, Déplacer et Changer).</p>	<p>Le modèle 4V, qui est en cours de discussion, contient 4 stratégies génériques pour rendre la mobilité plus durable. Ces stratégies ne peuvent pas toujours être accomplies ou réalisées une à une via le réaménagement du R0 Nord. Le report ou l'absence de déplacement (éviter) et l'accent mis sur la proximité et la réduction des trajets (raccourcissement) sont des stratégies qui peuvent être principalement orientées par d'autres domaines politiques (politique de localisation et d'autorisation renforcée afin que les entreprises soient implantées à l'endroit le plus approprié et que les personnes soient également encouragées à vivre plus près de leur lieu de travail) ou par des mesures organisationnelles de l'entreprise (télétravail) et la politique de l'entreprise (recrutement à proximité). La stratégie de "transfert" nécessitera également d'autres mesures organisationnelles et fiscales pour inciter davantage de personnes à utiliser les transports publics. Un réaménagement du ring peut y contribuer, mais d'autres mesures supplémentaires sont nécessaires pour concrétiser un véritable changement. Cela vaut également pour la transition vers des véhicules plus propres. Dans un aménagement future proof du ring, il est possible de faire de la place pour des moyens de transport plus écologiques (par exemple, l'induction dans la chaussée pour les véhicules électriques), mais la transition vers des véhicules plus écologiques devra également être (encore) stimulée fiscalement. Le réaménagement du ring à lui seul ne permettra pas d'atteindre cet objectif.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent qu'une attention particulière devrait être accordée à la réalisation effective de l'ambitieux transfert modal (par exemple, en introduisant une tarification routière).</p>	<p>La réalisation d'un transfert modal ambitieux en tant que tel n'est pas un objectif du réaménagement du R0 Nord. Cela nécessite un ensemble de mesures (dont la tarification routière peut faire partie) qui sortent du cadre du présent processus de planification intégrée et seront envisagées au niveau flamand (et plus large). Toutefois, l'un des objectifs du processus est de faciliter l'ambitieux transfert modal en augmentant l'accessibilité multimodale de la région. Lors du réaménagement du R0, un certain potentiel de circulation cyclable et de transport public sera également développé au-dessus, sous et le long du R0. Les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures supplémentaires visant une plus grande fluidité de la circulation pour les usagers doux et les transports en commun seront prévues.</p> <p>En effet, l'intention est de concevoir et de dimensionner le R0-Nord de manière à ce qu'il corresponde à la situation future en 2030, lorsqu'une répartition modale ambitieuse aura été réalisée et que la part des déplacements en voiture aura diminué. Dès lors, l'étude intègre un scénario transparent dans le cadre duquel il est vérifié si que le R0-Nord n'est pas surdimensionné dans les différentes alternatives de base étudiées et les variantes avec une voie de moins.</p>
<p>Les commentaires du public demandent que tous les aspects négatifs d'une alternative soient listés et examinés afin que des mesures d'atténuation puissent être listées et mises en œuvre.</p>	<p>Le RIE examine les alternatives et les variantes énumérées dans le document de cadrage 2 dans différentes disciplines et évalue s'il existe ou non des effets négatifs. Ceux-ci sont décrits dans le RIE, et des mesures d'atténuation leur sont associées, si nécessaire. Les mesures d'atténuation seront énumérées dans le RIE.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique affirment qu'une taxe kilométrique devrait être introduite pour améliorer la qualité de l'air et atteindre nos objectifs climatiques.</p>	<p>Le RIE comprend des scénarii "RMA", qui simulent une partie de l'impact potentiel de la tarification routière.</p>
<p>Les réponses et les avis de la consultation publique demandent quand les résultats de l'étude du Heysel seront inclus dans la PPI.</p>	<p>L'étude de l'accès actuel au Plateau du Heysel examine divers scénarii d'accès dans lesquels la route de liaison entre la Keizerin Charlottelaan et le parking C, avec un tunnel sous la Romeinsesteenweg, est incluse comme route publique ou privée. Dès que les résultats seront disponibles et qu'une décision étayée sera prise concernant le scénario d'accès le plus souhaitable, celui-ci sera intégré dans la PPI du R0-Nord.</p>
<p>Les réactions et les avis de la consultation publique font état d'études et de projets en cours qui ne sont pas mentionnés dans la note de cadrage 2.</p>	<p>La note de cadrage, et plus particulièrement l'annexe 3, sera complétée, si nécessaire et dans la mesure où la politique décidée le permet, par les projets et études mentionnés dans les réponses et avis.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique soulèvent la question de l'accès à la zone industrielle de Diegem-Hoek.</p>	<p>Le pont de la Zaventemsesteenweg sur le R0 sera maintenu.</p>

<p>Les réponses et avis de la consultation publique demandent si le <u>CR 10</u> sera conservé, et s'il restera accessible à tout moment pendant les travaux.</p>	<p>Le complexe de raccordement 10 sera conservé dans toutes les alternatives, de sorte que la connexion du Green Energy Park au réseau routier supérieur sera garantie dans toutes les directions. La configuration du complexe de raccordement 10 sera étudiée et détaillée dans l'étude de conception ultérieure du PESR R0-Nord.</p> <p>Le projet Green Energy Park est inclus dans l'étude de conception du cycle 2. Le développement du Research Park à Asse/Zellik est inclus dans le calcul de la situation de référence 2030. Il s'agit de la situation future qui tient compte de tous les développements spatiaux et projets d'infrastructure prévus d'ici 2030, mais où le R0 n'aurait pas été redessiné. Cette situation de référence 2030 est utilisée comme base pour évaluer tous les réaménagements proposés pour le R0 et ainsi déterminer quel réaménagement aura les effets les plus positifs.</p> <p>La construction de la route de fret a été incluse dans chaque alternative afin que la zone industrielle de Maalbeek puisse se connecter efficacement au complexe de raccordement 21 sans causer de désagréments aux zones résidentielles environnantes. L'emplacement exact de la route de fret ainsi que les éventuelles coupures seront concrétisés dans la suite du processus.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent pourquoi l'échangeur de l'A12 doit être modifié.</p>	<p>La conception actuelle de l'échangeur de l'A12 - une sorte de rond-point allongé - comporte quatre bandes d'entrecroisement, beaucoup trop courtes, qui entravent la fluidité du trafic et créent des situations très dangereuses. En d'autres termes, un réaménagement s'impose. Les solutions élaborées reposent sur un échangeur avec des arcs de connexion sans conflit entre les embranchements des deux routes principales qui se croisent (R0 et A12). Cela permettra d'assurer une circulation plus fluide, mais surtout sûre. L'inconvénient de ces échangeurs réside dans le fait que les arcs de connexion se situent à plusieurs niveaux (3, 4 ou plus). Par conséquent, le pont de la Meisestraat, qui est proche de l'échangeur, ne peut être conservé. Toutefois, étant donné que le pont actuel facilite une importante connexion locale entre Bever, Treft et Strombeek, l'intention est de restaurer cette connexion. Par conséquent, une nouvelle connexion locale, avec un tunnel sous l'A12, est prévue à proximité du pont existant à Meise. Dans la même zone, nous prévoyons également un tunnel pour cyclistes et piétons sous l'A12 entre les deux zones résidentielles. Ainsi, la piste cyclable récemment construite le long de l'autoroute A12 peut également traverser la route principale en toute sécurité.</p> <p>De plus amples explications sont fournies à l'annexe 15 de la note de cadrage, chapitre 4.5.3.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique craignent un impact trop important sur l'agriculture : l'espace doit toujours être utilisé de manière aussi parcimonieuse que possible, l'accessibilité doit toujours être prise en compte (par exemple lors du croisement des autoroutes cyclables) et la crainte existe que la proposition d'une structure parallèle entraîne une trop grande perte de superficie.</p>	<p>L'impact éventuel sur l'utilisation agricole est examiné dans le cadre du RIE du plan.</p> <p>La construction d'autoroutes cyclables concerne des projets concrets qui ne relèvent pas du champ d'application du PESR. L'accessibilité des parcelles est toujours incluse dans la phase de projet. La proposition de structure parallèle (alternative 2) affiche une emprise des sols inférieure de 14 % à la situation existante.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent que les lignes de services publics existantes (Fluxys, réseaux à haute tension...) soient prises en compte.</p>	<p>Les conduites qui sont marquées sur les plans de zonage existants seront incluses dans le PES régional (à la fois le plan et les règlements). Des règlements types sont prévus à cet effet.</p>
<p>Les consultations et avis publics demandent d'envisager une alternative où le Laarbeekbos s'étend sur les parcelles agricoles adjacentes.</p>	<p>Ceci a été inclus : au niveau de Laarbeekbos, une large bande de forêt sera développée à l'extérieur du R0-Nord.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique font référence à la réglementation en vigueur concernant, entre autres, les cours d'eau.</p>	<p>Toutes les réglementations applicables sont prises en compte comme point de départ/condition préalable dans le processus de planification intégrée.</p>
<p>Dans un avis, il est demandé que, en concertation avec un certain nombre d'acteurs tels que le Paysage régional des Brabant Kouters et l'ANB, des recherches soient menées sur la manière dont les zones du site peuvent être réaffectées, par exemple en tant que compensation forestière ou naturelle.</p>	<p>L'étude du RIE désignera les zones proposées qui sont éligibles ou non à l'aménagement d'une zone de chantier. Le processus de planification ultérieure comprendra également la consultation des autorités compétentes sur la différenciation ou la réaffectation détaillée des terrains en fonction du renforcement du réseau d'espaces ouverts.</p>

<p>Les réactions et avis de la participation publique indiquent que les documents ne contiennent aucune information sur la procédure à suivre pour la partie du ring se situant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il indique qu'une modification du plan de zonage régional peut être requise et au moins un permis d'aménagement urbain avec une étude d'impact.</p> <p>En outre, la description du plan régional de développement durable figurant à l'annexe 3 serait inexacte et incomplète.</p>	<p>Les documents de la note de cadrage seront ajustés en ce qui concerne la description du PRDD.</p> <p>Les procédures à suivre dans la Région de Bruxelles-Capitale sont décrites dans la note de cadrage. En outre, des consultations ont été menées avec la Région de Bruxelles-Capitale concernant la réalisation de l'infrastructure sur le territoire bruxellois. Les règles applicables seront respectées.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique ont demandé plus de clarté concernant les réaffectations définitives qui seront incluses dans le plan. Pour le renforcement de la structure des espaces ouverts, il est demandé que cela soit spécifiquement mentionné dans la note de cadrage comme un objectif du plan, et également qu'il soit spécifiquement clarifié que sous cette rubrique, les réaffectations sont également incluses en fonction des compensations nécessaires pour la nature et la forêt.</p>	<p>Les réaffectations définitives seront incluses dans le plan régional d'exécution spatiale, notamment dans le plan graphique et les règlements d'urbanisme. L'établissement du plan d'exécution suivra dans la phase suivant la note de cadrage. La note de démarrage / note de cadrage se concentre principalement sur l'objectif du plan, la manière dont le plan atteindra cet objectif (intention du plan et alternatives), les recherches qui seront menées et la manière dont elles le seront. Il est donc logique qu'une note de démarrage / note de cadrage ne comporte pas encore de plans de zonage détaillés.</p> <p>En ce qui concerne le renforcement de la structure des espaces ouverts, on peut affirmer que ceux-ci sont déjà mentionnés dans les objectifs de planification et, plus précisément, dans les objectifs de planification concernant la qualité de vie et l'intégration paysagère. La proposition de plan précisera que les réaffectations en fonction du renforcement du réseau d'espaces ouverts comprennent également des zones où des compensations peuvent avoir lieu.</p> <p>L'affinement et la délimitation exacte des zones de destination sont effectués dans le cadre de la préparation de l'avant-projet du PES régional. Le renforcement du réseau d'espaces ouverts fait partie de l'élaboration des objectifs 2 et 4 du plan. L'objectif 4 du plan vise principalement à renforcer le réseau bleu-vert, mais le renforcement des zones d'espace ouvert en est le complément. Il convient de noter que la nature et les espaces verts font également partie des "espaces ouverts" en termes de politique. Le renforcement et l'augmentation de la qualité des espaces ouverts le long du R0 contribuent également à une meilleure qualité de l'environnement et font donc partie de l'objectif 2 du plan. Les compensations nécessaires en matière de nature ou de forêt peuvent se situer à l'intérieur des zones désignées pour le renforcement des espaces ouverts, mais aussi à l'extérieur de celles-ci. Les éventuelles compensations nécessaires au niveau du plan (mesures d'atténuation du RIE du plan) seront déterminées dans le plan régional d'exécution spatiale. En outre, on peut indiquer que pour certaines compensations, telles que les compensations forestières, une vue complète ne peut être donnée qu'au niveau du projet. Comme le prévoit la législation, ces compensations devront faire partie de la demande de permis d'environnement.</p>
<p>Les commentaires et avis de la participation publique demandent des mesures d'aménagement compensatoires en raison de l'espace potentiel occupé par le réaménagement du R0. Par exemple, il est demandé qu'un aménagement vert soit prévu dans la zone tampon (selon le plan régional) de Strombeek, adjacente à la zone de planification du PES communal Acacialaan.</p>	<p>Le processus de planification ultérieure comprendra également la consultation des autorités compétentes sur la différenciation ou la réaffectation détaillée des terrains en fonction du renforcement du réseau d'espaces ouverts. Dans le cadre du plan de renforcement du réseau d'espaces ouverts, on examinera les réaffectations à l'agriculture pouvant être incluses, et ce, en relation avec le réseau écologique au-dessus/sous/long du R0-Nord. Toutefois, la proposition de plan ne comprend que les zones pour lesquelles nous incluons effectivement une réaffectation dans le PESR. Ces réaffectations doivent toujours avoir un lien avec les objectifs du plan tels qu'exprimés dans la note de cadrage.</p> <p>La suggestion consistant à prévoir un aménagement vert dans la zone tampon (selon le plan régional) de Strombeek, adjacente à la zone de planification du PES communal Acacialaan, peut difficilement être incluse dans les objectifs du plan. Cette élaboration concrète et détaillée au niveau du plan fait partie de la poursuite du développement du PES régional vers un avant-projet. Cette action sera également coordonnée avec l'initiative du plan communal PES Acacialaan. La zone PES Acacialaan est également incluse dans nos esquisses de concept spatial.</p>
<p>Les réactions et les avis de la participation publique demandent l'inclusion du zonage de revitalisation de la nature en surpression parmi les destinations spatiales et les suppressions possibles.</p>	<p>La note de cadrage ne parle pas de destinations, mais de catégories de zonage (forêt, nature, autres espaces verts, agriculture). Les destinations effectives seront reprises sur le plan graphique. Il peut en effet s'agir de : zone naturelle, zone forestière, zone de parc, mise en valeur de la nature, agriculture...</p>
<p>Les réactions et les avis de la participation publique demandent que la réaffectation en fonction de l'infrastructure routière soit limitée au réseau routier effectif et aux œuvres d'art. Il est demandé que les accotements soient exclus de ce zonage dans la mesure du possible afin de protéger la précieuse végétation présente.</p>	<p>Une zone d'infrastructure routière est destinée aux routes elles-mêmes et à leurs dépendances. Les accotements en font partie. Une zone naturelle est destinée au développement, au renforcement ou à la restauration de la nature. Le rattachement à une route ne va pas dans ce sens, même si l'objectif est d'obtenir une valeur naturelle élevée pour les accotements. Dans la zone des infrastructures routières, la suppression de l'intégration fonctionnelle et paysagère se fera également sentir. Diverses dispositions relatives à cette zone de pression garantissent un aménagement qualitatif des accotements et des talus en vue de maintenir ou de rétablir de bonnes conditions pour la faune et la flore.</p>

<p>Les réactions et les avis de la participation publique demandent d'inventorier la flore existante, partiellement protégée, des 35 ha de prairies et <u>d'accotements</u>.</p>	<p>Pour Travaux sur le Ring, un inventaire récent et complet de ces valeurs naturelles a été réalisé. Ceux-ci ont en effet été confirmés par l'INBO (conseil sur le nœud A12) et également par Natuurpunt (suivi/évaluation de la gestion des accotements). Ces données sont utilisées dans le RIE du plan. Le statut des modifications interdites de la végétation et la protection de certaines espèces végétales (par exemple, les orchidées) permettent d'éviter au maximum l'occupation ou la compensation.</p>
<p>Les réponses et avis de la consultation publique demandent si les mesures de compensation pour les espèces/biotopes rares peuvent être transférées à d'autres régions.</p>	<p>Sur le plan écologique, la frontière régionale ne devrait pas avoir d'importance pour ces translocations et compensations, mais sur le plan juridique, les compensations ne peuvent pas être réalisées dans une autre région. Cela ne signifie pas pour autant que la cohérence écologique transfrontalière n'est pas prise en compte dans la recherche sur la conception et l'évaluation environnementale.</p>
<p>Les réponses et avis de la consultation publique demandent pourquoi les zones herbeuses ne sont pas totalement plantées d'arbres.</p>	<p>La conception et l'étude environnementale tiennent compte des valeurs naturelles (faune et flore sur le site et fonction de connexion en tant que corridor) et des valeurs paysagères de la combinaison de prairies et d'éléments boisés dans les zones situées le long du RO. Lors du renforcement du réseau vert-bleu (objectif du plan) dans l'environnement plus large, le choix entre le boisement ou la gestion en tant que zone naturelle ouverte (par exemple, prairie naturelle, larges lisières de forêts, marais) est également fait.</p>
<p>Dans un avis, il est indiqué que la zone du plan s'étend à peine sur le territoire de la commune de Steenokkerzeel, mais qu'elle peut avoir un impact sur le Floordambos, une zone naturelle protégée (zone relevant de la directive "Habitat" et VEN) et un paysage culturel et historique protégé.</p>	<p>En effet, la zone du plan ne s'étend pas jusqu'au Floordambos. Tous les impacts ont été pris en compte au-delà de la zone du plan elle-même, c'est pourquoi la carte de connectivité s'étend jusqu'au Floordambos. Pour la zone du plan elle-même, une distance raisonnablement limitée par rapport au RO-Nord est maintenue. En outre, les effets du plan sur le Floordambos sont également étudiés. Les définitions de la zone de planification et de la zone d'étude sont décrites dans la note de cadrage.</p>
<p>Un avis indique que la méthodologie générale de l'étude peut être acceptée et que toutes les disciplines sont étudiées, mais qu'il est important d'indiquer des limites claires pour les différentes disciplines afin de pouvoir évaluer correctement les différents scores d'impact les uns par rapport aux autres. Ce cadre doit être transparent, notamment en ce qui concerne les zones ZPS et VEN voisins.</p>	<p>Les effets des différentes alternatives et variantes pour les différentes disciplines seront examinés dans le RIE du plan. Le cadre concret dans lequel l'évaluation d'impact est réalisée est décrit dans le RIE du plan. L'étude des effets sur les zones ZPS et VEN fait partie de la discipline de la biodiversité, où le cadre juridique est de toute façon une condition préalable.</p>
<p>Un avis indique que, pour le volet de la Biodiversité, l'émission de NOx est importante pour la discipline de l'air. En outre, la situation actuelle est également importante. La récente étude d'inventaire des accotements du RO peut être utilisée dans ce contexte.</p>	<p>L'émission de NOx et ses effets sur les différentes zones ZPS et VEN voisins sont en effet étudiés dans le cadre du RIE du plan, de la discipline de la biodiversité et de l'évaluation appropriée, qui est également en cours d'élaboration à cette fin. En outre, la récente étude d'inventaire des accotements du RO sera prise en compte dans l'étude RIE.</p>
<p>Un avis demande que l'impact des perturbations lumineuses sur la biodiversité soit étudié et que des régimes de bande, des intensités lumineuses ou des installations lumineuses appropriés soient prévus.</p>	<p>L'impact de la pollution lumineuse est également examiné dans le RIE, discipline de la biodiversité. Des mesures d'atténuation seront proposées pour tout impact négatif significatif.</p>
<p>Un avis demande que la discussion d'un test de nature améliorée soit incluse dans l'étude puisque les alternatives à étudier sont situées à proximité de zones VEN.</p>	<p>Le test de nature améliorée sera développé dans l'étude approfondie du cycle 2.</p>
<p>Un avis demande d'inclure un contrôle d'espèce dans l'étude en raison de la présence d'une population de couleuvres à collier dans la zone autour de la Laarbeekvallei et du Hooghof à Asse. Cette espèce est couverte par les articles 10 (protection des espèces) et 14 (protection des habitats) du Décret de 2009 sur les espèces. En outre, les bermes et les environs immédiats du RO sur le territoire flamand sont très susceptibles de constituer un site d'alimentation pour les chauves-souris. Le Laarbeekbos sur le territoire bruxellois a effectivement été notifié comme ZPS pour les chauves-souris. Étant donné que de nombreuses espèces sont fortement liées à des éléments de paysage plats et linéaires pour leur migration des zones de repos vers les aires d'alimentation et inversement, une attention particulière sera portée à ces éléments de paysage. Enfin, la présence du lérot a été démontrée à plusieurs reprises lors de récents inventaires ciblés à proximité de l'échangeur avec l'E19 à Machelen. Les dispositions des articles 10 et 14 du décret sur les espèces s'appliquent également à cette espèce.</p>	<p>Le contrôle des espèces sera développé dans l'étude approfondie du cycle 2.</p>
<p>Les réactions formulées lors de la participation publique demandent que les valeurs naturelles des accotements du ring soient incluses dans l'étude RIE. Elles affichent une grande valeur biologique, avec, entre autres, de nombreuses orchidées. INBO a dressé un inventaire des valeurs naturelles le</p>	<p>Pour Travaux sur le Ring, un inventaire récent et complet de ces valeurs naturelles a été réalisé (2017, 2021). Elles ont en effet été confirmées par INBO (conseil sur le nœud A12) (2019) et également par Natuurpunt (suivi/évaluation de la gestion des accotements) (2021). Ces données ont été utilisées dans le RIE du plan et seront également utilisées dans les prochaines étapes du processus d'évaluation.</p>

<p>long du ring à la hauteur de Strombeek-Bever, où le ring et A12 se rejoignent. Les accotements abritent six espèces figurant sur la liste rouge et une multitude d'orchidées, notamment de grandes populations de rhododendrons et d'orchis négligés. Ce rapport démontre que les prairies sont un habitat européen digne de ce nom.</p>	
<p>Les réactions à la consultation publique demandent que tout revêtement supplémentaire soit compensé par une zone plus grande que la zone supprimée (multiple) et qu'elle soit reliée à des espaces verts de valeur existants afin qu'ils puissent être développés plus rapidement.</p>	<p>Les règles relatives à la tâche de compensation sont légalement définies dans le décret sur la nature et le décret sur les forêts. Ces règlements doivent être et seront pris en compte. En outre, d'éventuelles mesures d'atténuation issues de l'évaluation appropriée/de l'évaluation renforcée de la nature ou de la discipline du RIE en matière de biodiversité, peuvent également être imposées et seront traduites dans le plan. De plus, le degré d'asphaltage est un des critères pris en compte dans l'évaluation des alternatives et des variantes. L'objectif est de minimiser la superficie d'asphaltage supplémentaire et, si possible, de la réduire.</p>
<p>Un avis signale que, lors des terrassements dans les terrains de la zone du projet, il convient de tenir compte des dispositions relatives aux terrassements dans le décret VLAREBO du 14 décembre 2007.</p>	<p>Cela sera examiné. En tout état de cause, les dispositions relatives aux terrassements de l'arrêté VLAREBO du 14 décembre 2017 seront prises en compte.</p>
<p>Un avis souligne que, lors de l'expropriation de terrains faisant partie de la zone d'étude, les dispositions du décret sur les sols doivent être respectées.</p>	<p>Cela sera examiné. En tout état de cause, le décret sur les sols sera respecté.</p>
<p>Un avis souligne que, lors de l'évaluation des rapports techniques existants, des études de sol et de la décontamination des sols déjà réalisées, il convient de tenir compte des éventuelles lacunes des rapports précédents. Il convient de vérifier si toutes les substances suspectes pertinentes ont été étudiées ; dans les études plus anciennes, certains paramètres tels que l'amiante et les PFAS n'ont pas été pris en compte systématiquement.</p>	<p>Ce point fera l'objet d'une étude plus approfondie, si nécessaire.</p>
<p>Dans un avis, il est indiqué qu'il convient de tenir compte du fait qu'un changement d'utilisation ou de destination du terrain peut avoir une incidence sur les obligations découlant du décret sur les sols et du VLAREBO sur les terrains situés dans la zone d'étude dont la pollution du sol est établie. En outre, il est souligné que, dans le cadre de la prévention, il convient de faire le maximum d'efforts pour empêcher une nouvelle pollution des sols et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir une nouvelle pollution des sols. L'impact de la pollution historique des sols doit également être limité.</p>	<p>Ce point fera l'objet d'une étude et sera pris en compte. En tout état de cause, le décret sur les sols sera respecté.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique soulignent le caractère provisoire et conditionnel de l'étude d'impact sur l'environnement du cycle 1 et le fait que, par conséquent, il n'y a toujours pas d'éclairage sur les éventuelles compensations nécessaires en matière de nature et/ou de forêt.</p>	<p>Les incidences sur l'environnement (au niveau du plan) sont examinées plus en détail dans le cycle 2, où toutes les incidences sont prises en compte, comme le prévoient les lignes directrices relatives au RIE. Comme indiqué dans la note de cadrage 2, les effets résiduels après atténuation seront analysés dans l'étude d'impact environnemental du cycle 2 pour les alternatives retenues (optimisées et/ou combinées). Sur cette base, les mesures d'atténuation nécessaires seront déterminées. Ces tests, tels que l'évaluation appropriée et le test de nature améliorée, seront finalisés pour les alternatives retenues (optimisées et/ou combinées) dans le cadre de l'étude d'impact environnemental du cycle 2. Dans ce contexte, l'important débat sur l'azote et les développements dans ce domaine seront inclus dans l'étude d'impact environnemental du cycle 2 et les tests intégrés. L'accent sera également mis plus concrètement sur les compensations nécessaires pour la nature et/ou la forêt sur la base d'une évaluation appropriée. Si une compensation est exigée par le RIE du plan, elle sera incluse dans le PESR.</p>

<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent plus de clarté concernant les compensations forestières nécessaires et que celles-ci soient réalisées autant que possible dans des destinations vertes déjà existantes. Une vue d'ensemble de l'utilisation possible des terres agricoles, y compris les compensations forestières, les écoducs et les ponts paysagers, est demandée. On s'attend à ce que le plan sauvegarde HAG et qu'il y ait une application correcte et stricte de la circulaire RO/2010/01.</p>	<p>Les compensations requises par les règlements au niveau du plan seront certainement incluses dans le plan régional d'exécution spatiale. Le RIE du plan apportera plus de clarté à ce sujet.</p> <p>De plus, la superficie et l'emplacement exacts des compensations qui feront partie de la demande de permis d'environnement ne peuvent être calculés ou connus à l'heure actuelle. Des précisions seront apportées au plus tard lors de la demande de permis d'environnement.</p> <p>Bien que la superficie exacte nécessaire à la compensation forestière ne soit pas encore connue et ne le sera qu'au moment de la demande de permis environnemental, nous en tenons déjà compte. En effet, nous savons avec certitude que si le plan est mis en œuvre, des forêts devront être coupées et faire l'objet de compensations.</p> <p>La note de démarrage et la note de cadrage définissent les objectifs et les intentions du plan. Deux des objectifs du plan sont liés au renforcement de la structure des espaces ouverts, à savoir l'objectif du plan concernant la qualité de vie et l'objectif du plan concernant l'intégration paysagère. La note de cadrage 2 apporte des précisions supplémentaires en ce qui concerne le renforcement de la structure des espaces ouverts et prévoit des zones de recherche pour les forêts, la nature, les parcs et les zones agricoles. Ils font partie de l'étude dans le cycle 2, où les effets des réaffectations possibles sont étudiés plus en détail (évaluation environnementale, étude prospective, ACAS,...).</p> <p>En ce qui concerne les HAG, on peut affirmer que l'étude des réaffectations a également porté sur les zones qui sont actuellement situées en zone agricole ou en HAG. Tel est le résultat du réaménagement de l'infrastructure elle-même et de l'étude prospective élargie en fonction du réseau écologique, du réseau d'espaces ouverts dans et autour de Bruxelles et de l'étude qui est également menée dans le cadre de projets stratégiques.</p> <p>Quant à l'application stricte de la circulaire, on peut dire qu'elle ne s'applique qu'aux communes et aux provinces. Pour le gouvernement flamand, la décision du 3 juin 2005 "Si, dans une destination agricole reconfirmée, un PES régional transforme néanmoins un terrain à destination agricole en un terrain à destination non agricole, la compensation doit avoir lieu ailleurs si la délimitation des 750.000 ha d'utilisation agricole au niveau flamand sont menacés (conversion d'une utilisation non agricole en utilisation agricole) et qu'au moins une règle générale de compensation s'applique : la compensation prend la forme d'une reconfirmation d'une utilisation agricole dans une zone non confirmée ou peut également impliquer un PES régional pour des parcelles ou des zones avec une utilisation agricole actuelle appartenant à la région concernée. Dans ce dernier cas, il est tenu compte de la comptabilité spatiale et de la délimitation simultanée de la structure agricole et naturelle. La compensation pour le passage à une utilisation en dur se fait de préférence dans les zones d'utilisation en dur des plans de construction ou des plans d'exécution spatiale existants dans la région concernée et de préférence sur des terres à usage agricole." La préservation des 750 000 ha de zone agricole se fait à l'échelle de la Flandre. Dans les AGNAS-PES de 2020-2021, quelques milliers d'hectares de zones agricoles non encore réaffirmées ont été confirmés.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent si, à ce stade du dossier, on sait déjà s'il sera nécessaire de procéder à des occupations et/ou expropriations planifiées, y compris pour la délimitation des bandes non constructibles le long des autoroutes.</p>	<p>Le réaménagement spatial du R0-Nord étant encore à l'étude, les parcelles menacées d'occupation ou d'expropriation n'ont pas encore été désignées avec exactitude. L'ajustement et la redéfinition des bandes non constructibles le long des autoroutes ne peuvent se faire qu'au niveau du projet et ne sont donc pas un sujet au niveau du plan. L'impact possible des bandes non constructibles modifiées fait l'objet de la discipline Homme-Espace dans le RIE du plan. En ce qui concerne les expropriations éventuelles, il n'a pas encore été décidé à ce stade du processus de planification si un plan d'expropriation sera lié au PESR. Cela fait partie de la phase de l'avant-projet de PESR.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique indiquent que le plan ne prévoit pas la construction de parkings P+R liés à des transports publics efficaces vers la Région de Bruxelles-Capitale.</p>	<p>La construction de parkings P+R ne fait en effet pas partie du processus de planification intégrée pour le réaménagement du R0 Nord, puisqu'elle fait déjà aujourd'hui l'objet de travaux dans le cadre du programme Travaux sur le Ring. Dans le cadre de ce programme, plus de 300 millions d'euros seront investis dans la construction de plus de 115 km de pistes et d'autoroutes cyclables et d'une cinquantaine d'ouvrages d'art connexes. En outre, plus de 30 km de pistes cyclables seront construites dans le cadre de Brabantnet. Afin de réaliser le transfert modal, le programme "Travaux sur le Ring" prévoit de nouvelles lignes de transport public ainsi que de nombreuses pistes cyclables. La "Vision de la mobilité 2020" de De Lijn a donné naissance au Brabantnet : 3 lignes de transport public de haute qualité (le ringtrambus, le tram express et le tram de l'aéroport) reliant la Périphérie flamande à Bruxelles. Vu l'impératif de la rapidité, de la capacité, du confort de voyage, de la ponctualité et de l'attractivité, le choix du transport public de haute qualité s'imposait comme critère de départ. La liaison tangentielle (connexion au ring) sera initialement réalisée comme une ligne de trambus en site propre sur les deux tiers</p>

	<p>du trajet. Les autres lignes seront des trams en site propre.</p> <p>Enfin, le programme "Travaux sur le Ring" contient un grand nombre de "pôles de multimodalité" (points P+R), des endroits où vous pouvez facilement passer d'un mode de transport à un autre. Selon l'endroit, vous trouverez des parkings à vélos, des arrêts de tram et de bus, des véhicules partagés...</p>
<p>Les réponses à la consultation publique demandent si le raccordement de la R22 sera toujours inclus dans les étapes ultérieures du dossier.</p>	<p>Comme mentionné dans d'autres questions, la déconnexion de la R22 est nécessaire afin de respecter les directives de sécurité routière sur les autoroutes. L'objectif de fournir une infrastructure routière sûre pour le trafic a des conséquences, notamment la déconnexion de la R22.</p> <p>Le cycle 2 de cette étude analysera s'il est possible de connecter la R22 au R0, à condition d'utiliser une conception différente. Cela ne sera possible que dans les alternatives 2 et 3 avec des routes parallèles, et avec un profil de 2x1 voie sur la R22.</p> <p>Des moments de concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale ont déjà eu lieu et cela sera certainement poursuivi à l'avenir afin d'obtenir une coordination optimale.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique indiquent que la STIB pourrait également transporter des passagers de/vers la périphérie bruxelloise afin de mieux desservir cette périphérie.</p>	<p>Si des interférences sont constatées entre les liaisons de transports publics 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 publics. Toutefois, toutes les liaisons en transports publics dans l'environnement large du R0 ne sont pas incluses dans ce plan.</p> <p>Dans la note d'orientation, le processus de réaménagement spatial du R0 (E40-E40) s'inscrit dans le cadre du programme « Travaux sur le 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. Le réaménagement du R0 n'est donc pas isolé, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / possibilités / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique indiquent qu'il est important de se concentrer sur les différents modes de transport.</p>	<p>Le plan a pour objectif de faciliter l'ambitieux transfert modal en augmentant l'accessibilité multimodale de la région. Lors du réaménagement du R0, un certain potentiel de circulation cyclable et de transport public sera également développé au-dessus, sous et le long du R0. Les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures supplémentaires visant une plus grande fluidité de la circulation pour les usagers doux et les transports publics seront prévues.</p> <p>Il est également fait référence au programme « Travaux sur le Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité ne nécessitera 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.</p> <p>De plus, l'objectif est naturellement de concevoir et de dimensionner le R0-Nord de manière à ce qu'il corresponde à la situation future en 2030, lorsqu'une répartition modale ambitieuse aura été réalisée et que la part des déplacements en voiture aura diminué. Dès lors, l'étude intègre un scénario transparent dans le cadre duquel il est vérifié si que le R0-Nord n'est pas surdimensionné dans les différentes alternatives de base étudiées et les variantes avec une voie de moins.</p>
<p>Les réponses à la consultation publique appellent à une expansion du réseau de transport public en Flandre et à Bruxelles.</p>	<p>Lors du réaménagement du R0, un certain potentiel de circulation cyclable et de transport public sera également développé au-dessus, sous et le long du R0. Les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures supplémentaires visant une plus grande fluidité de la circulation pour les usagers doux et les transports publics seront prévues.</p> <p>Il est également fait référence au programme « Travaux sur le Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité ne nécessitera 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.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent pourquoi nous ne regardons pas au-delà de 2030, mais plutôt vers 2040 ou 2050. Combien de temps le ring réaménagé sera-t-il suffisant ?</p>	<p>Les différentes alternatives et variantes qui ont été développées pour le réaménagement du R0 Nord ont toutes été calculées dans un modèle de trafic macroscopique. Un tel modèle de trafic est mis à jour toutes les x années. La version utilisée pour calculer le projet R0 Nord, appelée le Modèle de trafic régional (RVM) de la périphérie flamande v.3.7.1, a été élaborée avec 2030 en point de mire. En d'autres termes, pour les différentes alternatives et variantes du R0 Nord, on a examiné comment la nouvelle infrastructure fonctionnerait en 2030. Le modèle de trafic disponible ne permettait pas, à l'époque, d'envisager un avenir plus lointain, par exemple l'horizon 2040. Que cette année future coïncide plus ou moins avec la fin des travaux est plutôt une coïncidence et certainement pas un fait délibéré.</p>

<p>Les réactions et les avis demandent si l'alternative avec des routes parallèles peut être supprimée.</p>	<p>L'alternative avec des routes parallèles a été incluse parce que nous constatons que le ring a une double fonction et ne peut pas remplir cette fonction partout. À savoir, une fonction pour le trafic de transit à longue distance et pour le trafic ayant une origine ou une destination le long du RO. Nous étudions si la séparation de ces flux sera bénéfique pour la fluidité.</p> <p>Le scénario parallèle reste une alternative raisonnable, tant du point de vue des objectifs du plan que de la méthodologie du processus, et ne peut donc être abandonné.</p> <p>Dans l'évaluation appropriée du cycle 1 (voir l'annexe 8 de la note de cadrage 2), les trois alternatives et leurs variantes ont été évaluées. Il a été estimé que l'alternative latérale ne répond pas suffisamment à l'objectif du plan. L'alternative 2, parallèle, sera retenue dans le cycle 2, à l'instar de l'alternative 1. Sur la base d'études et d'optimisations supplémentaires, une évaluation appropriée sera à nouveau effectuée pour l'alternative 2 (parallèle) dans le cycle 2. En outre, après une analyse approfondie des goulets d'étranglement réalisée à l'aide du modèle de trafic régional, les échangeurs ont été optimisés dans le cycle 2 du processus. Naturellement, nous tenons également compte des autres effets sur l'environnement, à savoir le bruit, l'air et la sécurité.</p>
<p>Les réponses et avis de la consultation publique demandent pourquoi il faut construire des voies supplémentaires. N'est-il pas préférable de préserver le statu quo ?</p>	<p>Le RO Nord actuel se caractérise par un aménagement non conforme et dangereux, où les échangeurs et les bretelles d'entrée/sortie sont beaucoup trop proches les unes des autres. Par conséquent, les nombreux mouvements d'entrée et de sortie et d'entrecroisement doivent souvent être effectués à une distance trop courte, ce qui les rend très difficiles. Cela entraîne des situations dangereuses, des accidents et une mauvaise circulation sur le RO. Cette dernière entraîne à son tour de nombreux embouteillages régionaux sur le réseau routier secondaire, avec de nombreuses conséquences négatives pour la qualité de vie des zones résidentielles.</p> <p>De plus, le Ring se situe dans une région très dynamique où non seulement la croissance démographique, mais également la croissance socio-économique sont plus élevées que dans le reste de la Belgique. La croissance à l'horizon 2030 devrait également être plus forte que dans les autres régions. Cette croissance ne fera qu'accroître les problèmes d'encombrement et de désagrément de la circulation évoqués plus haut.</p> <p>Si le ring est réaménagé conformément aux directives et comme décrit dans la note d'orientation du processus de planification intégrée (PPI) - une variante légère à 2x4 voies ou une variante parallèle à 2x (3+2) voies -, cet aménagement sûr pour le trafic garantit en même temps un meilleur fonctionnement et une circulation plus fluide (voir l'objectif 1 du plan). En conséquence, de nombreux mouvements de trafic régional de transit, qui s'effectuent actuellement via le réseau routier secondaire, reviendront sur le ring (voir l'objectif 2 du plan). Dès lors, la charge sur le RO reste élevée, mais le volume de trafic dans les zones résidentielles diminue.</p> <p>Lorsque, en outre, une répartition modale ambitieuse (RMA) est appliquée, dans laquelle la part de la voiture est au maximum de 50% (au lieu de 68% aujourd'hui), une diminution globale du trafic automobile et donc des déplacements en voiture, est constaté. Toutefois, cette diminution n'est visible que sur le réseau routier secondaire et non sur le ring. Le taux de saturation du RO reste toujours élevé, ce qui indique que le ring continue de jouer un rôle important dans l'accès des voitures à la région dans cette situation de RMA.</p> <p>Lorsque, outre le scénario avec la RMA, une voie de moins est appliquée, un phénomène inverse se produit : la capacité réduite repousse davantage de trafic sur le réseau routier secondaire. La charge sur le réseau routier secondaire reviendra alors au même niveau que dans un scénario de base avec un ring réaménagé sans RMA. Ou en d'autres termes : les effets positifs de la RMA sont largement annulés par la réduction de la capacité sur le RO. Et ce, alors que la pression et le taux de saturation sur le RO demeurent (également) élevés.</p> <p>Il est clair que le RO, en combinaison avec les autres routes principales d'une part, et le réseau routier secondaire, d'autre part, sont deux vases communicants. Plus de trafic sur le RO signifie moins de trafic sur le réseau routier secondaire et inversement. Dans un scénario RMA, également. Il est donc important - en partant d'une RMA - de trouver un bon équilibre entre la capacité et la charge du RO et la charge du réseau routier secondaire. Les calculs ont démontré que cet équilibre était légèrement meilleur dans les alternatives de base avec RMA que dans les mêmes alternatives avec une voie de moins.</p>
<p>Les réponses et avis de la consultation publique demandent de préciser les effets des ajustements du périphérique sur les routes d'accès environnantes et les grands axes de circulation à travers la Belgique.</p>	<p>L'impact sur les différents axes est pris en compte à l'aide des modèles de trafic. Le réseau du modèle de trafic comprend non seulement le réseau à proximité immédiate du RO-Nord, mais également les routes (principales) du reste de la Belgique et une sélection de routes principales des pays voisins. Le fait qu'un trafic de transit plus important puisse être attiré est donc pris en compte, à l'instar des effets positifs ou négatifs de ce phénomène. Les effets sur la partie sud du RO ont également été pris en compte dans les calculs du modèle, et donc également dans le RIE du plan et l'ACAS. Toutefois, l'accent n'a pas été mis spécifiquement sur le RO-Sud, car la distance jusqu'à la zone d'étude augmente déjà et, pour des raisons pratiques, il est impossible de se concentrer sur tous les tronçons routiers en Belgique. Cela a été fait pour les routes principales reliées au RO-Nord, et les effets sur les temps de trajet sur les tronçons plus longs sont un paramètre qui est pris en compte dans le PPI.</p> <p>Une étude RIE stratégique sur le RO-Nord a déjà été réalisée par le passé. Elle a démontré que l'impact sur le RO-Sud était limité en cas de réaménagement du RO-Nord existant. Pour les concepts plus étendus (tunnel sous Bruxelles, grand ring autour de Bruxelles ...), l'impact sur la partie sud du RO pourrait être plus important, mais ces concepts n'ont pas été retenus.</p>

<p>De nombreuses réactions à la consultation publique craignent que l'augmentation du nombre de voies n'entraîne une augmentation du trafic, avec des effets négatifs en termes de qualité de vie, de pollution atmosphérique, de climat, d'impact de l'azote sur les zones naturelles, etc.</p> <p>Les réponses et les avis de la consultation publique indiquent qu'un pont paysager étendu au niveau du Laarbeekbos est souhaitable. Ce pont paysager étendu / cet écoduc maximal aurait, en combinaison avec un tampon vert ciblé, un effet plus positif sur les aspects environnementaux.</p>	<p>Les effets y afférents sont analysés dans l'étude sur les incidences environnementales. Les méthodes d'analyse utilisées permettent de cartographier l'attraction du trafic à partir d'autres points du réseau, ce qui est donc inclus dans l'étude. Toutefois, le modèle utilisé n'est pas en mesure d'identifier la naissance de déplacements supplémentaires (ce que l'on appelle le trafic induit). Cet aspect n'a donc pas pu être pris en compte quantitativement.</p> <p>La longueur du pont paysager/tunnel doit trouver un équilibre entre un maximum d'écoconnectivités (humides via les pistes, les zones boisées, prairies), et donc un long pont, et éviter au maximum les impacts négatifs : limitation des émissions concentrées d'azote à l'embouchure des tunnels, et impact minimal sur les flux d'eaux souterraines. Compte tenu des réactions à la consultation publique, le cycle 2, d'une part, optimise encore le profil longitudinal du R0-Nord dans cette sous-zone et, d'autre part, comprend une variante supplémentaire dans laquelle le pont paysager au niveau du Laarbeekbos est porté de 90 mètres à 180 mètres. Pour les alternatives et les variantes du cycle 2 (et donc aussi pour la variante supplémentaire avec un pont paysager de 180 mètres au niveau du Laarbeekbos), une évaluation sera à nouveau réalisée sous différents angles, y compris dans le cadre du RIE du plan. La coordination avec les plans et projets actuels, notamment le projet d'aménagement du territoire pour Hoeve Hooghof et ses environs, reste un point d'attention constant.</p>
<p>Les réactions et avis à la consultation publique demandent de préciser la manière dont l'intégration paysagère et les connexions écologiques seront renforcées.</p>	<p>Les ambitions de renforcer l'écoconnectivité longitudinale et transversale ainsi que la qualité de l'intégration paysagère du ring font partie intégrante de l'objectif du plan. L'écoconnectivité souhaitée est synthétisée dans la carte d'écoconnectivité souhaitée (qui est coordonnée avec les différents acteurs impliqués dans la zone, y compris le projet stratégique Groene Noordrand) et est ensuite concrétisée dans l'élaboration de l'étude de conception (à la fois dans les phases de plan et de projet).</p>
<p>Les réponses et avis de la consultation publique demandent de préciser la manière dont le réseau vert-bleu sera renforcé et intégré dans le paysage dans ce dossier. Avec un accent supplémentaire sur la nature humide et la restauration des connexions historiques.</p>	<p>Comme indiqué dans la note de cadrage, le réaménagement du R0 Nord est considéré comme une opportunité de lier les ajustements de l'infrastructure à la création de liens naturels, entre les zones naturelles et vertes de chaque côté du R0 Nord. L'ambition est en effet de maintenir l'infrastructure du R0 aussi compacte que possible pour libérer de l'espace à d'autres fins. Une grande attention est accordée à la restauration et au renforcement des réseaux vert-bleu et aux mesures de défragmentation. À intervalles réguliers, par exemple, des passages pour la faune seront aménagés sous ou au-dessus de l'infrastructure routière. De cette manière, le réaménagement du R0-Nord peut générer des effets positifs sur les écosystèmes et les espèces flamands et bruxellois. Pour la réalisation de ces liaisons naturelles, le réseau vert-bleu sera renforcé à deux échelles : les pôles verts à grande échelle, d'une part, et le réseau vert-bleu à maillage fin, d'autre part. En effet, plusieurs grandes zones de loisirs et d'espaces ouverts de grande valeur existent à proximité de la zone du projet. Ainsi, la Woluwe et sa vallée, parmi d'autres, est sélectionnée comme l'un des 4 pôles verts, sur lequel un effort maximal est fait.</p> <p>Au niveau de l'échangeur R0-A201, par exemple, le revêtement routier sera considérablement réduit à l'avenir. L'espace ainsi libéré sera occupé par la Woluwe ouverte et même par un bassin tampon sur le cours d'eau. Cela profitera aux zones humides. Pour découvrir cette nature et ces eaux libres, un sentier pédestre et une piste cyclable seront également aménagés. Ces ambitions sont étendues à tous les cours d'eau de la zone du projet R0 Nord.</p>
<p>Les réactions et les avis de la participation publique demandent de préserver les précieux accotements et de renforcer <u>autant que possible les structures vertes existantes, telles</u> que le Laarbeekbos, le Tangebeekbos, Hoogveld-Drie Fonteynen, la vallée de la Woluwe, ... et que les zones vertes du Laarbeekbos soient préservées.</p>	<p>Les structures vertes mentionnées ici ont été incluses dans l'étude.</p> <p>Dans la zone du Laarbeekbos, différentes variantes sont étudiées avec un profil longitudinal abaissé et des ponts paysagers comme connexions écologiques. En tout état de cause, le site Natura 2000 du Laarbeekbos n'est affecté par aucune des alternatives et variantes proposées.</p> <p>La zone Tangebeekbos-Hoogveld sera également améliorée dans toutes les alternatives et variantes : par exemple, des écopassages seront créés entre Hoogveld et Tangebeekbos.</p> <p>La zone de Zaventem et de la vallée de la Woluwe sera améliorée grâce aux nouvelles conceptions du complexe de raccordement Henneaulaan et au projet de réaménagement du noeud du R0 avec l'A201. La connexion le long du R0 et traversant le noeud de l'E19 vers les zones d'expansion forestière à l'ouest de l'E19 à Machelen et Vilvorde, est également étudiée. Il en va de même pour les connexions près du noeud E40/R0 et de l'E40/R22 (Crainhem) près de la Woluwe et de Kleine Maelbeek .</p> <p>La protection maximale des accotements de valeur est incluse dans l'élaboration ultérieure des alternatives et des variantes.</p>

<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent que les connexions écologiques soient sauvegardées et renforcées autant que possible, y compris au niveau de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la ligne de chemin de fer longeant la N9 - Laarbeekbos avec un large surplomb - la vallée du Tangebeek 	<p>Dans le cadre des objectifs 2 et 4 du plan (augmentation de la qualité de vie dans les environs, comme la biodiversité, l'intégration paysagère et la prévention de l'effet de barrière), notre objectif est également de préserver et de renforcer les connexions écologiques. L'exécution plus détaillée est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le tunnel au niveau de la ligne ferroviaire (N9) est inclus dans nos "connexions à garantir" pour le réseau vert-bleu. - Dans le cycle 2, le profil longitudinal du R0-Nord dans la sous-zone du Laarbeekbos est optimisé davantage en fonction des variantes de ponts paysagers (2 variantes avec deux larges ponts paysagers et 1 variante avec un pont paysager maximum). Afin d'affiner ainsi les liaisons transversales à garantir et leur connexion avec le paysage environnant au niveau du concept/plan. Dans la sous-zone de Wemmel-Jette, le profil longitudinal de base avec passages souterrains a été examiné ainsi que les variantes pour le profil longitudinal abaissé avec pont de base et pont maximal, qui seront élaborés en termes paysagers. - Dans la zone de Vilvorde, la liaison paysagère au niveau de Tangebeekbos et Klein Hoogveld forme un passage souterrain important. Cette connexion paysagère est reprise dans les « liaisons à garantir » et a également été retenue comme "pôle vert" important. La vision de la connexion écologique longitudinale a été incluse dans la carte de la connectivité écologique.
<p>Les réactions et les avis de la consultation publique demandaient que l'aménagement des espaces verts soit guidé par des critères écologiques plutôt que par des critères visuels et paysagers. Comment cela fonctionne-t-il dans ce cas ?</p>	<p>L'objectif 2 du plan cible l'amélioration de la qualité de vie autour du R0 en tenant compte des aspects de la qualité de vie dans l'environnement tels que le bruit, l'air, la santé, le climat, la biodiversité, l'eau, etc. Dans les centres des villages avoisinants, nous visons, entre autres, la réduction du trafic de contournement grâce au réaménagement du R0. L'objectif 4 du plan se concentre sur l'intégration paysagère de l'infrastructure (le R0 et les routes secondaires) dans l'environnement afin de réduire l'effet de barrière spatiale et environnementale du Ring et ainsi améliorer la qualité de vie dans le voisinage immédiat et contribuer à la restauration et au renforcement des liaisons vertes, bleues et écologiques. Cela réduira l'effet de barrière du Ring, non seulement pour les humains, mais également pour la flore et la faune.</p> <p>Ces objectifs du plan ont conduit, entre autres, à une étude sur les connexions écologiques. Une carte de l'écoconnectivité a été établie, en examinant les connexions boisées, herbeuses et humides et la manière dont elles peuvent être davantage engagées dans un environnement plus large. Cela a conduit à l'inclusion de deux chiffres importants dans la note de cadrage 2 : les connexions à garantir et le plan de développement à inclure en fonction des réaffectations influencées par le renforcement de la structure des espaces ouverts. En effet, il est important que les connexions écologiques prévues au-dessus/sous/long du R0 puissent fonctionner en réseau.</p> <p>Un plan de gestion à part entière ne peut être élaboré qu'au niveau du projet et ne constitue pas une composante du plan PESR. Les zones de chantier potentielles seront soumises à une évaluation environnementale durant le cycle 2. L'impact possible sur les valeurs naturelles spéciales est donc étudié. L'obligation de compensation, ainsi que la manière et le lieu de paiement de la compensation, ne peuvent être définis en détail qu'au niveau du projet. La législation alors en vigueur devra être respectée.</p>
<p>Les réactions et les avis indiquent que des éléments manquent dans le réseau vert-bleu. Il s'agit, d'une part, de l'absence des accotements précieux du R0 et des échangeurs et, d'autre part, des parties du réseau situées en dehors du contour du plan. Un réseau ne fonctionne que s'il ne comporte pas de manquements irrémédiables. Il est demandé que les destinations agricoles soient affinées afin qu'elles contribuent le plus possible au réseau vert-bleu.</p>	<p>En fonction des objectifs du plan concernant la qualité de vie et l'intégration paysagère, la note de cadrage se concentre clairement sur l'amélioration et la contribution à la récupération et au renforcement des connexions vertes, bleues et écologiques pour les personnes, la nature et les animaux. Dans le cas des connexions à garantir, il est également clairement indiqué que cela concerne tant les connexions transversales que longitudinales. Les accotements et l'espace à proximité du R0 en font partie.</p> <p>En effet, un réseau écologique ne fonctionne que s'il ne comporte pas de manquements irrémédiables. Toutefois, puisque le plan traite du réaménagement spatial du R0-Nord, il est évident que seuls les réaménagements situés à proximité immédiate du R0-Nord seront inclus. La zone de planification préliminaire qui a été incluse dans la note de cadrage 2 indique la zone/les communes dans lesquelles les réaffectations sont envisagées.</p>
<p>Les réactions portent sur le risque d'inondation lié aux infrastructures cyclables sous le R0.</p>	<p>Lors de la construction de toute nouvelle infrastructure cyclable, le tampon nécessaire des eaux doit être étudié afin de minimiser le risque d'inondation. Il s'agit d'une condition préalable importante pour le développement de projets d'infrastructures cyclables.</p>
<p>Les réponses et les avis de la consultation publique indiquent que les connexions et les autoroutes cyclables ne sont que peu prises en compte. Il est demandé de garder ouverts les différents scénarii de connexion au réseau cyclable ou de les inclure dans l'étude.</p>	<p>La piste cyclable du ring est une liaison à garantir dans le cadre du processus de planification intégrée (PPI), à côté des liaisons cyclables régionales/autoroutes cyclables (essentiellement radiales), notamment la F2, la F212 et la F213.</p> <p>Le tracé exact de la piste cyclable du ring et sa connexion avec les autoroutes cyclables (entre autres la partie entre la N8 (Dilbeek) et la F212 (Asse)) seront étudiés en détail et comparés à d'autres tracés possibles. Cela se fait dans le cadre des projets Quick-Win (= sous-étude en cours) du ring et de la procédure habituelle (c'est-à-dire qu'elle ne relève pas du champ d'application du PESR). La pondération entre les différents itinéraires est en partie réalisée sur la base d'une analyse multicritères. La valeur d'agrément est un critère important qui fait partie de l'analyse multicritères de tous les projets Quick-Wins.</p> <p>Les liaisons cyclables régionales/autoroutes cyclables sont donc certainement prises en compte.</p>

<p>Les réactions et avis de la consultation publique suggèrent qu'un réseau cyclable et de transports publics complet, de haute qualité et performant, devrait être déployé.</p>	<p>L'étude se base sur les réseaux des différents modes dans la situation de référence (dans laquelle tous les projets connus ont été inclus). Plus que jamais, des investissements sont réalisés dans des solutions alternatives, telles que des liaisons cyclistes rapides, des liaisons de transport public de haute qualité et également des points de multimodalité faciles dans la grande périphérie. Plus que jamais, on se rend compte que la solution ne réside pas uniquement dans le réaménagement du ring, mais également dans les alternatives. Quelle que soit la solution privilégiée qui sera finalement retenue, l'objectif est d'améliorer et de fluidifier les liaisons pour les vélos, les transports publics et les piétons.</p> <p>Inciter les gens à abandonner la voiture en faveur du vélo, du train, du tram, du bus, de la marche... Nous allons accélérer ce processus, que ce soit en dehors du PESR, par le biais de ce que l'on appelle les "quick wins". Récemment, il a été décidé d'allouer 140 millions d'euros supplémentaires à des projets cyclables dans la périphérie flamande. Cela représente 45 km d'infrastructures cyclables supplémentaires et 30 ouvrages d'art supplémentaires. Cela porte à 300 millions d'euros l'investissement total pour le vélo dans cette législature, ce qui permet de construire 115 km de pistes cyclables et d'autoroutes cyclables.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent de préciser la manière dont l'accessibilité multimodale est réalisée.</p>	<p>Dans le processus de planification intégrée pour le réaménagement du RO Nord, plusieurs connexions pour les vélos et les transports publics sont incluses comme conditions préalables. En effet, un des objectifs du plan est d'améliorer l'accessibilité multimodale de l'environnement : les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures de flux supplémentaires pour les transports lents et publics seront prévues. En d'autres termes, l'effet de barrière du Ring pour les piétons, les cyclistes et les transports publics sera réduit. De même, le programme plus large "Travaux sur le Ring" se concentre plus que jamais sur la facilitation des déplacements durables dans cette région sujette aux embouteillages. Grâce aux nouvelles infrastructures cyclables et de transports publics réalisées dans le cadre du programme Travaux sur le Ring, cette zone du projet accède à une structure plus finement maillée que ce n'est le cas aujourd'hui et offre de réelles alternatives de transport.</p>
<p>Les réactions et avis ont demandé si des pistes cyclables locales pouvaient également être construites pour desservir les écoles, les zones d'activités et autres.</p>	<p>Toutes les intersections des pistes cyclables avec le RO seront conçues de manière qualitative et sûre. En outre, plusieurs autoroutes cyclables seront réalisées dans le cadre d'un projet Quick Win, ce qui signifie qu'elles seront mises en œuvre avant le début des travaux sur le RO. Elles maximisent le lien avec les zones industrielles et les communes environnantes, entre autres. De cette manière, les zones d'emploi situées à proximité du RO peuvent également être atteintes de manière alternative pendant les travaux du RO.</p> <p>Pour les connexions cyclables locales, nous devons vous renvoyer à la commune compétente en la matière.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent de préciser l'état des lieux afférent à la piste cyclable du ring, la manière dont elle sera intégrée dans le PPI, si elle est incluse dans la situation de référence et si le tracé exact est déjà connu, notamment pour la zone de Vilvorde.</p>	<p>La sélection et la construction de nouvelles pistes cyclables n'entrent pas dans le champ d'application du PESR du réaménagement du RO-Nord.</p> <p>La piste cyclable du ring est un maillon à garantir dans le cadre de ce PPI pour le réaménagement du RO-Nord, mais le tracé est encore à l'étude. Le tracé est indiqué sur les schémas, les croquis conceptuels et les cartes du PPI, avec la mention "en cours d'étude", de sorte que le tracé de la piste cyclable du ring peut encore changer.</p> <p>Pour la piste cyclable du ring, une étude partielle a été lancée en 2021, dans le cadre d'un Quick Win, sur le tracé du tronçon entre l'A12 et le canal à Vilvorde. Nous construisons cette route pour former une connexion entre les autoroutes cyclables F28, F214 et F23. Pour l'instant, la piste cyclable du ring traversant le canal est encore une zone de recherche et donc peu claire dans sa description exacte et le choix de son tracé. Pour ce tronçon, l'étude doit encore être lancée afin de déterminer le tracé définitif. La construction de la piste cyclable du ring et le raccordement à la F23 permettront d'assurer une liaison temporaire via la rive gauche vers Vilvorde. En outre, l'étude actuelle n'entravera évidemment pas la réalisation d'autres études. La relation entre le ring et la FRO fait, pour l'instant, également l'objet d'une recherche plus approfondie dans le cadre des différentes sous-études des gains du ring.</p> <p>L'aménagement des espaces verts de Drie Fonteinen ne fait pas partie du champ d'application de ce processus de planification.</p> <p>Concernant la F1, nous pouvons dire que nous nous sommes basés sur la carte du MTP et sur l'AM sur la désignation des autoroutes cyclables du 15/03/2018. On constate que le F1 se prolonge jusqu'au pont Europa où il rejoint le F23. Nous comprenons le souhait d'une liaison cyclable fluide et rapide sur la rive droite, car le canal a un effet de barrière, compte tenu également de tous les aménagements qui y sont réalisés.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que Bruxelles doit construire davantage de pistes cyclables.</p>	<p>Non seulement en Flandre, mais également dans la Région de Bruxelles-Capitale, beaucoup d'efforts sont consacrés à la construction de pistes cyclables sûres et confortables. Consultez l'adresse www.bike.brussels.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique ont indiqué qu'une piste cyclable longeant le ring serait peu utilisée.</p>	<p>La piste cyclable du ring a pour objet de proposer une alternative aux déplacements qui sont actuellement effectués en voiture (par exemple, pour les déplacements domicile-travail). Naturellement, la conception de toutes nos véloroutes tient compte du confort, de la santé et de la sécurité des cyclistes, afin de rendre les déplacements en vélo aussi agréables et attrayants que possible.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent qu'il convient de viser un réseau cyclable de haute qualité, conformément au plan Good Move de la Région de Bruxelles-Capitale.</p>	<p>La poursuite du développement du réseau cyclable de haute qualité est incluse dans le processus de planification intégrée par le biais des connexions cyclables à garantir, qui sont en tout cas des conditions préalables au réaménagement du RO Nord. En outre, dans le cadre du programme plus large Travaux sur le Ring, un grand nombre de liaisons cyclables sont déjà réalisées, en coordination avec, entre autres, Bruxelles Mobilité.</p>

<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que l'accessibilité multimodale devrait être recherchée en investissant a priori dans les transports publics et le réseau cyclable.</p>	<p>Un des objectifs du plan de réaménagement du R0-Nord est de réduire l'effet de barrière du Ring pour les piétons, les cyclistes et les transports publics, afin d'améliorer ainsi l'accessibilité multimodale de la région. De plus, dans le cadre du programme plus large "Travaux sur le Ring", plusieurs "Quick wins" sont déjà mis en œuvre, par exemple pour le vélo et les transports publics. Dans le cadre de ce programme, plus de 300 millions d'euros seront investis dans la construction de plus de 115 km de pistes et d'autoroutes cyclables et d'une cinquantaine d'ouvrages d'art connexes. En outre, plus de 30 km de pistes cyclables seront construites dans le cadre de Brabantnet. Afin de réaliser le transfert modal, le programme "Travaux sur le Ring" prévoit de nouvelles lignes de transport public ainsi que de nombreuses pistes cyclables. La "Vision de la mobilité 2020" de De Lijn a donné naissance au Brabantnet : 3 lignes de transport public de haute qualité (HOV). Vu l'impératif de la rapidité, de la capacité, du confort de voyage, de la ponctualité et de l'attractivité, le choix du transport public de haute qualité s'imposait comme critère de départ. La liaison tangentielle (connexion au ring) sera initialement réalisée comme une ligne de trambus en site propre sur les deux tiers du trajet. Les autres lignes seront des trams en site propre. Enfin, le programme "Travaux sur le Ring" contient un grand nombre de "pôles de multimodalité", des endroits où vous pouvez facilement passer d'un mode de transport à un autre. Selon l'endroit, vous trouverez des parkings à vélos, des arrêts de tramway et de bus, des véhicules partagés, un Park & Ride...</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent si un aménagement cyclable sûr le long du canal (côté Vilvorde) en direction de Bruxelles, sera également créé.</p>	<p>Préalablement au réaménagement du R0 Nord, plusieurs Quick Wins seront réalisés. Y compris une véloroute sur le côté est du canal, le long de la voie ferrée entre la gare de Vilvorde et la Haachtsesteenweg, d'où l'on peut se rendre à Bruxelles et à Zaventem à vélo. De plus, sur le côté ouest du canal, une autoroute cyclable est aménagée en direction de Bruxelles. La Vlaams Waterweg aménagera une passerelle pour piétons au-dessus du canal, mais celle-ci sera également accessible aux cyclistes, ce qui permettra aux piétons et aux cyclistes de se rendre de Drie à Vier Fonteinen, se connectant ainsi à la F23 qui longe le canal en direction de Bruxelles sur la rive ouest. Toutefois, cette question n'est pas couverte par le processus de planification actuel.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent un passage sécurisé pour les cyclistes aux entrées et sorties de la Dikke Beuklaan.</p>	<p>La réalisation d'un passage sans conflit entre les cyclistes sur la Dikke Beuklaan et le trafic motorisé vers/ depuis le CR, fait partie d'une recherche de conception supplémentaire.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique appellent à de nouveaux investissements dans le réseau cyclable.</p>	<p>Lors du réaménagement du R0, un certain potentiel de circulation cyclable et de transport public sera également développé au-dessus, sous et le long du R0. Les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures supplémentaires visant une plus grande fluidité de la circulation pour les usagers doux et les transports publics seront prévues. Il est également fait référence au programme « Travaux sur le Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité ne nécessitera 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.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique ont demandé de préciser le motif pour lequel des feux de circulation pour vélos ont été installés sur le site récent de la F202.</p>	<p>Cela n'entre pas dans le cadre de ce processus de planification intégrée. Les feux de circulation de ce projet sont conçus pour maximiser la sécurité des cyclistes en éliminant tous les conflits vélo/voiture.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent d'identifier les responsables de l'entretien des autoroutes et pistes cyclables.</p>	<p>Dans le cadre du programme "Travaux sur le Ring", plusieurs autoroutes cyclables sont en cours de construction. Les accords nécessaires à l'entretien seront conclus pour chaque projet.</p>
<p>Un avis demande de tenir compte, non seulement, du nombre d'intersections (complexes), mais également des pentes de l'itinéraire, dans le cadre de l'étude qualitative du fonctionnement du réseau cyclable.</p>	<p>Ces données n'étant pas connues à ce stade, elles ne peuvent être prises en compte. Par précaution, il est donc supposé que l'infrastructure ne répond qu'aux normes minimales, sans apporter de qualité supplémentaire. Dans les étapes suivantes, lorsque la conception de l'infrastructure sera plus détaillée, des aspects tels que la pente, etc. seront pris en compte.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent si les nouvelles modalités cyclables sont prises en compte (évolution du nombre de cyclistes, mais également l'augmentation du nombre de vélos électriques et des "speedpedelecs").</p>	<p>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'utilisateurs.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent que les plans actuels du Green Energy Park et du Research Park soient pris en compte. En outre, il est demandé de mettre l'accent sur la répartition modale pour ce site : centre de mobilité, transports publics ...</p>	<p>Le projet/la vision principale du Green Energy Park est inclus dans l'étude de conception du cycle 2. La portée du projet est limitée au réaménagement et donc au voisinage immédiat du R0-Nord. Les interférences avec le réseau de bus et de tramway existant ou prévu sont donc définitivement envisagées. En revanche, l'extension ou l'optimisation de ces lignes ou arrêts pour les transports publics (tant les lignes de bus ou de tramway que le trafic ferroviaire) sur le réseau secondaire ne fait pas partie du champ d'application du PPI R0-Nord.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent de préciser la gestion ultérieure de la tarification routière.</p>	<p>La tarification routière est un des moyens permettant de parvenir à une "répartition modale ambitieuse" (RMA). Il ne s'agit donc pas de la tarification routière en soi, mais de l'objectif visé par cette mesure : la réduction de la part des mouvements de trafic motorisé. Ces derniers seront discutés dans la section "Prédiction et évaluation de l'impact dans un scénario transparent avec RMA".</p>

<p>Les réactions à la consultation publique demandent des mesures fiscales telles que la tarification routière intelligente.</p>	<p>La réalisation d'un transfert modal ambitieux en tant que tel n'est pas un objectif du réaménagement du R0 Nord. Cela nécessite un ensemble de mesures (dont la tarification routière peut faire partie), qui sortent du cadre du présent processus de planification intégrée et seront envisagées au niveau flamand (et plus large). Toutefois, l'un des objectifs du processus est de faciliter l'ambitieux transfert modal en augmentant l'accessibilité multimodale de la région. Lors du réaménagement du R0, un certain potentiel de circulation cyclable et de transport public sera également développé au-dessus, sous et le long du R0. Les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures supplémentaires visant une plus grande fluidité de la circulation pour les usagers doux et les transports publics seront prévues.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique ont demandé que la formulation "Étant donné la taille et l'importance des projets (de mobilité) susmentionnés de part et d'autre de la frontière régionale, il est en effet nécessaire de développer une vision commune/coordonnée pour l'accessibilité multimodale de la zone du Plateau du Heysel - Parking C" soit révisée, car elle donne l'impression que seuls les projets de mobilité sont inclus, alors qu'il existe d'importants développements spatiaux dans la zone.</p>	<p>La formulation a été modifiée dans la note de cadrage.</p>
<p>Les réactions et les avis de la consultation publique soulignent que le dossier mentionne toujours le projet d'Eurostadium dans le parking C et souhaite qu'il soit supprimé, le permis pour ce projet ayant été définitivement refusé.</p>	<p>Étant donné qu'il s'agit en l'occurrence d'un passage littéral (citation) tiré du programme d'action de TOP Noordrand, qui n'entre pas dans le cadre de ce processus, il ne peut pas être simplement supprimé ici.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent si les plantations existantes le long du périphérique seront conservées et si elles seront détruites pour les écrans antibruit ou intégrées à ceux-ci.</p>	<p>L'intégration paysagère qualitative de l'infrastructure du ring est un objectif de planification important de ce projet. Dans la mesure du possible, les rangées d'arbres et les lisières boisées existantes le long du ring seront conservées ; dans la plupart des endroits, ces zones vertes entre l'infrastructure et les zones environnantes seront encore étendues et renforcées, ce qui est également conforme à l'objectif de renforcement de l'écoconnectivité longitudinale et transversale. Les mesures de protection contre le bruit nécessaires seront intégrées au paysage dans ces zones de contact vertes entre l'infrastructure du ring et les zones environnantes.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent de préciser les mesures qui seront prises pour limiter autant que possible le bruit du R0, entre autres au niveau du Tanghebeek à Vilvorde.</p>	<p>Le long du ring, des mesures de réduction du bruit seront déployées lorsque cela sera nécessaire et possible. Dans le cycle 2, les effets des mesures dites préventives seront modélisés dans le RIE du plan. Les mesures d'atténuation du bruit seront définies dans les règlements d'urbanisme. Lors de l'élaboration ultérieure du projet, l'harmonisation avec l'aménagement des zones environnantes sera abordée avec la commune concernée. Dans la zone de Vilvorde, des mesures d'insonorisation seront prévues lors du réaménagement du ring afin de limiter la contribution de ce dernier aux nuisances sonores dans les zones résidentielles environnantes, comme Koningslo.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent de préciser les matériaux qui seront utilisés pour la finition de la route.</p>	<p>Pour le moment, nous sommes encore dans une phase de planification où nous étudions les alternatives possibles au R0, note de cadrage chapitre 1. Les types de revêtement font partie de la phase de projet, où tout est en cours d'élaboration de manière plus concrète. Pour l'instant, nous ne pouvons donc pas faire de déclarations sur les mesures afférentes aux revêtements routiers pour les véhicules motorisés.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que, sur la base des conclusions de l'ACAS, il est peu justifié de prévoir une protection en fonction de l'air et du bruit dans certaines zones.</p>	<p>La nécessité ou l'emplacement de la protection n'est pas déterminé(e) par l'ACAS, mais examiné(e) dans le cadre du RIE du plan. Dans le cadre de cette étude RIE, des mesures d'atténuation (telles que la protection) sont imposées pour les endroits où des impacts négatifs sont identifiés.</p>
<p>Un avis demande que des points de mesure supplémentaires soient placés plus loin du R0 pour vérifier la situation de référence. Il est également demandé que la zone d'étude soit définie de manière un peu plus large.</p>	<p>La carte de bruit MIRA peut en principe être ajoutée, mais elle ne tient pas compte des bâtiments et donne donc une image très déformée. La zone du modèle de bruit a été délimitée sur la base des effets significatifs prévus du bruit. La manière dont cela a été fait concrètement est décrite dans le Rie du plan, section consacrée au bruit dans le rapport.</p>
<p>Un avis demande une évaluation d'impact détaillée pour la phase de construction, combinée à la phase de construction des chantiers voisins, tels que celui du Heysel.</p>	<p>La phase de construction sera examinée plus en détail dans la suite de l'étude (cycle 2). Toutefois, il est impossible de tenir compte de la phase de construction d'autres grands projets. Ils n'entrent pas dans le cadre de ce plan.</p>
<p>Un avis demande de ne pas utiliser les données des cartes de bruit du Département de l'Environnement (LNE) de 2011 pour la situation de référence concernant le trafic aérien. Les dernières données du BATC doivent être utilisées en raison des modifications des plans de vol et du nombre de vols.</p>	<p>Les données utilisées dans le RIE du plan dans le cadre de la discipline du bruit sont décrites dans la partie du rapport consacrée au bruit. En ce qui concerne le trafic aérien, les données de la société Brussels Airport Company sont utilisées.</p>

<p>Un avis indique que les valeurs limites de bruit pour les zones naturelles et forestières sont manquantes.</p>	<p>Dans le cadre du RIE du plan, discipline de la biodiversité, une étude a été menée, pour le groupe d'impacts "Perturbation de la faune (avifaune)", sur la superficie de la zone éventuellement impactée et nombre éventuel d'espèces affectées sur la base de l'augmentation prévue du bruit (sur la base des cartes de bruit fournies par l'expert du bruit), et ce, en relation avec les valeurs guides de perturbation (45 - 55 dB(A)).</p>
<p>Un avis indique que, pour la pollution atmosphérique et sonore, il manque une analyse qui démontre la mesure dans laquelle les valeurs recommandées pour la santé sont respectées dans la zone d'étude.</p>	<p>Les effets de l'air et du bruit sur la santé sont étudiés conformément au livre de directives sur l'évaluation des incidences environnementales du gouvernement flamand. Les aspects de l'exposition à la pollution atmosphérique et au bruit sont examinés en détail dans la partie du rapport consacrée à la santé.</p>
<p>De nombreux commentaires s'inquiètent des nuisances sonores que le réaménagement du R0 pourrait provoquer, entre autres pour les habitants de Crainhem, qui vivent dans la partie nord de la commune et sont très gênés par le bruit du ring et du viaduc de l'autoroute E40. Il est demandé de rénover les anciens murs antibruit entre l'échangeur E40 et la route d'accès à Wezembeek-Oppem et de trouver une solution pour le bruit du viaduc E40 (rénovation des joints et de l'asphalte, et/ou placement de murs antibruit) afin de pouvoir l'ajouter aux plans actuels.</p>	<p>L'impact sonore du plan est examiné dans le RIE, et des mesures d'atténuation seront proposées en cas d'effets négatifs et d'augmentation significative de la pollution sonore.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique soulignent que les normes de bruit, par exemple dans la Hendrik De Kosterlaan, sont déjà dépassées aujourd'hui. Avec le réaménagement du R0 et la construction de routes parallèles, le bruit atteindra des pics encore plus élevés, rendant la vie impossible dans la Hendrik De Kosterlaan. Aujourd'hui déjà, les murs antibruit le long de la R0 et de l'A10 sont indispensables. En outre, des écrans insonorisants sont également demandés le long du R0 à Zaventem et le long de la E19 après Bosveld à Machelen.</p>	<p>En cas d'effets négatifs importants du plan en termes de bruit, des mesures d'atténuation (telles que la protection) seront imposées. En raison des résultats de l'étude précédente (cycle 1), qui ont démontré que les normes de bruit étaient dépassées, des mesures préventives sont déjà mises en œuvre localement dans l'étude complémentaire (cycle 2), voir RIE du plan du cycle 1. Sur cette base, d'autres recherches seront menées et l'impact du bruit sera étudié plus avant.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique soulignent qu'aucune mesure des vibrations n'est désormais prévue dans l'étude, alors que l'impact de ces dernières ne doit pas être sous-estimé.</p>	<p>Les mesures de vibrations n'ont aucune valeur ajoutée pour le RIE du plan, car la situation prévue diffère trop de la situation actuelle.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent que les conceptions alternatives pour l'échangeur compact A12xR0 incluent un calcul de l'impact potentiel du bruit, mesuré pour les différentes hauteurs de niveau de l'échangeur. L'effet de l'installation de murs antibruit doit être étudié et calculé (cf. flux de déplacement du bruit au-dessus des murs). Des parois insonorisantes absorbantes et/ou courbes doivent être installées si nécessaire.</p>	<p>Le modèle de bruit tient compte de la configuration "3D" des nœuds. L'impact sonore des différentes alternatives et variantes est examiné dans le RIE, et des mesures d'atténuation (telles que des murs insonorisants absorbants et/ou courbes) seront proposées en cas d'effets négatifs et d'augmentation significative de la pollution sonore.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent que l'ACAS clarifie la manière dont les emplacements des émissions atmosphériques/bruit sont pris en compte.</p>	<p>Il a été impossible de tenir compte, dans l'ACAS, de la localisation des émissions. Ce point sera étudié dans le cadre du RIE du plan.</p>
<p>Un avis réclame une évaluation des mesures requises pour la santé. Cela peut impliquer des mesures supplémentaires par rapport à celles de la discipline Air. En outre, il convient d'accorder l'attention nécessaire aux éventuelles politiques d'accompagnement.</p>	<p>La nécessité de mesures d'atténuation supplémentaires sera examinée sur la base de la discipline sanitaire.</p>
<p>Un avis demande que l'année de référence dans la discipline Air soit alignée sur celles des autres disciplines. Le RIE doit clarifier la manière dont l'extrapolation des données disponibles sera réalisée jusqu'en 2030.</p>	<p>Aucune extrapolation n'est réalisée à l'horizon 2030 : les données relatives au réseau et au trafic (nombre de voitures et de camions par 24 heures, vitesse) ont été tirées du modèle de trafic régional pour tous les scénarii envisagés et se rapportent à l'année de référence 2030. En ce qui concerne les paramètres d'émission des véhicules et les concentrations d'arrière-plan, la modélisation de l'air a utilisé l'année de référence 2025 par mesure de précaution. La qualité de l'air aux abords des routes devrait s'améliorer systématiquement grâce aux normes d'émission des véhicules de plus en plus strictes et au renouvellement et à la durabilité du parc automobile. Elle sera donc meilleure en 2030 qu'en 2025, à condition que les émissions réelles des véhicules respectent les normes d'émission plus strictes et que le parc automobile devienne plus durable. Toutefois, les concentrations de fond incluses dans le modèle d'air pour 2030 ont peut-être été estimées de manière trop optimiste (source : VITO). Par conséquent, dans le cas le plus défavorable, les concentrations de fond et les émissions de véhicules plus élevées de 2025 ont été appliquées aux chiffres de trafic (plus élevés) de 2030.</p>
<p>Un avis demande d'étendre la zone d'investigation pour la discipline santé humaine à 2,5 km (au lieu de 2 km) autour de la zone du projet afin de cartographier également les fonctions vulnérables dans le centre de</p>	<p>L'étude précédente menée dans le cycle 1 a démontré l'absence d'effets significatifs (négatifs) dans le centre de Grimbergen, et donc pas davantage aux endroits vulnérables qui s'y trouvent ; ce sera également le cas pour l'étude menée dans le cycle 2, étant donné la mise en œuvre des mesures préventives qui ont été communiquées dans le cadre de l'étude du cycle 1.</p>

Grimbergen.	
Un avis demande que la chaleur fasse l'objet d'une enquête. "L'aménagement" du R0 ainsi que la destination et la conception de tout espace vert peuvent avoir un impact sur le réchauffement de l'environnement.	Cet aspect est examiné dans le cadre du RIE plan dans la discipline climat. De plus, la mesure dans laquelle les alternatives et les variantes peuvent résister aux développements futurs, y compris le changement climatique, est étudiée dans le cadre de l'exploration future proof.
Un avis renseigne deux outils pouvant rendre le dossier plus sain : 1) Environment Health Impact Simulator (E-HIS): https://www.zorg-en-gezondheid.be/E-HIS L'E-HIS calcule et visualise le lien entre les données de santé et les données de mesure environnementale, notamment pour les effets connus sur la santé dus à l'exposition au bruit ou aux composants polluants de l'air (PM2,5, PM10 et NO2). 2) Calculateur de santé Transfert Modal : https://www.zorg-en-gezondheid.be/gezondheidscalculator-modal-shift Il calcule le gain de santé sociale résultant du passage des déplacements motorisés aux déplacements actifs, également en euros. Cet outil permet ainsi aux initiateurs de calculer le gain de santé sociale qu'ils réalisent avec leur projet.	Nous déterminerons, au cours des études ultérieures, si et comment nous pouvons utiliser ces outils.
Un avis indique que la méthodologie consistant à travailler avec un niveau d'immission moyen par secteur statistique n'est pas bonne pour les projets d'infrastructure en raison de la moyenne des effets. L'effet au niveau des segments de route individuels (et notamment les "street canyons") disparaît complètement lorsque des secteurs statistiques sont utilisés. VMM demande donc une évaluation au point d'adresse (carte CRAB) du nombre de points d'adresse où la concentration > 40 µg/m ³ et de déterminer la contribution par rapport au GAW au niveau de ces points d'adresse.	Dans l'étude ultérieure (cycle 2), les niveaux d'immission moyens par secteur statistique ne sont pas utilisés, mais les secteurs statistiques sont utilisés comme source de base pour les chiffres de population (comme dans le cycle 1). Les données du CRAB ne sont pas rendues publiques, elles ne peuvent donc pas être utilisées (et de plus, cela ne concerne que les adresses, pas les habitants).
Un avis indique également que l'agrégation en sous-zones et/ou à l'ensemble de la zone d'étude n'a aucune valeur ajoutée en raison de l'étalement des effets. Il est impossible d'évaluer l'impact à ces niveaux, mais l'agrégation par score d'impact (-1, -2, -3, 0, +1, +2, +3) peut être faite après avoir appliqué la méthodologie proposée par VMM.	Dans le cycle 2, aucune agrégation n'est (plus) réalisée par sous-zone. Cet aspect sera adapté dans la note d'orientation.
Un avis note que, en ce qui concerne les effets cumulatifs, l'impact sur la santé (y compris la pollution sonore due aux autoroutes et au trafic aérien) devrait être mentionné.	L'impact du trafic aérien sur la santé sera inclus dans le cycle 2
Les réactions à la consultation publique soulèvent la question des conséquences sur la santé d'un trafic encore plus important sur le ring.	L'impact sur la santé résultant du réaménagement du R0 est étudié dans le RIE.
Les réactions à la consultation publique demandent si les recommandations de l'OMS concernant les particules fines et le bruit constituent le point de départ du RIE.	Le RIE évalue les effets du plan, en appliquant les lignes directrices en matière de santé. Des valeurs indicatives conformes, voire même plus strictes que celles de l'OMS, sont utilisées.

<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent de préciser la manière dont le campus de l'UCLouvain est défini dans le processus de planification intégrée.</p>	<p>Le campus de l'UCLouvain sera répertorié comme une "zone urbaine" et inclus comme un "pôle urbain" dans le "processus de planification intégrée".</p>
<p>Un avis demande la réalisation d'une étude globale dans laquelle l'impact de tous les travaux concernant la mobilité est examiné ; l'impact du réaménagement de la partie nord du Ring de Bruxelles sur le réseau wallon dépendra fortement des autres aménagements prévus, tels que les travaux sur les autres tronçons du Ring ou ceux prévus sur le tronçon de l'E429 qui traverse Halle. En outre, la suppression du viaduc Herman Debroix à Bruxelles et d'autres constructions sur la petite ceinture a un impact sur l'accessibilité du sud de Bruxelles, notamment depuis le Brabant wallon.</p>	<p>Toutes les autorités concernées ont été invitées à inclure les projets et les plans qu'elles considèrent déjà comme une "politique définitive" dans la préparation du modèle de trafic, afin qu'ils puissent être inclus dans l'évaluation. Toutefois, afin de permettre l'évaluation, cette situation doit être figée à un moment donné. Les autres projets devraient alors tenir compte, dans leur évaluation, des décisions prises dans le cadre du processus R0 Nord. Le choix d'une éventuelle évaluation globale de tous les projets de la grande région relève de la compétence des régions concernées et ne peut être inclus dans un projet individuel.</p>
<p>Un avis demande que les effets des projets bruxellois et wallons soient également inclus dans les différents scénarii de développement, comme les projets sur le plateau du Heysel.</p>	<p>L'état de référence a été déterminé sur la base des prévisions du Bureau fédéral du Plan, complétées par des informations plus détaillées sur des projets concrets suffisamment précis pour être fondés sur une politique. Cette méthode offre l'estimation la plus fiable, puisqu'elle identifie les évolutions sociodémographiques réelles auxquelles on peut s'attendre, indépendamment de toute sur- ou sous-estimation de la part des autorités locales. Bien entendu, il s'agit toujours d'une estimation et les circonstances imprévues ne peuvent jamais être prises en compte. Dans une RIE, toutefois, il convient, à un moment donné, de se fonder sur une image future pour permettre l'évaluation. Il tient ensuite compte de la dernière version connue des différents projets. D'autres projets doivent alors tenir compte de la dernière version connue du projet R0 dans leur évaluation d'impact.</p>
<p>Les réactions de la participation publique remettent en question l'utilité du coût d'investissement, qui semble élevé (entre autres pour le profil longitudinal abaissé).</p>	<p>En tant qu'objectif général, qui reste d'actualité, nous proposons un rapport coût/bénéfice socialement responsable. Dès lors, une analyse coûts-avantages sociaux est réalisée dans le cadre du PPI, qui examine également les coûts et les avantages du profil longitudinal abaissé. Cette analyse du cycle 1 est jointe à l'annexe 10 de la note de cadrage.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que les alternatives proposées augmenteront l'empreinte écologique de la Flandre et la pollution de Bruxelles, et demandent de préciser la manière dont cela peut être concilié avec le plan climatique flamand et fédéral et les ambitions climatiques à réaliser au niveau européen.</p>	<p>Le réaménagement du R0 Nord poursuit plusieurs objectifs importants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rendre les infrastructures obsolètes et dangereuses plus sûres et plus lisibles, afin de réduire le nombre d'incidents et d'améliorer la fluidité du trafic. - Augmenter la qualité de vie autour du R0, y compris dans les centres des villages, car le réaménagement du R0 doit permettre de repousser le trafic de contournement sur le R0. - Développer certains potentiels pour la circulation cycliste et des transports publics au-dessus, sous et le long du R0 : les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux afin de réduire l'effet de barrière du Ring pour les piétons, les cyclistes et les transports publics et ainsi augmenter l'accessibilité multimodale de la région. - Investir dans l'intégration (paysagère) de l'infrastructure dans l'environnement (tant les routes R0 que les routes secondaires) afin d'améliorer la qualité de vie dans le voisinage immédiat de l'infrastructure et contribuer à (la restauration de) la liaison verte, bleue et écologique. Cela réduira l'effet de barrière du Ring, non seulement pour les citoyens, mais également pour les animaux. <p>Ces objectifs nécessitent un réaménagement urgent du R0 Nord. L'objectif est, entre autres, de minimiser l'impact sur le climat. Dès lors, plusieurs études seront menées, notamment dans le cadre du RIE du plan et de l'exploration future proof, afin d'identifier les effets du plan et, si nécessaire, de les atténuer ou de les optimiser.</p> <p>Dans le même temps, la Flandre travaille également à la mise en œuvre du Plan flamand pour l'énergie et le climat. Toutefois, les mesures proposées à cette fin, telles que la poursuite de l'écologisation du parc automobile, se situent en dehors du champ d'application de la proposition de plan et ne peuvent être ancrées via le PESR. Elles peuvent donc être qualifiées de recommandations « accessoires ».</p>

<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que des travaux doivent être exécutés sur le Ring Est et le Ring Ouest.</p>	<p>C'est effectivement le cas. Pour la partie est du R0, du carrefour des Quatre bras jusqu'au-delà de Groenendaal, une étude a été finalisée, qui a actualisé l'étude de l'objectif 2005/06 et a examiné les éventuelles interventions à court terme permettant de proposer une solution aux problèmes de mobilité dans la région. Dans ce contexte, le gouvernement flamand a décidé le 8 octobre 2021 de lancer 4 processus de planification intégrée pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un PESR « Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) - carrefour des Quatre Bras » ; - un PESR « Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) - carrefour Léonard » ; - un PESR « Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) - carrefour de Groenendaal », et - un PESR « Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) - carrefour de Jezus-Eik ». <p>En 2019, le gouvernement flamand a décidé de lancer une étude pour la partie occidentale du R0, également. Cela sera étudié.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique font référence au fait que les travaux sur la R22 vont reprendre après une longue période de travaux.</p>	<p>Nous comprenons les critiques formulées à l'encontre de la succession des chantiers et des désagréments qui en découlent. Toutefois, un environnement urbain, tel que la Région bruxelloise et (une partie de) la Périphérie, qui dispose également de grands centres d'attraction à proximité, comme l'aéroport national, est dans un état d'évolution et de développement quasi permanent. Cela ne signifie pas pour autant qu'il ne faille pas assurer une bonne coordination des travaux et, en outre, une politique efficace de réduction des nuisances. Des questions auxquelles De Werkvennootschap consacre beaucoup d'attention, de personnes et de ressources afin de garantir un fonctionnement optimal. Toutefois, les choses peuvent parfois mal tourner et il est vrai que par le passé, en raison de discussions entre l'entrepreneur et le client de l'époque, les travaux de Woluwedal ont été interrompus pendant longtemps et ont donc duré beaucoup plus longtemps que prévu. Cependant, nous avons tiré les leçons de ce problème pour construire une véloroute et un tunnel cyclable en même temps, de sorte qu'ils ont été construits en même temps et dans un délai identique à celui nécessaire à la réalisation des intersections. Nous sommes également fermement convaincus que des liaisons cyclables de qualité et sûres constitueront une valeur ajoutée pour les visiteurs, les navetteurs et les résidents et une nécessité absolue pour rendre notre mobilité durable et gérable. En outre, des transports publics performants et un bon réseau routier sont également nécessaires, ce à quoi nous voulons travailler avec toutes les parties prenantes (entreprises, travailleurs, résidents).</p>
<p>Les réactions et avis de la participation indiquent que la note de cadrage, et ses 16 annexes, est trop longue et plaident pour des documents concis et lisibles.</p>	<p>Le processus de planification pour le réaménagement spatial du R0 Nord est en effet vaste et complexe. La zone de planification est très vaste, à l'instar des études à mener. Il est donc logique que la documentation de toutes ces études génère des documents volumineux. La note de cadrage est une présentation concise des objectifs du plan, de l'intention du plan, des alternatives et variantes du plan, et de la méthodologie de l'étude. Les annexes sont plus volumineuses, mais servent à étayer la présentation concise de la note de cadrage. La création de documents lisibles et concis reste importante pour l'équipe de planification dans la suite du processus de planification.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique appellent à un alignement des visions spatiales de la Région flamande et de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette vision commune du développement devrait servir de base pour répondre à la question de la mobilité.</p>	<p>Compte tenu de la localisation du R0 dans la périphérie flamande, la coopération avec Bruxelles est très importante, tant en matière de mobilité que de développement spatial. Au cours de la période écoulée, TOP Noordrand a fait les premiers pas vers une coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale. De même, en ce qui concerne le réseau d'espaces ouverts dans et autour de Bruxelles, une étude conjointe a été lancée, qui devrait aboutir à des réalisations sur le terrain.</p> <p>À l'avenir, une coopération maximale et la création d'une vision commune en matière de développement spatial, seront poursuivies.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent qu'il est positif que les objectifs du plan s'inscrivent dans le cadre de la politique spatiale, qu'ils visent à rendre le R0 plus sûr et qu'ils soient axés sur l'accessibilité multimodale.</p>	<p>Cette orientation sera naturellement maintenue dans la suite du processus afin que le projet puisse atteindre ses objectifs.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que le plan ne favorise pas les modes de transport durables tels que le vélo et les transports publics.</p>	<p>Un des objectifs du plan est d'améliorer l'accessibilité multimodale de la région. Cela contribue à l'ambitieux transfert modal. Lors du réaménagement du R0, un certain potentiel de circulation cyclable et de transport public sera également développé au-dessus, sous et le long du R0. Les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures supplémentaires visant une plus grande fluidité de la circulation pour les usagers doux et les transports publics seront prévues. Il est également fait référence au programme « Travaux sur le Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité ne nécessitera 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.</p> <p>De plus, l'objectif est naturellement de concevoir et de dimensionner le R0-Nord de manière à ce qu'il corresponde à la situation future en 2030, lorsqu'une répartition modale ambitieuse aura été réalisée et que la part des déplacements en voiture aura diminué. Dès lors, l'étude intègre un scénario transparent dans le cadre duquel il est vérifié si que le R0-Nord n'est pas surdimensionné dans les différentes alternatives de base étudiées et les variantes avec une voie de moins. En outre, tous les effets concernant la mobilité sont inclus dans la discipline de mobilité du RIE du plan.</p>

<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que les adaptations du ring doivent être conformes aux objectifs climatiques.</p>	<p>Nous aimerions souligner les objectifs de planification du processus de planification intégrée pour le réaménagement du R0 Nord :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le réaménagement d'infrastructures anciennes et obsolètes sur la base du principe de la séparation du trafic de transit et du trafic local pour parvenir à une infrastructure plus lisible et plus logique et à une infrastructure routière plus sûre avec moins d'incidents et une meilleure fluidité du trafic. - Améliorer la qualité de vie autour du R0 en tenant compte des aspects de la qualité de vie dans l'environnement tels que le bruit, l'air, la santé, le climat, la biodiversité, l'eau, etc. Dans les centres-villages avoisinants, nous visons, entre autres, la réduction du trafic de contournement grâce au réaménagement du R0. - Lors du réaménagement du R0, un certain potentiel de circulation cyclable et de transport public sera également développé au-dessus, sous et le long du R0. Les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures supplémentaires visant une plus grande fluidité de la circulation pour les usagers doux et les transports publics seront prévues. L'effet de barrière du Ring pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun sera réduit afin d'accroître ainsi l'accessibilité multimodale de la région. - Dans toute la zone du plan, des efforts seront fournis au niveau de l'intégration paysagère de l'infrastructure dans l'environnement (tant le R0 que les routes secondaires) afin de réduire l'effet de barrière spatiale et paysagère du ring, d'améliorer ainsi la viabilité dans le voisinage immédiat et de contribuer à la restauration et au renforcement des liaisons vertes, bleues et écologiques. Cela réduira l'effet de barrière du Ring, non seulement pour les humains, mais également pour la flore et la faune. <p>Ces objectifs du plan nécessitent un réaménagement urgent du R0 Nord. Dans le même temps, la Flandre travaille également à la mise en œuvre du Plan flamand pour l'énergie et le climat. Toutefois, les mesures proposées à cette fin, telles que la poursuite de l'écologisation du parc automobile, se situent en dehors du champ d'application de la proposition de plan et ne peuvent être ancrées via le PESR. Elles peuvent donc être qualifiées de recommandations « accessoires ».</p> <p>Il est vrai que les effets sur le climat sont inclus dans les études des différentes alternatives et variantes. Ces effets sont examinés dans le cadre de l'étude d'incidences environnementales et, si nécessaire, des mesures d'atténuation sont imposées. De plus, la solidité et la flexibilité des alternatives et variantes sont analysées au regard des évolutions futures, y compris le changement climatique, dans le cadre de l'exploration future proof. Ces aspects sont également pris en compte dans l'examen des différentes alternatives et variantes.</p>
<p>Un avis demande de calculer, dans la discipline climat, les émissions de CO2 des kilomètres-véhicules supplémentaires par route (transport de marchandises et de personnes) sur le territoire de la Flandre, en utilisant les facteurs d'émission pour 2025 (cf. discipline air).</p>	<p>Le calcul des émissions (pour 2025 et/ou 2030) est effectué au niveau de la zone d'étude macro, et non pour la Flandre dans son ensemble (voir remarque précédente),</p>
<p>Un avis demande que le RIE du plan contienne une évaluation de la proposition de résolution sur une politique climatique flamande forte. Il convient d'ajouter une motivation dans laquelle il est affirmé que les objectifs ne sont pas remis en cause par le plan actuel.</p>	<p>Le RIE du plan procède à une évaluation de la contribution du plan aux objectifs nationaux de réduction des émissions dans le cadre de la discipline climatique, au niveau flamand, bruxellois et wallon. Pour ce faire, il convient de se fonder sur les émissions de CO2 dans la zone d'étude à l'échelle macro. Ce point est également examiné plus en détail dans le cycle 2 et justifié dans le RIE du plan.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent que les effets du plan sur le climat ne soient pas uniquement décrits de manière qualitative. Il est demandé qu'ils soient également calculés quantitativement.</p>	<p>Les effets sur le climat sont quantifiés autant que possible (émissions de CO2, superficie asphaltée...).</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent de préciser la manière dont le rond-point Strabet a été conçu (rond-point sur l'A201, sous le pont menant vers l'aéroport).</p>	<p>Dans le cadre du projet quick win pour le réaménagement de la connexion de l'A201, plusieurs options pour le rond-point Strabet ont été examinées. Un système de régulation par feux était également prévu comme une variante possible. Toutes les variantes ont été calculées à l'aide d'un modèle de trafic microscopique afin de vérifier le score de chaque solution en termes de flux de trafic. La modélisation a démontré que le contrôle par des feux pour l'intersection concernée ne générerait pas une amélioration substantielle par rapport à un rond-point. Cela est partiellement dû au fait que l'espace de dégagement entre les entrées et les sorties de l'A201 est insuffisant pour les véhicules qui tournent à gauche, ce qui implique que le carrefour ne peut absorber un trafic suffisant. Ce problème ne se pose pas avec le rond-point. De plus, en réorganisant la structure d'accès autour de l'A201, le rond-point s'avère également efficace, même avec les intensités prévues en 2030. Il a donc été décidé de conserver le rond-point, moyennant des optimisations mineures.</p>
<p>Les réactions et avis à la consultation publique demandent de préciser la manière dont la réduction de la vitesse de 90 à 50 km/h sera réalisée.</p>	<p>En cas de réduction de la vitesse de 90 à 50 km/h, une distance intermédiaire de 70 km/h doit toujours être prévue. Pour les routes d'accès à Bruxelles, à partir des autoroutes radiales (à 90 km/h), une nouvelle réduction à 70 km/h sera initiée pour ensuite se connecter aux routes urbaines à 50 km/h.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent de préciser la manière dont les échangeurs seront conçus.</p>	<p>La conception de l'actuel échangeur R0/A12 sera entièrement repensée. De plus amples informations sont disponibles à l'annexe 15 de la note de cadrage.</p> <p>Concernant l'échangeur de l'A201 vers Evere et l'aéroport : il ne peut être maintenu dans sa forme actuelle. La distance avec l'échangeur E19 est trop courte. Nous devons donc adapter le complexe jusqu'à ce qu'il réponde aux normes de sécurité routière. Dans le projet Quickwin de l'A201, 5 variantes ont été étudiées avec une configuration différente du complexe de raccordement. Selon cette</p>

	analyse (entre autres avec le modèle de trafic régional du Brabant flamand en combinaison avec des microsimulations), le SPI demeure la meilleure solution. En proposant un SPI, nous évitons au trafic de devoir passer par un rond-point ou des doubles feux de circulation. Le SPI présente l'avantage d'avoir une capacité beaucoup plus grande (avec un seul feu au lieu de deux) que, par exemple, une intersection ou un rond-point traditionnel. Dès lors, nous proposons un SPI et non un complexe de raccordement traditionnel ; selon les premiers calculs du cycle 1, le complexe maintiendrait un bon flux. Cet aspect était déjà inclus dans le premier cycle, mais il sera également évalué dans le cycle 2. Le SPI garantit donc une situation sans danger pour le trafic et une solution fluide, car le SPI pourra gérer non seulement un trafic plus important aujourd'hui, mais également à l'avenir (2030), que le nœud actuel en turbine, et ce, avec des temps de trajet plus courts.
Les réactions et avis de la consultation publique demandent de préciser la plus-value en termes de coûts du réaménagement de l'échangeur en une structure plus compacte. Et ce, plus particulièrement, pour l'échangeur R0/E40 à Woluwe-Saint-Étienne.	L'échangeur existant R0/E40 à Woluwe-Saint-Étienne doit être rénové d'urgence (fin de vie). La rénovation des infrastructures entraîne toujours des désagréments, mais des efforts intensifs sont déployés pour les coordonner autant que possible. En tant qu'objectif général, qui reste d'actualité, nous proposons un rapport coût/bénéfice socialement responsable. Dès lors, une analyse coûts-avantages sociaux sera effectuée dans le cadre du PPI. Cette analyse du cycle 1 est jointe à l'annexe 10 de la note de cadrage. Une analyse coûts-avantages sociaux sera à nouveau effectuée dans le cycle 2, en examinant à nouveau le rapport entre les coûts et les avantages.
Les réactions et avis de la participation publique demandent pourquoi les complexes de raccordement doivent être réorganisés. Cela résoudra-t-il le problème des voies d'entrée trop courtes et des voies d'entrecroisement ?	Les directives relatives à la sécurité routière sur les autoroutes (VWI = Vademecum infrastructure routière partie autoroutes de l'agence routes & trafic) imposent de prévoir une distance suffisante entre les bretelles d'entrée et de sortie successives. L'aménagement de la situation actuelle ne correspond pas à ces directives, ce qui entraîne une mauvaise circulation. L'objectif est de réaménager le R0 conformément aux directives de conception du VWI afin d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire la nécessité d'utiliser des itinéraires alternatifs pour les longues distances. Cette situation est toujours analysée dans le modèle de trafic régional Périphérie flamande qui examine les effets sur le R0, les autoroutes environnantes et le réseau routier secondaire (par exemple, le trafic de contournement). En ce qui concerne spécifiquement la liaison entre R0 et E19 : la distance entre l'échangeur et la bretelle de sortie est supérieure à 800 mètres, ce qui est supérieur à la distance minimale prescrite de 600 mètres dans le VWI (partie sécurité des infrastructures routières de l'Agence des routes et du trafic). Trois voies continues et 1 voie d'entrecroisement vers la sortie subsistent entre l'échangeur et la sortie.
Les réactions et avis de la participation publique demandent ce que signifie le GOODMOVE et quelles en sont les conséquences, par exemple au niveau du CR 2.	Le plan de mobilité régional GOODMOVE est un des points de départ/une des conditions préalables du PPI R0-Nord. Il comprend la transformation des voies d'accès à la ville en routes urbaines, ainsi qu'une réduction de la vitesse à 50 km/h (état de référence - voir annexe 7). L'objectif est d'aligner autant que possible le tracé des voies d'accès avec la vision de GoodMove. GOODMOVE sélectionne ces routes urbaines à partir de la frontière régionale, mais selon la variante du nœud, il est opportun d'étendre le principe de la route urbaine. En effet, dans toutes les variantes, sauf G2a, un carrefour en T est prévu pour remplacer le CR 2. La conception de cette intersection est conforme au principe des routes urbaines, tel que proposé dans GOODMOVE. Dans le cas de la variante G2a, où les arcs de liaison débouchent plus près de la Romeinsesteenweg et où aucune intersection n'est possible pour remplacer le CR 2, la route urbaine partira de la limite régionale.
Les réactions à la consultation publique soulignent la nécessité d'étudier la solidité des variantes avec un nœud asymétrique (échangeur 3/4).	Dans le cycle 2, les différentes variantes de l'échangeur sont examinées. (C'est-à-dire le nœud en 3/4 étoile comme variante du cycle 2, ainsi que le nœud en 4/4 étoile). Les effets des deux variantes seront examinés dans le cycle 2 et évalués à la lumière des objectifs du plan.
Les réactions et avis de la consultation publique demandent une cartographie plus approfondie de l'impact sur l'agriculture.	Les effets du plan sur l'agriculture sont examinés et cartographiés, entre autres, dans le RIE du plan (dans le cadre de la discipline homme-espace) et dans l'analyse coûts-avantages sociaux, où l'impact sur les terres agricoles et la production agricole est examiné.
Les réactions et avis de la consultation publique indiquent qu'une étude d'impact agricole peut être élaborée.	La note de cadrage 2 indique qu'une étude d'impact agricole sera élaborée, tout comme dans le cycle 1.
Les réactions et avis de la consultation publique indiquent que les zones agricoles peuvent également contribuer à une amélioration de la qualité de vie. Elles peuvent garantir l'approvisionnement alimentaire de la ville.	La note d'orientation 2, point 3.2, intentions du plan, stipule que, afin de renforcer le réseau d'espaces ouverts, il sera envisagé de procéder à des réaffectations pour la nature, la sylviculture et l'agriculture. Lors de la pondération des différentes fonctions, il sera en effet tenu compte de la fonction d'approvisionnement alimentaire de la zone agricole pour les environs immédiats et la ville. Toutefois, les études supplémentaires effectives liées à cet approvisionnement alimentaire ou à la production locale n'entrent pas dans le cadre de ce plan.

<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent l'inclusion de l'importance de l'agriculture et de son engagement actif dans les objectifs du plan. Le plan peut ainsi également contribuer à renforcer le potentiel de la fonction agricole et à augmenter la plus-value sociale de la production alimentaire, par exemple.</p> <p>Des préoccupations concernant la zone agricole, le zonage vert et le réseau vert-bleu sont exprimées dans les commentaires et les avis. Ces sensibilités ont-elles été prises en compte dans l'ACAS et dans la carte de développement ? Une attention suffisante a-t-elle été accordée à l'engagement actif dans l'agriculture ?</p>	<p>Les objectifs du plan ont été définis dans la note de démarrage du PESR (DGF 18/05/2018), qui a fait l'objet d'une consultation publique et d'une demande d'avis. Les objectifs du plan n'ont pas été modifiés sur cette base, voir la note de cadrage 1. Les zones agricoles situées à proximité du R0 constituent une partie importante du contexte spatial et du contexte des espaces ouverts en particulier. Le renforcement de la structure agricole ne fait pas partie des objectifs de planification de ce PES régional, voir § 3.1.2 de la note de cadrage. Néanmoins, le développement futur du PESR tient compte des éléments mentionnés ci-dessus. Le PESR tient compte du contexte actuel de la planification et la politique décidée.</p> <p>D'autres processus de planification ont été menés par le passé pour renforcer la structure agricole : la vision AGNAS, la réaffirmation des zones agricoles selon le plan régional (désignation HAG) et le PES régional pour la délimitation de l'AVCB et des zones d'espace libre adjacentes. L'impact ou la valeur ajoutée éventuels pour l'agriculture sont également abordés dans le RIE du plan, sur la base, entre autres, d'une étude d'impact agricole.</p> <p>La coordination du présent PESR avec les processus de planification susmentionnés, ou si nécessaire l'adaptation justifiée de ces processus, sera incluse dans la poursuite du développement de l'avant-projet de PES. Le renforcement du réseau vert-bleu, visualisé dans la carte de zonage dans cette phase, se concentre sur le renforcement du réseau vert-bleu lié à la réduction de l'effet barrière du R0-Nord, conformément aux objectifs de planification. Les alternatives et variantes ne prévoient pas d'adaptation du R0 au niveau du viaduc de Vilvorde, car la préservation du viaduc est une hypothèse de départ. Le renforcement du réseau vert-bleu dans la zone de reconversion de Machelen-Vilvorde s'inscrit donc dans d'autres processus de planification, comme le projet stratégique susmentionné.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent qu'un RIA soit également établi pour ce plan, afin que les effets sur l'agriculture puissent être cartographiés de manière plus détaillée.</p>	<p>Une EIA sera réalisée pour le plan et ses données seront incorporées dans le RIE du plan où l'impact sur l'agriculture sera également étudié au niveau du plan. Au besoin, des mesures d'atténuation seront proposées.</p> <p>L'établissement d'un RIA n'est pas prévu actuellement. Conformément à l'article 4.2.6 du décret du 28 mars 2014 relatif à l'aménagement foncier, un RIA peut être établi pour examiner les effets des projets, plans ou programmes sur l'agriculture dans son ensemble et sur les exploitations individuelles. Cet instrument est développé aux articles 4.2.4.2 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 juin 2014 relatif à l'aménagement du territoire. Conformément à cette disposition, l'Agence décide, sur la base d'une analyse préalable, si la préparation d'un RIA peut fournir des informations supplémentaires pertinentes pour la faisabilité du projet, plan ou programme. Lorsqu'une analyse préalable démontre que les effets de l'agriculture, cumulés à d'autres projets planifiés et définitivement décidés, pourraient affecter gravement la viabilité des activités existantes d'une ou plusieurs entreprises, un RIA doit être établi. Conformément à l'article 2.1.4.3, § 4, deuxième alinéa, du décret précité, la viabilité de l'exploitation existante est gravement compromise si le revenu du travail devient inférieur aux deux tiers du revenu comparable au niveau régional. Le rapport au Gouvernement flamand démontre qu'une étude d'impact sur l'agriculture (EIA) est un exemple d'une analyse de screening telle que visée à l'article 4.2.4.2 du décret du Gouvernement flamand du 6 juin 2014 relatif à l'aménagement du territoire.</p> <p>La formulation de l'article 4.2.6 du décret du 28 mars 2014 relatif à l'aménagement foncier démontre que l'élaboration d'un RIA est facultative ("peut"). Il ne s'agit donc pas d'une obligation. Toutefois, si les résultats de l'EIA et de l'évaluation environnementale fournissent certaines indications, un RIA peut être envisagé. L'avis du ministère de l'Agriculture et de la Pêche ne mentionnait pas davantage que cela était considéré comme nécessaire.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que plusieurs facteurs ne sont pas pris en compte dans le calcul (l'impact sur le complexe agroalimentaire) du coût de la perte de terres agricoles.</p>	<p>Outre la perte de terres agricoles, l'ACAS a également tenu compte de la perte de production. Elle comprend les effets mentionnés.</p>
<p>Les réactions à la participation du public indiquent que l'impact sur le monument protégé Signaal van Zellik doit être cartographié, afin de déterminer si une autorisation doit être demandée pour déplacer le monument pendant la période des travaux ou si une procédure de déplacement doit être engagée.</p>	<p>Le Signaal van Zellik est un monument protégé qui se trouve actuellement sur le terre-plein central de l'autoroute E40/A10. Le projet est conçu pour s'intégrer à la situation existante et pour préserver ce monument. Cela reste également une hypothèse de départ pour la phase de projet. Pendant les travaux, il peut être dangereux de laisser le monument en place, car des travaux de démolition et d'excavation seront nécessaires pour construire la nouvelle chaussée. Cela peut signifier qu'il serait préférable de retirer temporairement le monument afin qu'il ne subisse pas de dommages ou ne s'affaisse pas. Cela deviendra plus clair dans la phase de projet. Il sera donc possible de l'examiner plus en détail plus tard dans le processus, les procédures nécessaires étant suivies en coordination avec l'Agence du patrimoine.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent que les effets pendant la phase de construction soient étudiés.</p>	<p>Le RIE du plan examine les effets possibles dans la phase de construction. En outre, dans le cycle 2, les effets des zones de chantier et des zones de transbordement qui seront marquées sur le plan, seront examinés.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent que l'emprise foncière dans le périmètre du patrimoine protégé soit aussi réduite que possible pour éviter les perturbations.</p>	<p>Lors de la conception et de l'étude des différentes alternatives et variantes, des efforts sont faits pour minimiser l'emprise au sol dans le périmètre des sites patrimoniaux protégés. Les effets possibles sur le patrimoine immobilier sont également examinés dans le cadre de la discipline du paysage, du patrimoine architectural et de l'archéologie. En outre, l'occupation des sols fait également partie des critères d'évaluation.</p>

Les réactions à la consultation publique font référence à l'impact négatif du réaménagement du R0 sur les valeurs patrimoniales qui justifiaient la protection des sites du village "Hoeve Hooghof et environs" et "Hoeve Hooghof - expansion environs".	L'impact du réaménagement du R0, pendant et après les travaux, sur le patrimoine protégé est étudié plus en détail dans le cycle 2. Il s'agit ensuite d'examiner si et comment l'impact peut être minimisé ou atténué. Par exemple, en optimisant/abaissant le profil longitudinal (étude de conception Cycle 2), on s'efforce de protéger au maximum les alentours du Hooghof en tant que vue de village.
Les réactions à la consultation publique demandent si les déchets provenant du viaduc seront traités.	Cet aspect est examiné plus en détail au niveau du projet.
Les réactions et avis de la participation publique demandent si le ring peut être abaissé à Wemmel, après quoi une nouvelle route de raccordement peut être prévue sur cette plaque de recouvrement entre la Steenweg op Brussel (N290) et le CR7A.	Les variantes "profil longitudinal optimisé" et "profil longitudinal abaissé" sont toutes deux des variantes raisonnables qui seront étudiées plus avant et incluses dans le cycle 2. Les effets des deux variantes seront étudiés dans le cycle 2 et évalués au regard des objectifs du plan. Dans le cas du profil longitudinal abaissé, le ring est découpé dans le relief actuel. Ainsi, tous les axes transversaux du R0-Nord peuvent se trouver au-dessus du sol. Pour le profil longitudinal abaissé avec un pont maximal, un pont paysager d'une longueur de 1100 mètres environ est prévu entre la N290 et la De Limburg Stirumlaan. Une zone de parc allongée est créée au-dessus du R0-Nord. Si une route 2x1 est construite sur ce pont paysager maximal, les nombreux potentiels d'un profil longitudinal abaissé sont à nouveau annulés : mesures supplémentaires pour l'air/le bruit, une route pour le trafic motorisé sur une zone de parc potentielle entre Wemmel et Jette qui renforce à nouveau l'effet de barrière du R0, la qualité expérientielle des connexions transversales pour les usagers faibles de la route est à nouveau affectée, il y a un impact supplémentaire sur l'espace. En outre, il n'est pas souhaitable de créer un lien entre différents complexes de connexion. Chaque complexe de raccordement doit fonctionner de manière autonome afin que le trafic puisse être contrôlé autant que possible.
Les réactions et avis de la participation publique demandent d'optimiser l'échangeur de l'A12 avec des pentes adaptées.	L'échangeur de l'A12 avec le R0 sera entièrement repensé. Tous les arcs de connexion seront redessinés et les pentes dans l'échangeur seront également améliorées. La pente du R0 même sera étudiée dans une variante séparée avec une localisation abaissée du R0 à Wemmel.
Les réactions et les avis de la consultation publique demandent si des arbres absorbant mieux les particules fines peuvent être plantés.	Le WUR (centre de recherche aux Pays-Bas) a déjà pris en compte ces considérations : voir Hiemstra pour une discussion claire, en se référant à Hoffman 2009 (Praktijkonderzoek Plant en Omgeving) : l'effet des arbres sur les particules fines est : limité, pas clairement positif, quelque peu différent entre les espèces. Par exemple, le fait de planter systématiquement de grandes quantités de conifères pourrait en théorie se traduire par un "filtrage" sensiblement plus élevé des particules dans l'air, mais n'est pas en mesure d'atténuer de manière substantielle le problème des particules causé par le trafic, de plus ce choix serait négatif pour la biodiversité et pour le paysage. En outre, le type d'arbres à planter n'est pas déterminé au niveau du plan.
Les réactions à la consultation publique indiquent que, dans la discipline air du RIE du plan, les principes suivants doivent être appliqués : lorsque la qualité de l'air n'est pas bonne, il est préférable de l'améliorer. Le principe du statu quo, lorsque la qualité de l'air est bonne, doit être maintenu autant que possible. Là où l'impact négatif est important, des mesures d'atténuation sont nécessaires, principalement dans les zones où la qualité de l'air est déjà mauvaise.	Dans le cadre du RIE du plan, discipline de l'air, le livre des directives Air de l'équipe RIE est appliqué pour évaluer les effets du plan et formuler des mesures d'atténuation. Ce point sera clarifié dans la partie du rapport consacrée à l'air. En outre, un des objectifs du plan est d'améliorer la qualité de vie à proximité du R0, ce qui nous permet également d'améliorer la qualité de l'air.
Les réactions à la consultation publique indiquent que le plan entraînera une détérioration de la qualité de l'air.	Le plan a pour objet d'améliorer la qualité de vie autour du R0 en tenant compte des aspects de la qualité de vie dans l'environnement tels que le bruit, l'air, la santé, le climat, la biodiversité, l'eau, etc. Les effets du plan sur, entre autres, la qualité de l'air sont étudiés dans le cadre du RIE du plan, discipline air et santé. Si nécessaire, des mesures sont imposées pour atténuer les effets négatifs importants.
Les réactions à la consultation publique demandent une surveillance de la qualité de l'air.	Tous les effets relatifs à l'air sont pris en compte dans le RIE du plan. Le suivi peut y être défini comme une mesure d'atténuation.
Les réactions à la consultation publique demandent si des mesures seront prises pour lutter contre les particules fines et le bruit du viaduc.	Cette question sera étudiée dans le RIE du plan. Si nécessaire, des mesures sont prises pour éliminer les effets négatifs en termes, par exemple, de bruit et de particules fines.
Les réactions à la consultation publique demandent que des mesures supplémentaires soient prises à proximité du R0 pour les polluants O3, SO2, PM10 et PM2,5.	La manière dont la situation existante et l'état de référence en termes de qualité de l'air sont représentés, est décrite dans le rapport le RIE du plan, partie consacrée à l'air. L'enquête complémentaire déterminera si des données supplémentaires sur la qualité de l'air sont nécessaires.
Les réactions à la consultation publique réclament l'utilisation des données de mesure des stations officielles et de la modélisation de l'Ircel.	Les résultats des stations officielles seront inclus dans l'étude dans le cycle 2.
Les réactions à la participation du public demandent d'abandonner la méthodologie evp environnemental dans la discipline air du RIE du plan pour l'examen de l'inclusion ou non des alternatives dans le modèle de qualité de l'air, mais de la déterminer sur la base de la différence des intensités de trafic.	L'examen des alternatives qui font l'objet d'un calcul quantitatif est basé sur une comparaison des intensités de trafic. Il s'agit d'une image globale : que ces intensités soient exprimées en evp ou en véhicules ne fait aucune différence.
Les réactions à la consultation publique indiquent que l'impact sur l'utilisation de l'espace pendant et après les travaux devrait être étudié.	L'impact sur l'utilisation de l'espace est en effet examiné dans le cadre de l'étude d'incidences environnementales.

<p>Les réactions à la consultation publique demandent une étude approfondie des impacts sur l'environnement et la nature.</p>	<p>Les effets des différentes alternatives et variantes sur l'environnement et la nature sont étudiés, notamment dans le cadre du RIE du plan (air, bruit, santé, biodiversité, etc.). Des efforts sont déployés pour atténuer tout effet négatif.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent une enquête sur l'impact du plan sur les loisirs, tant au niveau de la planification que de la situation réelle.</p>	<p>L'évaluation d'impact dans le domaine des loisirs est effectuée par rapport à la situation réelle et à la situation de planification. À cet effet, il est fait référence au RIE du plan, discipline homme-espace.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent des informations claires et accessibles, tant générales que spécifiques, sur la localisation, les déviations, la durée des travaux, les voies d'accès et de sortie des camions et les désagréments que les travaux causeront et le mode ferroviaire.</p>	<p>Le projet de réaménagement du RO-Nord est actuellement encore en phase de planification. Toutefois, De Werkvennootschap est pleinement consciente des problèmes de mobilité existant dans la région et des nuisances supplémentaires causées par les travaux en cours. Dans ce contexte, De Werkvennootschap s'engage, en coopération avec les parties concernées, fermement à prendre diverses mesures de réduction des nuisances, telles que (mais sans s'y limiter) la construction de routes temporaires qui, en combinaison avec une exécution en plusieurs phases et des exigences strictes concernant la réduction des nuisances, doivent garantir une circulation et une sécurité maximales pendant l'exécution des travaux.</p> <p>Dans le cadre du programme "Réduction des nuisances", nous réalisons déjà les "quick wins" des autoroutes cyclables, nous avons déjà accéléré la construction des parkings et nous exploitons déjà le ringtrambus. Nous essayons de coordonner le plus possible et de le rendre opérationnel avant les travaux réels sur le ring.</p> <p>Au niveau du plan, le RIE du plan examine également les effets environnementaux temporaires pendant la phase de construction.</p> <p>Au niveau du projet, les effets sur l'environnement seront examinés de manière encore plus détaillée. Dans la phase de projet (ou de mise en œuvre), d'autres optimisations seront également envisagées, comme la livraison et l'enlèvement éventuels des matériaux du site par canal ou par train. Il est également possible de maximiser la journée de travail lorsque cela est nécessaire et possible.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique relèvent plusieurs lacunes dans les documents ou des informations supplémentaires ont été fournies. Quelle suite y est donnée ?</p>	<p>Les informations fournies sont traitées de manière appropriée. Si nécessaire, les documents pertinents seront adaptés, voir entre autres l'annexe 3 : Politiques et contexte juridique. Il a également été évalué si les informations supplémentaires devaient être incluses dans l'état de référence ou si un contrôle de sensibilité devait être exécuté au regard des nouveaux développements.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique soulèvent que la manière dont la zone de Vilvorde est prévue pour les différentes alternatives n'est pas claire : combien de voies sont prévues, le viaduc restera-t-il un goulot d'étranglement, quel est l'impact du viaduc sur les autres zones ?</p>	<p>L'impact d'un système choisi est toujours considéré pour la région dans son ensemble. L'impact des choix de Wemmel/Zaventem sur la zone de Vilvorde est donc toujours inclus dans les calculs et donc dans l'évaluation. Dans ce cadre, nous travaillons avec le viaduc existant (un nouveau viaduc n'est pas inclus dans la portée du projet). Comme la circulation s'améliore dans les zones de Zaventem et de Wemmel, des mesures sont également nécessaires à Vilvorde. Nous voulons éviter que le viaduc ne devienne un nouveau goulot d'étranglement. Les mesures prises sont la construction de la 4e voie.</p> <p>Le nombre de voies dans la zone de Vilvorde s'élève toujours à 4 - la situation pour la zone de Vilvorde est donc toujours la même pour chaque alternative. L'augmentation du nombre de voies dans la variante 2 s'explique par la même raison que celle de la variante 1 : Vilvorde constituera sinon un goulot d'étranglement, tandis que la circulation à Wemmel et à Zaventem s'améliorera énormément.</p> <p>La mise à 4 voies dans les deux sens sera suffisante pour éviter que le viaduc ne devienne un goulot d'étranglement, notamment parce que nous proposons la variante 1 à 4 voies en standard à Wemmel et à Zaventem également - ce qui garantit une cohérence de 4 voies sur l'ensemble du RO-Nord.</p> <p>L'impact d'un système choisi est toujours considéré pour la région dans son ensemble. L'impact des choix de Wemmel/Zaventem sur la zone de Vilvorde est donc toujours inclus dans les calculs et donc dans l'évaluation. Le volume de trafic dans la zone de Vilvorde, par exemple, dépendra du flux de trafic dans la zone en amont : si celui-ci s'améliore, le volume de trafic dans la zone de Vilvorde augmentera et inversement. Ces effets sur le réseau routier principal et le réseau routier secondaire sont étudiés dans le RIE du plan. S'ils sont fortement négatifs, des mesures d'atténuation seront proposées. L'analyse des goulets d'étranglement, qui a été calculée avec le modèle de trafic régional, démontre également l'absence de goulot d'étranglement sur le viaduc.</p> <p>Le profil transversal type pour la zone de Vilvorde sera élaboré dans le cadre du cycle 2.</p> <p>Le principal impact ici est le volume de trafic dans la zone de Vilvorde, qui augmente/diminue en fonction de l'augmentation/diminution du flux dans la zone en amont.</p>
<p>Les réactions et les avis de la participation publique soulèvent des questions sur l'analyse des accidents.</p>	<p>L'analyse des accidents (au niveau du plan) sera approfondie dans le cycle 2.</p>

<p>Les réactions et avis de la participation publique soulèvent la question de savoir si l'augmentation du nombre de voies sera efficace : la congestion ne finira-t-elle pas par revenir au même niveau qu'aujourd'hui (loi Brever) ?</p>	<p>Nous travaillons sur la base de l'objectif du plan qui consiste à "améliorer la circulation et la sécurité routière sur le R0" et, d'autre part, à "empêcher le trafic d'emprunter sur le réseau routier secondaire et améliorer ainsi la qualité de vie". Dans la situation actuelle, le réseau routier secondaire est utilisé par un trafic qui devrait en fait se trouver sur le périphérique, à savoir le trafic de contournement. Tout d'abord, une augmentation de la capacité est effectivement nécessaire pour éviter les embouteillages, également à l'avenir. La région va continuer à se développer et les infrastructures doivent se développer avec elle pour éviter que la région ne devienne inaccessible. À Vilvorde, la 4e voie est également en cours de construction pour éviter que cela ne devienne un nouveau goulot d'étranglement dans le réseau, comme nous proposons des améliorations majeures à Wemmel et Zaventem. Dans ce cadre, nous travaillons avec le viaduc existant (un nouveau viaduc n'est pas inclus dans la portée du projet).</p> <p>L'augmentation de la capacité est effectivement nécessaire pour éliminer et prévenir le trafic de contournement existant dans les zones résidentielles autour du R0 - ce qui, bien sûr, profite à la qualité de vie des résidents et à la sécurité routière dans ces zones. En outre, nous perpétuerons cette situation en prenant des mesures supplémentaires sur le réseau routier secondaire pour empêcher le retour du trafic de contournement sur ce réseau.</p> <p>Dans le cadre du RIE du plan, les effets sur le réseau routier principal et le réseau routier secondaire sont étudiés. Si les effets sont fortement négatifs, des mesures d'atténuation seront proposées. L'analyse des goulets d'étranglement, qui a été calculée avec le modèle de trafic régional, démontre également l'absence de goulot d'étranglement sur le viaduc.</p> <p>Mais l'augmentation de la capacité n'est pas la seule solution. Nous appliquons donc l'augmentation de capacité conjointement avec la réalisation d'un transfert modal. À cette fin, nous construisons des liaisons de transport public et des infrastructures cyclables.</p> <p>Nous concevons le ring pour un usage quotidien et non pour des situations exceptionnelles. Nous ne pouvons donc pas empêcher le trafic d'utiliser, ou peut-être parfois de devoir utiliser, le réseau secondaire en cas d'accidents de grande ampleur. Les itinéraires d'urgence sur le réseau routier secondaire sont alors utilisés.</p> <p>Il est vrai qu'une grande partie du trafic est local. Nous essayons de ne pas détourner de trafic très local sur le R0, mais bien le trafic origine-destination le fait, et c'est à cela que sert le R0. C'est précisément pour cette raison que nous avons proposé l'alternative parallèle, en essayant de séparer le trafic local du trafic de transit.</p> <p>La suppression des entrées et sorties va toujours de pair avec des solutions alternatives supplémentaires pour réduire ou éliminer la pression sur le réseau routier secondaire.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique posent la question de savoir si le viaduc de Vilvorde durera longtemps, s'il doit être rénové et si un nouveau viaduc (plus court) avec un décalage vers le sud par rapport au viaduc existant peut déjà être pris en compte.</p>	<p>Il a été décidé de conserver le viaduc, mais de le rénover en profondeur. Ce projet est en cours d'élaboration dans le cadre d'un Quick Win, avant le réaménagement effectif du R0 Nord. Actuellement, ce Quick win se situe dans une phase d'étude technique dans le cadre de laquelle tout est étudié, développé et préparé. Cette période est suivie de cinq années de travaux effectifs. Nous travaillons en dessous, à l'intérieur et au-dessus du viaduc. Le viaduc sera également renforcé, une quatrième voie pouvant être ajoutée à terme. Bien que le viaduc ait été conçu il y a 40 ans pour quatre voies, les premiers calculs indiquent que des renforcements seront nécessaires.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent de préciser la manière dont le trafic sera ouvert à proximité du canal à Vilvorde : suppose-t-on que tout le trafic généré à l'est du canal sera acheminé vers le réseau routier de l'est, et tout ce qui se trouve à l'ouest du canal vers l'ouest ? L'accès par le pont de Buda est-il inclus ?</p>	<p>Dans l'étude actuelle du R0, nous supposons en effet une répartition du trafic. Tout ce qui est à l'ouest du canal passe par la N260 jusqu'au CR 6 et tout ce qui est à l'est du canal passe par la R22 jusqu'à l'E19. Le pont dans le prolongement de la Woluwelaan résulte effectivement d'une volonté d'améliorer les structures d'accès et d'éviter davantage le trafic de poids lourds dans les centres. De nouveau, le pont n'aura pas été construit d'ici l'année de référence 2030 et ne pourra donc pas être inclus dans la situation de référence. Il en va de même pour le pont de Buda. Idéalement, la zone de Buda devrait être désenclavée par le nouveau CR sur la R22, de sorte que le pont de Buda ne fasse pas partie de la structure d'accès au réseau routier principal, mais serve uniquement aux liaisons locales entre les deux rives.</p> <p>Une coordination plus poussée entre le projet stratégique Vilvorde-Machelen, Buda+ et Travaux sur le Ring reste nécessaire et souhaitable.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent si des investissements sont également prévus dans les pôles de multimodalité.</p>	<p>Au cours de cette législature, nous investissons dans 15 pôles de multimodalité en région bruxelloise pour un montant de 18,5 millions d'euros. Parmi ceux-ci, 5 appartiennent au Brabantnet, pour une valeur de 6 millions d'euros. En outre, De Werkvennootschap collabore avec le département MTP et la SNCB pour construire 22 P&R dans la grande Région flamande, afin d'accroître l'accessibilité de Bruxelles en train. Et ce, pour un montant de 7,3 millions d'euros.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent si le trafic supplémentaire (tant les raccourcis que le trafic local supplémentaire) qui sera obligé d'emprunter l'E40 vers Zaventem et les effets de spill-over des obstacles supplémentaires sur la R22 lors de sa fermeture sont pris en compte.</p>	<p>Le modèle de trafic régional pour le Brabant flamand tient compte de ce trafic supplémentaire. Ceci peut être consulté à l'annexe 13 de la note de cadrage 2 dans laquelle les résultats de l'étude de conception Cycle 1 sont disponibles.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent si des recensements ont été effectués et s'ils ont été influencés ou non par la crise du Coronavirus, notamment.</p>	<p>Plusieurs recensements ont été réalisés au début de l'étude. Le modèle de trafic régional est utilisé pour les calculs, où les comptages sont à la base des calculs. Le modèle est calibré avec des recensements plus récents. En ce qui concerne l'impact du Coronavirus sur les volumes de trafic à plus long terme, aucune prévision n'est encore disponible. Compte tenu de l'évolution récente des intensités et des embouteillages en ce début d'année, il n'est pas du tout certain que les évolutions constatées l'année dernière soient permanentes.</p>

<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent qu'une attention particulière soit portée dans le cycle 2 à l'organisation et au guidage du trafic sur la structure continue dans le cadre des changements de voies.</p>	<p>Dans la mesure du possible, les enseignements tirés du cycle 1 concernant le changement de voie ont été inclus dans les alternatives d'optimisation du cycle 2. Les changements de voies sont également étudiés plus en détail (au niveau du plan) dans le cycle 2 de l'EISR.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent de préciser l'endroit où une structure parallèle pourrait être construite.</p>	<p>Nous ne prévoyons des structures parallèles qu'à Zaventem et Wemmel, dans l'alternative 2 et ses variantes. À Vilvorde, nous ne pouvons pas construire une structure parallèle pour des raisons infratechniques, à cause du viaduc de Vilvorde. Nous supposons donc le viaduc existant et aucune nouvelle construction. En outre, il n'est pas nécessaire de construire une structure parallèle à Vilvorde, car les bretelles d'accès et de sortie sont limitées et se trouvent à une distance sûre les unes des autres.</p> <p>Dans l'évaluation appropriée du cycle 1 (voir l'annexe 8 de la note de cadrage 2), les trois alternatives et leurs variantes ont été évaluées. Il a été estimé que l'alternative latérale ne répond pas suffisamment à l'objectif du plan. L'alternative 2, parallèle, sera retenue dans le cycle 2, à l'instar de l'alternative 1. Sur la base d'études et d'optimisations supplémentaires, une évaluation appropriée sera à nouveau effectuée pour l'alternative 2 (parallèle) dans le cycle 2. En outre, après une analyse approfondie des goulets d'étranglement réalisée à l'aide du modèle de trafic régional, les échangeurs ont été optimisés dans le cycle 2 du processus.</p> <p>Naturellement, nous tenons également compte des autres effets sur l'environnement, à savoir le bruit, l'air et la sécurité.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent pourquoi (dans une structure parallèle) 2 voies sont prévues pour le trafic local et 3 pour le trafic de transit, alors que la majorité du trafic (>60%) est local.</p>	<p>Il est faux de dire que le trafic local n'utilise que la voie parallèle, car elle ne devrait être utilisée que dans la zone correspondante où vous entrez ou sortez du R0. Le trafic allant de Wemmel à Zaventem empruntera la structure parallèle dans ces zones. Mais supposons que vous vous rendiez d'Anderlecht à Zaventem. Vous emprunterez alors les voies continues à Wemmel et Vilvorde et la route parallèle à Zaventem - cela fait également partie du trafic local. Une vitesse maximale supplémentaire de 70 km/h est autorisée sur les voies parallèles, afin que le trafic puisse s'insérer et sortir de manière plus sûre.</p> <p>Les 3 voies sur la structure continue sont donc davantage nécessaires que sur la structure parallèle. Nous voulons voir si nous pouvons, par exemple, utiliser cette troisième voie sur les voies de transit à d'autres fins. À cette fin, nous nous référons à l'étude Future Proof - annexe 11.</p> <p>À Vilvorde, les voies parallèles sont exclues, car elles ne s'intègrent pas au viaduc existant de Vilvorde. La construction d'un tout nouveau viaduc dépasse le cadre de l'étude.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent pourquoi un modèle de trafic dynamique (au lieu d'un modèle de trafic statique) n'est pas utilisé pour obtenir une estimation réaliste du flux de trafic.</p>	<p>Les modèles de trafic dynamiques macroscopiques et les modèles de microsimulation nécessitent des données très détaillées, l'élaboration des scénarii/modèles demande beaucoup de travail et leur temps de calcul est très élevé. En raison du grand nombre d'alternatives et de variantes dans la phase de planification, il n'a pas été possible jusqu'à présent de faire un usage intensif des modèles de trafic dynamiques. Des modèles dynamiques de trafic (microsimulations) sont utilisés pour effectuer des évaluations spécifiques, mais une application générale de ces modèles ne se présentera que dans des phases ultérieures de l'étude/du projet.</p> <p>Des modèles macroscopiques de trafic sont utilisés, qui tiennent également compte de la formation d'embouteillages au fil des heures, bien qu'il ne soit pas encore possible de parler d'allocation dynamique. Comme résultats, on utilise des diagrammes d'intensité, des diagrammes de différence, des analyses de liens sélectionnés, la structure de la congestion, les temps de déplacement, les pertes de temps, les niveaux de service des intersections.... pour que les variantes et les alternatives puissent être visualisées de manière aussi réaliste que possible, et pour que les différentes alternatives et variantes puissent être comparées entre elles ou avec la situation de référence. Il est certain qu'une image plus détaillée peut être fournie (certainement avec les simulations macroscopiques), mais avec le modèle de trafic macroscopique disponible, on peut obtenir davantage d'informations pour poser un choix fondé.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique remettent en question l'horizon temporel de 2030.</p>	<p>La situation de référence est celle qui sert de base de comparaison pour décrire et évaluer l'impact du plan. Quand le processus pour lequel un plan est réalisé nécessite un long délai, il convient de prendre comme référence une situation future plutôt que la situation actuelle. La situation de référence doit présenter un degré de fiabilité suffisant.</p> <p>Le processus de planification intégrée (PPI) pour le réaménagement du R0-Nord examine différentes alternatives avec les variantes y afférentes afin de parvenir à un projet optimisé du R0-Nord. Les alternatives et les variantes sont toujours décrites par rapport à la situation de référence et par comparaison à cette dernière. Les alternatives et les variantes sont également évaluées par rapport à la situation de référence.</p> <p>Les différents éléments inclus dans la situation de référence du réaménagement du R0-Nord doivent répondre aux deux critères suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'élément doit être une politique décidée ; - L'élément doit être susceptible d'être réalisé au cours de l'année de référence (2030).
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que les effets doivent être considérés à grande échelle.</p>	<p>En principe, la délimitation de la zone d'étude est différente pour chaque discipline environnementale dans le cadre de l'étude environnementale. Elle comprend au moins la zone du plan ainsi que la zone dans laquelle des effets significatifs peuvent se produire sur la base des intentions du plan. La zone d'étude pour les impacts environnementaux est donc plus large que la zone où le plan est mis en œuvre et, dans toutes les disciplines, les impacts sont examinés à l'échelle où ils sont pertinents. En fonction de la discipline, une zone</p>

	d'étude se situe à l'échelle micro, méso ou macro, comme décrit dans la note de cadrage, paragraphe 5.2.
Les réactions à la consultation publique indiquent que l'impact du plan sur le trafic agricole devrait être étudié de manière approfondie.	Le RIE du plan examinera les résultats d'une étude d'impact sur l'agriculture, à la suite de quoi l'impact sur l'agriculture sera évalué au niveau du plan et d'éventuelles mesures d'atténuation seront proposées. Les interventions sur le réseau routier secondaire sont très similaires pour toutes les alternatives, on peut donc s'attendre à ce qu'il n'y ait pas de différences majeures dans l'évaluation de l'aspect du trafic agricole. Lorsque, dans une prochaine phase, les connexions au réseau routier secondaire seront plus détaillées, cet aspect sera inclus dans l'évaluation, le cas échéant.
Les réactions à la consultation publique indiquent que le trafic de contournement continue d'augmenter.	En raison de la croissance sociodémographique et économique globale de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Périphérie flamande, le nombre de déplacements et donc l'intensité du trafic ont en effet systématiquement augmenté au cours des dernières décennies. Toutefois, il n'est plus réaliste de continuer à absorber cette croissance en se contentant de développer l'infrastructure automobile. Sur le réseau routier principal, des optimisations et éventuellement des extensions limitées sont encore possibles, mais sur le réseau secondaire, les possibilités d'optimisation sont rares et ont souvent des effets limités et locaux. Par conséquent, les différentes autorités s'efforcent d'optimiser le réseau routier supérieur, d'une part (pour éviter autant que possible les embouteillages), et d'autre part, l'infrastructure pour les modes alternatifs (pour réduire la part du trafic automobile). Les analyses menées dans le cadre du RIE du plan indiquent que les optimisations sur le R0 auront un effet sur le premier aspect : le trafic régional utilisera à nouveau le réseau routier principal (et donc également le ring), ce qui profitera au du réseau routier secondaire, où les intensités diminueront et, par conséquent, la qualité de vie augmentera. En s'efforçant en outre d'atteindre une répartition modale ambitieuse (RMA), où la part du trafic automobile est considérablement réduite par des investissements supplémentaires dans les transports publics et les infrastructures cyclables, la part du trafic automobile diminuera globalement. Selon les analyses de trafic, cela aura principalement des effets positifs sur le réseau routier secondaire et sur les kilomètres parcourus dans les zones résidentielles. Le programme plus vaste "Travaux sur le Ring", dont le réaménagement du R0 Nord fait partie, vise également à développer les transports publics et le vélo. Par exemple, la réalisation d'un tram express le long de l'A12, d'un ringtrambus entre l'UZ Jette et l'aéroport, et de plusieurs autoroutes cyclables telles que l'autoroute cyclable F212 le long de la ligne de chemin de fer Asse - Bruxelles et la piste cyclable du ring encore à développer, qui suivra le tracé (tangential) du R0 Nord.
Les réactions à la consultation publique s'interrogent sur la durée de vie du viaduc de Vilvorde.	Il a été décidé de conserver le viaduc, mais de le rénover en profondeur. De Werkvennoostchap a déjà débuté les travaux. Toute l'année 2021 servira de phase d'étude technique, au cours de laquelle tout sera étudié, élaboré et préparé. À partir de 2022, les travaux commenceront et dureront environ cinq ans. Dans ce cadre, nous travaillons en dessous, à l'intérieur et au-dessus du viaduc. Le viaduc sera également renforcé, une quatrième voie pouvant être ajoutée à terme. Bien que le viaduc ait été conçu il y a 40 ans pour quatre voies, les premiers calculs indiquent que des renforcements seront nécessaires.
Les réactions à la consultation publique demandent si le point de basculement pour la fluidité du trafic est un I/C de 95%, même avec de nombreux mouvements d'entrecroisement.	Le flux de trafic a été évalué dans le RIE sur la base du nombre d'heures perdues dans les différentes alternatives. Cela fournit le nombre d'heures de circulation supplémentaires par rapport à la situation où chacun peut circuler à la vitesse autorisée. Ainsi, le rapport I/C n'est pas directement pris en compte dans l'évaluation. Le rapport I/C fournit le rapport entre l'intensité et la capacité. Lors de la détermination de la capacité, le MTR tient compte de la présence de zones d'entrecroisement. Comme il s'agit d'un modèle macroscopique, il s'agit d'une approximation ; des calculs plus détaillés seront effectués lors de la phase du RIE du projet. Le rapport I/C fournit le rapport entre l'intensité et la capacité. Le rapport I/C de 95% a été principalement utilisé dans les premières analyses du problème concernant le R0-Nord. Le flux de trafic a été évalué dans le RIE sur la base du nombre d'heures perdues dans les différentes alternatives. Cela fournit le nombre d'heures de circulation supplémentaires par rapport à la situation où chacun peut circuler à la vitesse autorisée. Le rapport I/C au niveau d'un tronçon de route est toujours utilisé dans l'évaluation de la sécurité et de la robustesse du trafic. Les zones d'entrecroisement sont évaluées séparément dans le PPI en calculant un niveau de service par zone d'entrecroisement qui fournit une indication de la facilité ou de la difficulté de la circulation dans une zone d'entrecroisement. Dans ce cadre, il est notamment tenu compte de la longueur des zones d'entrecroisement et de la quantité de mouvements d'entrecroisement.

<p>Les réactions à la consultation publique demandent si le modèle de trafic peut être utilisé pour évaluer tous les indicateurs proposés dans le RIE sur la mobilité.</p>	<p>Les données nécessaires sont disponibles pour réaliser l'évaluation des incidences environnementales.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aspect de la sécurité routière sur le réseau routier secondaire est décrit au moyen d'un risque d'accident par kilomètre parcouru et par mode, ce qui est décrit dans le chapitre "tableaux d'évaluation". - L'aspect "utilisation du réseau routier" vise spécifiquement à refléter les grandes évolutions des volumes de trafic et de leur localisation. L'agrégation a donc été faite à l'échelle des sous-zones et de la zone d'étude au niveau méso et macro. Des incidences négatives à ce niveau indiqueraient que le projet ne parviendrait pas à atteindre un de ses principaux objectifs (déplacer le trafic du réseau inférieur vers le réseau supérieur). Cela conduirait donc à l'exclusion d'une alternative plutôt qu'à des mesures d'atténuation. Les endroits spécifiques présentant des augmentations (problématiques), pour lesquelles des mesures d'atténuation plus spécifiques devraient être formulées, sont inclus dans la rubrique "viabilité du trafic". - Les "zones résidentielles" sont utilisées et délimitées dans le contexte de la viabilité du trafic, cf. le plan régional et le PRAS, comme décrit dans le chapitre "tableaux d'évaluation". Le "Noyau résidentiel" est utilisé dans le contexte de l'accessibilité multimodale comme faisant partie de la connexion entre la commune principale et les différents noyaux sur son territoire. Cela est également clarifié dans la rubrique "tableaux d'évaluation". Les noms et la localisation de ces centres sont indiqués sur la figure du chapitre concerné et dans les tableaux y afférents. - Le calcul du volume du trafic de transit a été effectué en evp (1 camion = 2,5 evp), comme décrit dans le chapitre "Tableaux d'évaluation". - Le trafic latent (effets d'itinéraire, transfert modal et choix de destination) a été pris en compte de diverses manières dans les calculs concernant le réaménagement du R0-Nord. En outre, les mesures prises dans d'autres modes (transports publics et vélo) ont été prises en compte, ce qui permet d'absorber une partie de la croissance du trafic latent. Cependant, la création de nouveaux déplacements implique également l'utilisation d'espace, ce qui ne peut être pris en compte dans les modèles de trafic. Il s'agit effectivement d'un effet à très long terme, qui dépasse l'horizon temporel des analyses du R0-Nord. À cet horizon lointain, de nombreux autres facteurs entreront en jeu, dont les effets ne peuvent pas encore être évalués avec précision. En d'autres termes, il est presque impossible de tenir compte de ces effets à long terme.
<p>Les réactions à la consultation publique demandent que les effets du réaménagement du ring soient examinés en fonction de la capacité de charge de l'infrastructure routière et de l'environnement.</p>	<p>Dans l'évaluation de la mobilité, les effets sur le R0 lui-même et sur le réseau routier secondaire sont examinés séparément. Le trafic sur le réseau routier secondaire a été pris en compte de différentes manières dans l'étude : nombre total de kilomètres parcourus, impact sur la qualité de vie, impact sur la sécurité routière, impact sur la répartition modale et impact sur le trafic de transit. Ces aspects sont considérés globalement (en % ou en évolution par points) pour l'ensemble de la zone d'étude et les sous-zones séparément. De plus, les effets négatifs sont identifiés à des endroits spécifiques nécessitant une action, qui sont ensuite énumérés. Le RIE juxtapose ces effets au même niveau, sans privilégier l'un ou l'autre.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique appellent à de nouveaux investissements dans le réseau cyclable et les transports publics.</p>	<p>Lors du réaménagement du R0, un certain potentiel de circulation cyclable et de transport public sera également développé au-dessus, sous et le long du R0. Les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures supplémentaires visant une plus grande fluidité de la circulation pour les usagers doux et les transports publics seront prévues. Il est également fait référence au programme « Travaux sur le Ring », dans le cadre duquel divers projets sont prévus. L'instrument approprié est déterminé pour chaque projet. La majorité ne nécessitera 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.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent de préciser la version du modèle de trafic qui est utilisée.</p>	<p>La version 4.2 est utilisée. Ce point était déjà mentionné dans le RIE, mais il est maintenant plus clairement mentionné au début du chapitre "tableaux d'évaluation" décrivant la méthodologie.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique soulignent la nécessité d'étudier la solidité des variantes avec un nœud asymétrique (échangeur 3/4).</p>	<p>La situation de référence inclut la vision de la Région de Bruxelles-Capitale selon laquelle les voies d'accès sont conçues comme une route urbaine multimodale avec une limitation de vitesse à 50 km/h. Dans la suite du processus, les intersections de l'échangeur 3/4 seront examinées plus en détail et les simulations nécessaires seront effectuées.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique font référence à l'application du décret sur les routes communales.</p>	<p>Le processus tient en effet compte de l'application du décret sur les routes communales.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent si un échange de zones serait possible afin de découper le virage au niveau du Laarbeekbos.</p>	<p>Un échange de zones entre deux communes et, en cas d'extension, deux régions, ne peut être organisé par le biais d'un plan d'aménagement du territoire. Par ailleurs, une localisation partielle du R0 sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas nécessairement un obstacle au réaménagement du ring, à condition que les procédures correctes soient suivies conformément à la législation régionale.</p>

<p>Les réactions et avis de la participation publique soulèvent les questions suivantes concernant le plateau du Heysel et le parking C : Comment les développements futurs du parking C et du plateau du Heysel seront-ils pris en compte ? La proposition actuelle du CR7a a-t-elle une capacité suffisante ? Quelle est l'influence de ces pôles d'attraction ? Quel est le statut de l'étude en cours et comment sera-t-elle intégrée ?</p>	<p>La route de raccordement n'est pas actuellement une politique décidée pour la Flandre. L'étude interrégionale "Vision transrégionale sur la structure d'accès de la zone du Plateau du Heysel" examinera, notamment, le rôle souhaité de la voie de raccordement dans le désenclavement de l'ensemble du Plateau du Heysel (= zone NEO, zone Parking C, zone Heysel Palais, zone Trade Mart) et, par extension, de Bruxelles. Étant donné que les résultats de cette étude sont pertinents pour le PESR pour le réaménagement du R0 Nord, ils seront, si possible, inclus dans le processus de planification intégrée une fois que cette étude sera finalisée.</p> <p>Dans la situation de référence 2030 du Processus de planification Intégrée (PPI) du R0-Nord, la route de liaison entre la Keizerin Charlottelaan et le parking C, avec tunnel sous la Romeinsesteenweg, est incluse comme route privée pour la logistique et les navettes. Dans toutes les alternatives du Processus de planification Intégrée (PPI) en cours du R0-Nord, la route de liaison entre la Keizerin Charlottelaan et le parking C, avec tunnel sous la Romeinsesteenweg, est incluse comme route publique dans le réseau. Étant donné que le complexe de raccordement 8 ne peut être retenu dans les lignes directrices pour un (ré)aménagement sûr du ring, il a été jugé nécessaire de relier la Houba De Strooperlaan - une voie d'accès importante pour Bruxelles - au ring d'une autre manière. Cela peut se faire en ouvrant la Verbindingsweg à toute circulation, créant ainsi une voie d'accès H. De Strooperlaan - Keizerin Charlottelaan - Verbindingsweg.</p> <p>L'étude transrégionale en cours relative à l'accès à l'environnement du Plateau du Heysel examine divers scénarii d'accès dans lesquels la Verbindingsweg entre la Keizerin Charlottelaan et le parking C, avec un tunnel sous la Romeinsesteenweg, est incluse comme route privée (navettes et logistique) ou comme route publique ou privée. Dès que les résultats seront disponibles et qu'une décision étayée sera prise concernant le scénario d'accès le plus souhaitable pour le Plateau du Heysel, cette solution sera intégrée dans la PPI du R0-Nord comme scénario transparent/scénario de développement.</p> <p>Cette étude examine également l'impact de ces scénarii sur le trafic de contournement dans les environs. En outre, les effets de toutes les alternatives et variantes sélectionnées sur le réseau routier principal et le réseau routier secondaire seront étudiés dans un RIE du plan. Si ce RIE du plan identifie des impacts négatifs forts, des mesures d'atténuation seront imposées pour contrecarrer ces impacts.</p>
<p>Des préoccupations concernant l'aménagement de la Romeinsesteenweg, également dans le contexte de l'accès au plateau du Heysel, sont exprimées dans les commentaires et avis.</p>	<p>Le rôle de la Romeinsesteenweg ne fait pas partie du champ du réaménagement du R0 Nord.</p> <p>Compte tenu de la localisation de la Romeinsesteenweg, parallèle au R0 et à la frontière régionale, il est en effet nécessaire d'avoir une vision commune, supralocale, de la fonction souhaitée et de l'aménagement correspondant de la Romeinsesteenweg. Dans le cadre de l'étude de la vision transrégionale sur le désenclavement multimodal du plateau du Heysel, des propositions seront formulées pour le désenclavement de l'ensemble de la zone du projet, dans le but d'aboutir à une solution privilégiée soutenue. La Romeinsesteenweg fait partie de la zone de projet définie et les éléments de vision concernant cette route spécifique peuvent donc également être distillés à partir de la solution préférée.</p> <p>L'étude du Heysel étant un exercice conceptuel avec une finalité claire, la vision de la Romeinsesteenweg devra être affinée dans un trajet suivant y afférent ou non, tant pour ce qui concerne son rôle que son tracé. La plate-forme de concertation mise en place pour l'étude du Heysel, qui inclut tous les acteurs locaux et régionaux flamands et bruxellois, pourrait être utilisée à cette fin.</p>
<p>Les préoccupations concernant les effets négatifs des variantes et alternatives possibles sont exprimées dans les réponses et les avis de la participation publique. Il s'agit notamment des embouteillages, du trafic de contournement, de la nature, de l'environnement, du climat, de la charge sur le réseau routier, etc.</p>	<p>Nous travaillons sur la base des objectifs du plan qui consistent à "améliorer la circulation et la sécurité routière sur le R0" et, d'autre part, à "empêcher le trafic d'emprunter le réseau routier secondaire et améliorer ainsi la viabilité du trafic". Dans la situation actuelle, le réseau routier secondaire est utilisé par un trafic qui devrait en fait se trouver sur le périphérique, à savoir le trafic de contournement. Nous allons donc procéder à des optimisations et à des améliorations du ring (comme une voie supplémentaire éventuelle), ce qui permettra à ce trafic d'utiliser à nouveau le ring. En outre, nous perpétuerons cette situation en prenant des mesures supplémentaires sur le réseau routier secondaire pour empêcher le retour du trafic de contournement sur ce réseau. Cela est avantageux pour les utilisateurs du réseau routier secondaire, tels que les résidents locaux et les transports publics.</p> <p>Les effets des différentes alternatives et variantes de la R0-Nord sur le réseau routier principal et le réseau routier secondaire sont actuellement étudiés dans le cadre du RIE du plan. Cela est notamment réalisé pour la discipline de la mobilité : nombre total de kilomètres parcourus, impact sur la qualité de vie, impact sur la sécurité routière, impact sur la répartition modale et impact sur le trafic de transit, mais également pour les autres disciplines : effets sur la nature, l'environnement, le climat... Ces facteurs ont été pris en compte à plus grande échelle dans le RIE du plan, car une telle étude nécessite de décrire les effets globaux pour la région. Bien que les effets soient globalement positifs pour plusieurs des alternatives, il existe encore quelques goulets d'étranglement, qui sont mentionnés dans le dernier chapitre de la discipline de la mobilité et pris en compte pour des recherches ultérieures.</p> <p>Si les effets s'avèrent (fortement) négatifs, le RIE du plan imposera des mesures d'atténuation pour contrecarrer ces effets.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent des optimisations du CR 9 : comment l'UZ Brussel sera-t-elle desservie, la Dikke Beuklaan sera-t-elle soulagée ?</p>	<p>Des recherches sont actuellement en cours pour optimiser davantage la conception du CR 9 ainsi que des intersections situées à proximité, afin de garantir une circulation fluide.</p> <p>Toutefois, une connexion à la Schapenweg n'est ni logique ni possible du point de vue du trafic. La Schapenweg est une route de catégorie trop basse. Elle est donc inadaptée pour se connecter au réseau routier supérieur. Une attention particulière est également</p>

	accordée à la proximité des zones Natura 2000. Par conséquent, nous devrions éviter de nous rapprocher davantage de cette zone. En outre, le zonage du territoire bruxellois pourrait devoir être modifié, ce qui ne relève pas de la compétence du gouvernement flamand. En outre, le complexe de raccordement dessert Jette, Wemmel et l'UZ Brussel. Dès lors, nous recherchons une configuration qui y réponde de la meilleure façon possible.
Les réactions à la consultation publique indiquent que les impacts négatifs sur le réseau routier secondaire devraient être pris en compte dans le PES et les mesures d'atténuation.	Le trafic sur le réseau routier secondaire a été pris en compte de différentes manières dans l'étude : nombre total de kilomètres parcourus, impact sur la qualité de vie, impact sur la sécurité routière, impact sur la répartition modale et impact sur le trafic de transit. Ces facteurs ont été pris en compte à plus grande échelle dans le RIE du plan, car une telle étude nécessite de décrire les effets globaux pour la région. Bien que les effets soient globalement positifs pour plusieurs des alternatives, il existe encore quelques goulets d'étranglement, qui sont mentionnés dans le dernier chapitre de la discipline de la mobilité et pris en compte pour des recherches ultérieures.
Les réactions à la consultation publique demandent de préciser la manière dont les éléments suivants ont été pris en compte dans le scénario de recherche sur le réseau routier secondaire : Scénarii concernant le Budasteenweg et le pont de Buda ? Scénarii De Vuist ? Le Verbrande Brug comme lien rapide entre la Woluwelaan et le réseau routier supérieur ?	Le pont Buda et le prolongement de la Woluwelaan avec un nouveau pont ne font pas partie de l'étude Travaux sur le Ring, ces mesures ne sont donc pas incluses dans la note de cadrage et ses annexes. À cet endroit, le pont dans le prolongement de la Woluwelaan ne sera pas construit d'ici l'année de référence 2030 et ne pourra donc pas être inclus dans la situation de référence. Il en va de même pour le pont de Buda. Idéalement, la zone de Buda devrait être désenclavée par le nouveau CR sur la R22, de sorte que le pont de Buda ne fasse pas partie de la structure d'accès au réseau routier principal, mais serve uniquement aux liaisons locales entre les deux rives. Des études sont en cours autour du carrefour De Vuist - nous ne prendrons pas d'autres mesures à ce sujet. Les ajustements découlant de cette étude (s'ils sont communiqués à temps) seront inclus dans notre traitement.
Les réactions à la consultation publique demandent si des budgets sont prévus pour l'amélioration du réseau routier secondaire.	Le cas échéant, les dispositions nécessaires seront prises, dans le cadre du réaménagement du R0 Nord, pour apporter des améliorations au réseau routier secondaire.
Les réactions et avis à la consultation publique demandent si toutes les routes nouvelles, supprimées ou modifiées seront incluses dans le plan, même si elles se trouvent en partie ou en totalité sur le territoire de Bruxelles.	La note de cadrage clarifie les éventuelles procédures à suivre dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il est clair qu'un plan régional d'exécution spatiale selon la procédure flamande ne peut prévoir des changements de zonage que sur le territoire de la Flandre. Si des changements sont nécessaires sur le territoire bruxellois, les actions nécessaires seront prises en consultation et en coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale.
Les réactions et avis de la consultation publique demandent s'il existe déjà une opinion sur les emprises concrètes au sol (occupations).	L'impact potentiel des alternatives et des variantes sur l'utilisation actuelle de l'espace est décrit dans la discipline Homme - Aspects spatiaux du RIE du plan. Des plans plus détaillés concernant d'éventuels changements d'affectations ou de zones au sein du PESR à l'emplacement du parking éloigné seront disponibles après la finalisation de la conception préliminaire du PESR.
Les réactions à la consultation publique indiquent qu'une compensation devrait être prévue en cas de perte totale ou partielle de la valeur des biens.	Dès que nous aurons une vision concrète des parcelles concernées, nous contacterons les propriétaires concernés pour entamer des discussions sur une acquisition à l'amiable, en essayant de trouver un accord sur une compensation correcte. Si, par exemple, en raison d'un changement d'affectation, une parcelle constructible n'est plus constructible ou ne peut plus être subdivisée, une compensation peut être accordée (dommage du plan).
Les réactions à la participation publique portent sur une éventuelle emprise dans le parc de recherche de Zellik, et sur la manière d'obtenir davantage d'informations et, le cas échéant, de formuler des objections.	Dès que nous aurons une vision concrète des parcelles concernées, nous contacterons les propriétaires concernés pour entamer des discussions sur une acquisition à l'amiable, en essayant de trouver un accord sur une compensation correcte. Des informations peuvent toujours être obtenues auprès de De Werkvennootschap (via info@werkenaandering.be). Une fois qu'un projet de PESR aura été provisoirement adopté (définissant l'alternative préférée pour le réaménagement du R0 Nord), une enquête publique sera également organisée, invitant à formuler des commentaires. L'enquête publique est prévue en 2023. Ensuite, les plans sont développés jusqu'au niveau du projet, sur la base duquel une demande de permis environnemental sera soumise. Une enquête publique sera également organisée dans le cadre de cette demande.
Les réactions et avis de la consultation publique signalent qu'il n'a pas été tenu compte, ou qu'il n'a pas été suffisamment tenu compte, de l'activité sur la Woluwelaan et des flux de mobilité qui y sont associés. La crainte est exprimée que le trafic de poids lourds accède à la zone résidentielle de Diegem-Centre ou à la zone de bureaux Diegem-Sud, qui sera développée en un environnement de travail-logement.	L'impact des alternatives et des variantes sur les activités est étudié dans le cadre du RIE du plan (discipline homme-espace) et de l'analyse coûts-avantages sociaux. En outre, le règlement du PESR final stipulera que toutes les fonctions le long du R0 doivent rester accessibles. En tout état de cause, le PESR pour le réaménagement du R0 Noord ne prévoit jusqu'à présent aucune réaffectation en fonction des activités prévues dans la zone de la Woluwelaan à Machelen. Il appartient à l'administration locale, la commune de Machelen, de décider de l'octroi des permis.

<p>Des préoccupations ont été exprimées dans les réactions et avis au sujet de la conception du complexe de raccordement 9, la pression de trafic supplémentaire sur les routes locales et les éventuels embouteillages qui en découlent au niveau de la Dikke Beuklaan et, par extension, des autres routes du quartier, après l'adaptation du complexe de raccordement.</p>	<p>Le CR 9 dans les variantes retenues du cycle 2 est conçu comme un complexe néerlandais asymétrique où l'entrée et la sortie du ring intérieur et l'entrée et la sortie du ring extérieur sont reliées à la Dikke Beuklaan. Le carrefour formé par le CR 9 et la Dikke Beuklaan sera équipé de feux de signalisation afin de contrôler de manière optimale les flux de circulation et de réduire les conflits. À la lumière des réactions à la consultation publique, une variante supplémentaire est étudiée dans le cycle 2, dans laquelle le CR 9 est conçu comme un Single Point Interchange avec une connexion nord à la Steenweg op Brussel. Dans ce cadre, la possibilité d'optimiser davantage les carrefours et les tronçons de route se situant à proximité est étudiée afin de garantir une circulation fluide (Dikke Beuklaan, Limburg Stirumlaan, etc.).</p> <p>De plus amples informations sont disponibles à l'annexe 15 de la note de cadrage 3.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique remettent en question la nécessité de la suppression du CR 8 et du réaménagement du CR 9.</p>	<p>Les directives relatives à la sécurité routière sur les autoroutes (VWI = Vademecum infrastructure routière partie autoroutes de l'agence routes & trafic) imposent de prévoir une distance suffisante entre les bretelles d'entrée et de sortie successives. Compte tenu de la localisation de l'A12 à l'est et du Laarbeekbos à l'ouest, seuls 2 complexes de raccordement peuvent être maintenus sur le tronçon intermédiaire du ring, avec une distance de sécurité suffisante entre eux. La réalisation de trois complexes de raccordement, comme tel est le cas aujourd'hui, impliquerait de reconstruire le ring d'une manière peu sûre en termes de circulation et d'accidents. Le choix s'est porté sur un complexe de raccordement au parking C, à une distance suffisante de l'A12, afin que les grands pôles d'attraction (le parking C et les fonctions existantes et prévues sur le plateau du Heysel) soient accessibles sans peser sur les zones résidentielles. Un prochain complexe de raccordement, avec une distance de sécurité suffisante entre ce dernier et le complexe de raccordement du parking C, ne peut être prévu qu'à proximité du complexe de raccordement actuel 9 (Jette), au niveau de la Dikke Beuklaan. À l'emplacement actuel, en particulier à proximité de la N290 (Steenweg op Brussel), la distance entre le parking et le complexe de raccordement est insuffisante selon les directives pour une conception sûre du trafic. Le nouveau complexe de raccordement 9 (Jette) devrait donc être déplacé vers l'ouest, jusqu'à la Dikke Beuklaan.</p>
<p>Les réactions et avis posent la question de savoir pourquoi le Quick Win de la Henneaulaan a déjà été réalisé (y compris le raccordement R22), alors qu'il est probable que la R22 doive être déconnectée à l'avenir.</p>	<p>Le timing est très important dans ce projet. Une éventuelle déconnexion de la R22 n'est possible qu'après un réaménagement du R0-Nord, de manière à ce que la circulation soit fluide et que la capacité résiduelle soit suffisante pour absorber le trafic de la R22. La R22 ne peut pas encore être déconnectée dans son état actuel, précisément car le ring même fonctionne mal en ce moment, ce qui entraîne beaucoup de trafic de contournement. C'est également la raison pour laquelle le projet "quick win" de la Henneaulaan, qui a récemment démarré, ne prévoit pas encore de déconnexion de la R22. Dans le cadre du projet Quickwin de la H. Henneaulaan, un réaménagement accéléré de cette zone est devenu nécessaire. La R22 doit donc rester connectée.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique soulèvent la question de savoir pourquoi la R22 est déconnectée du ring. Il est à craindre que cette déconnexion n'entraîne de nombreux désagréments pour le réseau routier secondaire. C'est pourquoi plusieurs réactions et avis publics ont demandé si une solution pouvait être trouvée pour que la R22 reste connectée au ring. De plus, des inquiétudes sont exprimées quant à l'impact des scénarii et variantes proposés sur l'accessibilité du Campus UCLouvain et de ses nombreuses institutions et sur l'activité de l'UZ Saint-Luc.</p>	<p>Aujourd'hui, le R0 Nord entre l'A1/E19 à Machelen et l'A3/E40 à Woluwe-Saint-Étienne est très peu sûr. Les différents échangeurs et bretelles sont beaucoup trop proches les uns des autres. Par conséquent, de nombreuses parties de l'infrastructure du ring, notamment les entrées et les sorties et les tronçons sinueux, ne sont pas conformes aux lignes directrices pour une conception sûre du point de vue de la circulation, telles qu'elles figurent dans le VWI (Vademecum de l'infrastructure routière, partie des autoroutes de l'Agence des routes et du trafic). Il en résulte donc de nombreux mouvements d'entrée, de sortie et d'entrecroisement dangereux pour la circulation. Cela se reflète également dans les données relatives aux accidents : la zone entre l'autoroute A1/E19 et la jonction avec l'aéroport, et surtout la zone entre la Henneaulaan et l'autoroute A3/E40, sont des concentrations d'accidents manifestes. La plus grande concentration d'accidents de tout le R0 Nord se situe à la jonction de la Henneaulaan et de la R22 sur le ring. La courte succession d'entrées et de sorties et les tronçons d'entrecroisement en sont la cause. Ce problème ne peut être résolu que par une application correcte des directives relatives au réaménagement des autoroutes et des rings. Cela signifie que toutes les bretelles d'accès et de sortie existantes ne peuvent pas être conservées. Compte tenu du désenclavement de toute la zone autour du R0, il a été décidé de raccorder la Henneaulaan au ring et plus à la R22. Cette dernière se connecte également à l'A3/E40, une autre route principale, un peu plus au sud. De cette manière, le réseau disponible est adapté à un meilleur réseau, plus robuste et plus sûr.</p> <p>Une autre conséquence de la conception peu sûre et des voies d'entrée et de sortie excessivement courtes ainsi que des sections d'entrecroisement réside dans le fait que les mouvements à ces endroits sont très rigides et entravent donc la bonne fluidité du ring.</p> <p>Une grande partie du trafic régional de transit tente d'éviter ces endroits sur le ring et cherche donc des itinéraires alternatifs, notamment via la R22 et le réseau routier secondaire. Par exemple, le trafic qui quitte le ring à Zaventem pour prendre la R22 vers le sud-est de la Région de Bruxelles-Capitale est intense, alors que ce trafic pourrait parfaitement continuer sur le R0 et prendre ensuite la sortie appropriée. En passant par la R22, ce trafic a également un impact sur la qualité de vie dans les zones résidentielles voisines telles que Woluwe-Saint-Étienne.</p> <p>L'objectif est de réaménager le R0 conformément aux directives de conception du VWI afin d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire la nécessité d'utiliser des itinéraires alternatifs pour les longues distances. Concrètement, cela signifie que tant l'ensemble du R0 Nord, y compris l'échangeur de Woluwe-Saint-Étienne (R0/E40), que le complexe de raccordement 20 Crainhem (E40) seront réaménagés afin de respecter les distances conformément aux lignes directrices pour la conception d'autoroutes sûres pour le trafic.</p> <p>Dans le cycle 1 du Processus de planification intégrée (PPI) du R0 Nord, ce réaménagement impliquait également la déconnexion de la R22 du R0 et du complexe de raccordement 3 (H. Henneaulaan). Sans cette intervention, le ring entre l'A1/E19 et l'A3/E40 ne pourrait</p>

	<p>être aménagé de manière sûre.</p> <p>Dans le cycle 2 du PPI, il sera vérifié si la R22 peut être connectée au R0-Nord de manière sûre et la conception et l'emplacement seront étudiés. Les premières études démontrent que cela n'est possible que selon les directives de l'alternative parallèle et avec une R22 déclassée (profil à 2x1 voies). La connexion de la R22 au R0 sera donc examinée comme une variante dans le cycle 2.</p> <p>Toujours dans le cadre du cycle 2, on étudiera si la liaison entre les zones résidentielles de Zaventem et de Woluwe-Saint-Étienne peut à nouveau être établie au moyen d'une liaison locale. Cette connexion locale se fera à partir de la H. Henneaulaan vers Woluwe-Saint-Étienne. En outre, une véloroute est également présente parallèlement à la R22, et les transports publics entre les zones résidentielles restent possibles via la liaison locale.</p> <p>L'étude de la variante avec raccordement à la R22 démontrera un éventuel impact sur la sécurité et la fluidité du trafic sur le R0 Nord et quelles pourraient être les conséquences sur la qualité de vie dans les zones résidentielles voisines. Que la R22 soit déconnectée ou non du R0, l'effet sur le R0 et sur le réseau routier secondaire en termes de trafic de contournement et de qualité de vie sera toujours examiné afin de faire un choix éclairé. Le RIE du plan proposera également des mesures d'atténuation pour les éventuels goulets d'étranglement.</p> <p>La déconnexion de la R22 aura effectivement un effet sur le complexe de raccordement 20 Crainhem réaménagée sur l'E40. Là aussi, des efforts seront faits pour minimiser les effets négatifs.</p> <p>Voir également : l'annexe 12 de la note de cadrage 2, chapitre 5.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique soulèvent la question de savoir pourquoi la connexion du complexe 20 avec l'E40 ne peut être maintenue. Il est craint que la nouvelle conception du complexe de raccordement de l'E40 avec Woluwelaan ait un impact sur la fluidité du trafic.</p>	<p>L'objectif de la rénovation du complexe de raccordement 20 (Crainhem) de l'A3/E40 est d'optimiser le complexe de raccordement existant, fragmenté, illisible et inefficace, afin d'obtenir un complexe de raccordement plus logique et efficace. Ce réaménagement créera une nouvelle intersection sur la R22 Woluwedal.</p> <p>Les deux carrefours nord induiront une répartition du trafic entre les différents embranchements différente de celle que nous connaissons aujourd'hui. Cela est partiellement dû au fait que les entrées et sorties du complexe de raccordement 20 (Crainhem) sur la Bevrijdingslaan et la Oudstrijderslaan sont supprimées en raison de la nouvelle forme du complexe de raccordement.</p> <p>La réorientation de l'entrée sur l'Oudstrijderslaan permettra d'améliorer le problème actuel de mauvaise fluidité. Les distances entre cette entrée et l'échangeur R0/E40 sont en effet insuffisantes selon les directives pour une conception sûre des routes, ce qui affecte la fluidité du trafic.</p> <p>Les effets de ces interventions sur les différentes intersections sont d'abord étudiés dans le modèle de trafic régional Périphérie flamande. Les effets du réaménagement sur les flux de circulation à proximité sont ainsi définis, ainsi que leur impact sur la qualité de la fluidité du trafic aux intersections.</p>
<p>Les réactions et les avis de la participation publique indiquent que la capacité de stationnement existante dans le parking C devrait être conservée. La piste cyclable du ring, le CR 2 et les changements d'affectations pourraient avoir une incidence sur cette capacité.</p>	<p>Le commentaire concernant la préservation des places de stationnement, tel qu'elle figure dans le PESR ZSFB, est connu et constitue l'une des conditions juridiques préalables.</p> <p>Il est inhérent à un PESR que les changements d'affectations sont effectués en fonction d'un développement spatial souhaité. La préservation des plans de destination existants, qu'il s'agisse d'un PES régional ou autre, n'est donc pas une condition préalable à l'établissement de ce PESR. De ce point de vue, le commentaire n'est pas suivi. Il est vrai que le parking C est un élément important dans la zone et dans le développement proposé de la zone. L'impact possible d'un éventuel changement partiel d'affectation du parking C sera donc inclus dans l'étude d'impact. Un alignement est d'ailleurs observé entre la VISION TRANSRÉGIONALE SUR LA STRUCTURE D'ACCÈS DE LA ZONE DU PLATEAU DU HEYSEL et l'élaboration du PPI. En outre, il convient de noter que le PESR R0-Nord ne prévoit aucun changement de zonage pour la poursuite de l'extension du Brabantnet (voir les intentions et les objectifs du plan). Cette partie de l'objection est donc irrecevable. Toutefois, on veillera à ne pas hypothéquer le développement futur.</p> <p>La piste cyclable du ring pourrait également avoir un impact : le tracé de la piste cyclable du ring est encore à l'étude. Le tracé parallèle au ring (intérieur) est le tracé actuellement possible. Le tracé alternatif indiqué en pointillé et traversant le parking C est une suggestion pour relier la piste cyclable du ring aux éventuels développements futurs du parking C. Cela n'empêche pas les développements futurs.</p> <p>Toutefois, ce tracé n'entre pas dans le champ du plan.</p> <p>Dans l'alternative parallèle, le complexe de raccordement 2 ne peut être conservé, même pas en tant que carrefour, que dans la seule alternative G2A (conception de l'échangeur R0/A12). Pour cette variante, un désenclavement alternatif est imaginé pour la zone industrielle de Strombeek-Bever West vers le CR 7a (Parking C) afin de minimiser la charge du trafic régional sur le réseau routier secondaire. De plus amples informations en la matière sont disponibles à l'annexe 15 de la note de cadrage, chapitre 4.5.3.</p> <p>Pour plus de clarté sur la route de raccordement et le lien avec le CR7a, veuillez vous référer à la VISION TRANSRÉGIONALE SUR LA STRUCTURE D'ACCÈS DE LA ZONE DE PLATEAU DU HEYSEL.</p>

<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent comment les affluences supplémentaires sur le Plateau du Heysel et le parking C sont prises en compte lors des grands événements et dans quelle mesure ces derniers sont également accessibles par les transports publics depuis la Flandre ?</p>	<p>Les effets des différentes alternatives et variantes du R0-Nord sur le réseau routier principal et le réseau routier secondaire sont actuellement étudiés dans le cadre du RIE du plan.</p> <p>En outre, les effets sur le système de circulation dans la zone du plateau du Heysel sont également étudiés dans l'étude d'accessibilité transrégionale en cours pour la zone du plateau du Heysel, où différents scénarii d'accessibilité sont examinés.</p> <p>Dans ce cadre, divers scénarii d'accès dans lesquels la Verbindingsweg entre la Keizerin Charlottelaan et le parking C, avec un tunnel sous la Romeinsesteenweg, est incluse comme route privée 2x2 dans la situation de référence (navettes et logistique) ou comme route publique 2x2 dans les alternatives, sont étudiés.</p> <p>Dès que les résultats seront disponibles et qu'une décision étayée sera prise concernant le scénario d'accès le plus souhaitable pour le Plateau du Heysel, cette solution sera intégrée dans la PPI du R0-Nord comme scénario transparent/scénario de développement.</p> <p>Pour la modélisation du trafic, la génération de trafic de tous les développements connus a été prise en compte, conformément aux connaissances disponibles au moment de l'élaboration du modèle en 2019. Pour Neo, par exemple, 1 400 emplois supplémentaires ont été pris en compte.</p>
<p>Les réactions et les avis indiquent que la forte densité des entrées et des sorties entrave la circulation sur le ring. Comment cela sera-t-il traité dans le cadre de ce projet ? Les bretelles d'entrée et de sortie de Grimbergen doivent-elles être déconnectées ?</p>	<p>Il est vrai que les nombreuses bretelles d'entrée et de sortie sont une des causes de l'insécurité routière et de la congestion si elles ne sont pas conformes aux règles d'infrastructure (VWI). La distance entre l'échangeur de l'A12 et le complexe de raccordement 7 est suffisante. Comme l'échangeur A12 x R0 sera réaménagé et compacté, un espace sera créé entre l'échangeur et le complexe de raccordement. C'est pourquoi nous pouvons créer en toute sécurité des voies d'entrée et de sortie séparées entre l'A12 et le complexe de raccordement, qui ne se chevauchent pas. La fermeture de ce complexe de raccordement n'est donc pas nécessaire.</p>
<p>Les réactions et avis demandent comment l'E19 sera connectée au R0 et quelle influence cela aura sur le réseau routier secondaire (par exemple, l'intersection De Vuist).</p>	<p>Si l'E19 et les arcs de connexion du R0 intérieur et du R0 extérieur doivent se raccorder à l'intersection Woluwelaan/R22, l'espace de dégagement nécessaire sera bien trop court pour garantir une manœuvre fluide et sûre. L'espace de dégagement disponible sera juste suffisant pour 2 connexions seulement (R0 intérieur et R0 extérieur). Avec un troisième raccordement, au moins deux changements de voie seraient nécessaires, ce qui doublerait l'espace disponible, mais cet espace n'est pas disponible. (Avec 2 raccordements, seul un minimum d'un changement de voie est nécessaire pour pouvoir avancer en toute sécurité). C'est donc en raison des distances qui les séparent qu'il est impossible de relier l'E19 à la Woluwelaan/R22. Cela créerait des situations dangereuses et est donc hautement indésirable du point de vue de la sécurité routière.</p> <p>En ce qui concerne l'intersection De Vuist, d'autres partenaires ont proposé des optimisations pour cette intersection dans le but d'améliorer le flux de la zone industrielle vers le réseau routier principal via la Luchthavenlaan (N211 et complexe de raccordement 12 sur l'E19).</p>
<p>Les réactions et avis demandent si la capacité d'absorption du complexe de raccordement 7a proposé (complexe néerlandais asymétrique) peut être garantie. En outre, il a été demandé pourquoi la conception de la solution du cycle 1 (avec le trombone) au CR7a avait été abandonnée.</p>	<p>Dans le cycle 1, le complexe de raccordement 7a (Parking C) a été conçu et étudié comme un trombone. Cela a été évalué négativement selon les critères spatiaux suivants : qualité environnementale (PD 2), écoconnectivité longitudinale (PD 4), qualité de l'intégration (PD 2). En outre, le trombone engendre une lisibilité difficile (le trafic en provenance du ring extérieur doit d'abord emprunter le raccordement et faire demi-tour pour atteindre le parking C), et les sections d'entrecroisement sur le trombone peuvent engendrer un impact sur le R0-Nord en cas d'intensités élevées.</p> <p>En fonction du cycle 2 du PPI, l'infrastructure en anneau a été encore optimisée. Par exemple, une conception plus compacte pourrait être trouvée pour l'échangeur avec l'A12, augmentant ainsi les distances jusqu'au complexe de raccordement 7a. Cela a permis d'élaborer un complexe néerlandais asymétrique pour ce complexe de raccordement. Une telle conception est en tout cas plus compacte dans la longueur, de telle sorte que les effets sur l'occupation de l'espace et l'écoconnectivité sont plus positifs qu'avec le trombone. Le complexe hollandais asymétrique est également un système reconnaissable et lisible. Dès lors, cette solution a été intégrée dans le cycle 2 du PPI. En raison du caractère asymétrique, deux mouvements doivent se croiser au même niveau, à savoir l'entrée du ring extérieur et à la sortie du ring extérieur. Un feu de signalisation sera installé afin de garantir la sécurité routière à ce croisement. L'étude (imputations et autres analyses quantitatives et qualitatives) démontrera si cette solution peut absorber les flux de circulation prévus.</p>
<p>Les réactions et avis demandent si les pics de charges sont pris en compte à certains endroits et à certaines heures.</p>	<p>Les pics de charges sont pris en compte dans le modèle de trafic. Dans ce cadre, il est tenu compte d'un large éventail de caractéristiques personnelles (par exemple, l'âge, le sexe, les revenus, l'éducation, etc.) Ces caractéristiques ont une influence sur le choix du moment et modal. Dans les grands pôles d'emploi présentant des profils d'emploi uniformes, il y aura certainement des pics de trafic entrant et sortant. De cette façon, le modèle de trafic (et donc les conceptions) tient compte des pics de charge à certains endroits et à certaines heures.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent s'il est encore possible de maintenir la connexion du CR7a à la Romeinsesteenweg.</p>	<p>Le raccordement du CR 7a à la Romeinsesteenweg n'est plus prévu dans les variantes retenues pour le R0-Nord. Afin de permettre à la Romeinsesteenweg de remplir sa fonction d'axe de qualité pour le vélo et les transports publics, il n'est pas souhaitable de charger cette route d'un trafic lié à l'autoroute tout en la raccordant au CR 7a.</p>

<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent des moments de concertation suffisants avec les acteurs concernés (Région de Bruxelles-Capitale, communes, UCL,...).</p>	<p>Des moments de concertation sont organisés avec les acteurs concernés. Des consultations ont déjà eu lieu avec les communes concernées et la Région de Bruxelles-Capitale. Ces consultations se poursuivront à l'avenir. Des moments de concertation ont été et sont également organisés avec l'UCL, notamment. La manière dont la consultation est concrètement organisée est décrite dans la note de processus.</p>
<p>Les réactions et avis demandent où l'on peut trouver plus d'informations sur la vitesse sur le ring et les conséquences sur les courtes distances.</p>	<p>La note de cadrage fournit de plus amples informations sur l'ajustement de la vitesse sur le périphérique (continu) et les conséquences associées pour les courtes distances selon les directives du VWI (Infrastructure routière sûre sur les autoroutes de l'agence des routes et du trafic).</p>
<p>Les réactions et avis demandent où l'on peut trouver plus d'informations sur le projet et où l'on peut poser des questions.</p>	<p>Un aperçu de toutes les informations disponibles peut être trouvé sur le site web https://www.werkenaandering.be. Des questions supplémentaires peuvent également être posées à l'aide du formulaire. Via le site web et notre newsletter, vous serez également informé des prochains moments d'information.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent de préciser la raison pour laquelle des échangeurs 3/4 sont examinés dans le projet. Les feux de signalisation qui pourraient être concernés sont également remis en question.</p>	<p>La proposition de l'échangeur 3/4 s'inscrit dans la vision de la Région de Bruxelles-Capitale de réaménager les autoroutes menant à Bruxelles (y compris l'E40) en boulevards urbains à vitesse réduite, comme le décrit le plan régional de mobilité GoodMove. Pour que la transition entre le caractère autoroutier (R0 et E40 en provenance de Louvain) et le boulevard urbain soit également claire dans l'image routière, le choix a été fait de créer le lien entre le R0 et l'E40 dans le centre-ville avec un complexe néerlandais, comme cela se fait pour d'autres grands axes urbains, tels que la N290 - Tintinnostellingslaan. L'accessibilité de la Région de Bruxelles-Capitale est ainsi garantie, tout en indiquant clairement aux usagers de la route qu'ils quittent le ring ou l'autoroute au carrefour correspondant et qu'ils entrent dans le boulevard urbain. Comme dans de nombreux complexes hollandais, les intersections entre les bretelles d'entrée et de sortie et la route d'intersection sont sécurisées par des feux de signalisation. Ce n'est pas inhabituel dans le contexte de la vitesse réduite et cela se produit également sur d'autres boulevards de la ville. Plus précisément, sur l'E40 à Woluwe-Saint-Étienne, les mouvements directs entre Louvain et Bruxelles sont acheminés sous l'intersection afin de garantir une circulation fluide. Toutefois, nous prévoyons toujours des arcs de connexion sans conflit de l'E40 (de Louvain) vers le ring intérieur et extérieur du R0, comme tel est le cas pour un échangeur. Seule la connexion vers/depuis Bruxelles se fera alors via un feu de signalisation. Naturellement, nous examinons les effets des feux de circulation et nous nous demandons si cela peut être mis en œuvre en toute sécurité, sans mettre en danger la sécurité du trafic. Cet aspect est étudié dans le RIE du plan (par exemple, dans la discipline de la mobilité) et dans l'évaluation de l'impact sur la sécurité routière. Cette méthode sera optimisée et étudiée plus avant dans le cycle 2.</p>
<p>Les réactions et avis demandent pourquoi un SPI est choisi pour la mise en œuvre du projet Quickwin A201.</p>	<p>Le nœud actuel du R0 avec l'A201, conçu comme un échangeur de type turbine, s'est avéré être en très mauvais état après des études de stabilité. L'entretien ne suffit plus à résoudre les problèmes structurels. En d'autres termes, la turbine doit être démolie et un nouveau nœud doit être construit. Toutefois, le nouveau nœud ne peut pas être de nouveau conçu comme une turbine. Une analyse de la turbine existante a démontré que la configuration et les dimensions du nœud, et surtout son intégration dans le R0 Nord, ne sont pas tout à fait conformes aux directives pour une conception sûre du trafic. Par exemple, les distances entre la turbine et l'échangeur de l'autoroute A1/E19 d'une part, et la turbine et le complexe de raccordement de la Henneaulaan, d'autre part, sont beaucoup trop courtes. Par conséquent, de nombreux mouvements d'entrecroisement doivent être effectués sur des tronçons d'entrecroisement trop courts. Compte tenu des intensités élevées, cela n'entraîne pas seulement des accidents - la zone entre l'A1/E19 et l'A201 se caractérise par une concentration d'accidents - mais cela affecte fortement la fluidité du trafic. La zone d'entrecroisement sur le ring intérieur entre l'A1/E19 et la turbine actuelle sur l'A201, par exemple, est trop courte, ce qui entraîne un blocage important du trafic sur le ring intérieur et sur l'A1/E19. La turbine semble bien fonctionner aujourd'hui, mais cela résulte du fait que le trafic n'y arrive pas sans heurts. En d'autres termes, la turbine actuelle fonctionne en dessous de sa capacité. Une nouvelle solution pour le nœud de l'A201 doit donc tout d'abord être adaptée au R0 Nord de manière adéquate et sûre pour le trafic. Cela suppose que les distances par rapport à l'A1/E19, d'une part, et par rapport à la Henneaulaan, d'autre part, doivent respecter les lignes directrices en la matière. De ce point de vue, une nouvelle turbine à cet endroit est impossible. En tenant compte des distances requises, le projet Quickwin A201 a étudié 5 variantes d'un complexe de raccordement, chacune avec une configuration différente. Cette analyse, qui comprenait des calculs avec un modèle de trafic microscopique dynamique, a démontré que le Single Point Interchange (SPI) était la meilleure solution. Le SPI pourra donc absorber, tant aujourd'hui qu'à l'avenir (2030) un volume de trafic supérieur que le nœud actuel en turbine, et ce, avec des temps de trajet plus courts. En raison des distances correctes et plus longues vers l'A1/E19 et la Henneaulaan, le trafic en provenance du R0 et de l'A1/E19 peut plus facilement s'écouler en direction de l'A201 et ainsi atteindre plus facilement et plus rapidement les destinations proches, telles que l'aéroport. Ce projet Quick Win fait partie de la situation de référence 2030 du PPI R0 Nord.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent quel sera l'impact sur les entreprises, les parcs d'activités et les zones résidentielles.</p>	<p>L'accessibilité des zones résidentielles ainsi que des zones d'emploi dans chacune des alternatives et variantes du cycle 2 retenues, est décrite dans la note de cadrage et dans l'annexe "Du cycle 1 au Cycle 2 - alternatives, variantes et scénarii de développement". De plus, cette question est également étudiée dans le cadre du RIE du plan, notamment.</p>

<p>Outre la question relative à la raison afférente à la déconnexion de la R22, les réactions et avis de la consultation publique mentionnent également la crainte de l'impact des travaux sur les zones résidentielles environnantes et la raison pour laquelle des travaux récents ont déjà été réalisés sur la Woluwelaan/Leuvensesteenweg et la Woluwelaan/Bevrijdingslaan.</p>	<p>Le réaménagement récent de la Woluwelaan/Leuvensesteenweg était nécessaire afin d'apporter une solution aux problèmes locaux actuels.</p> <p>La déconnexion de la R22 ne sera réalisée qu'à plus long terme, à savoir quand l'intégralité du R0-Nord sera réaménagée. En raison des distances de sécurité non conformes aux directives relatives à la sécurité routière sur les autoroutes (VWI = Vademecum Infra structure routière, qui fait partie de l'Agence des routes et du trafic) sur les tronçons routiers eux-mêmes et entre les complexes de raccordement et les échangeurs avec les E19 et E40, la fluidité et la sécurité du trafic sur le R0-Nord ne sont pas optimales. Si la R22 doit être déconnectée plus tôt, les problèmes actuels ne feront que s'aggraver. Ce n'est qu'alors que toute la section entre l'aéroport et le complexe de raccordement 20 fonctionnera mieux, améliorant ainsi la fluidité du trafic sur le ring. Il n'est donc pas prévu de déconnecter la R22 dans la situation actuelle, précisément, car le ring fonctionne mal aujourd'hui, ce qui entraîne beaucoup de trafic de contournement.</p> <p>Dans le cycle 2, on examinera s'il est possible de maintenir le raccordement de la R22 dans les variantes 2 et 3 avec un profil à 2x1 voie.</p>
<p>Les réactions de la participation publique expriment certaines préférences pour l'une ou l'autre alternative ou variante.</p>	<p>Toujours dans le cycle 2, les différentes alternatives et variantes telles que décrites dans la note d'orientation 2 seront soumises aux différentes investigations.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une évaluation environnementale (RIE du plan), dans laquelle la proposition de plan, les interventions du plan et leurs effets possibles sur l'environnement sont examinés. - Rapport sur la sécurité spatiale (RSS), qui examine si le réaménagement spatial du Ring Nord pourrait accroître le risque d'un accident majeur dans les établissements Seveso existants ou en rendre les conséquences plus graves. - Analyse coûts-avantages sociaux (ACAS) dans laquelle tous les effets sur le bien-être (coûts et avantages) causés par la mise en œuvre du plan sont identifiés. - Étude future proof, qui examine la mesure dans laquelle les alternatives et les variantes sont suffisamment robustes et flexibles pour résister à d'éventuelles évolutions futures. - Évaluation des effets sur la sécurité routière, qui examine l'effet du réaménagement du R0 Nord sur le niveau de sécurité routière du réseau routier. - La recherche conceptuelle, dans laquelle, sur la base de plans, de coupes transversales et de modèles 3D, les alternatives et les variantes sont confrontées à leur contexte spatial concret afin de pouvoir détecter laquelle d'entre elles est la plus appropriée. <p>Les alternatives créent des problèmes ou des opportunités dans le domaine des objectifs de planification visés, tels que la fluidité du trafic, la multimodalité, la qualité de l'environnement, l'occupation des sols, l'effet de barrière, etc.</p> <p>Sur la base de ces études, la mesure dans laquelle les alternatives et les variantes répondent globalement aux quatre objectifs du plan et aux deux objectifs primordiaux, sera évaluée. Cette évaluation permettra ensuite de déterminer l'alternative privilégiée en combinaison avec les variantes, et sera fixée dans le PESR.</p>
<p>Les réactions à la participation publique remettent en question la relation et l'impact du réaménagement du complexe de raccordement sur la Hector Henneulaan sur le réaménagement de l'ensemble du R0 Nord.</p>	<p>Le réaménagement du complexe de raccordement de la Hector Henneulaan, qui est actuellement réalisé comme un quick win, est inclus dans l'état de référence dans le PPI pour le réaménagement du R0 Nord.</p>
<p>Des préoccupations concernant la déconnexion de la sortie 5 vers la Woluwelaan sont exprimées dans les réactions à la participation publique.</p>	<p>L'actuelle sortie 5 du ring intérieur vers la Woluwelaan sera déconnectée. Cela vaut également pour l'entrée depuis Diegem sur le ring intérieur et la sortie du ring extérieur vers Diegem. Ces entrées et sorties éparses seront remplacées par des arcs de liaison entre le ring intérieur et extérieur et la R22 - Woluwelaan, au niveau de l'échangeur R0/E19 à Machelen. Ces nouveaux arcs de connexion ont déjà été construits et sont donc en place, mais n'ont pas encore été mis en service. Cet ajustement est inclus dans la situation de référence 2030 dans le PPI du R0 Nord et par conséquent dans toutes les alternatives et variantes pour le réaménagement du R0 Nord.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que la disparition de la bretelle de sortie au niveau du Jardin botanique (A12), ainsi que la disparition du CR2 de l'A12, ont des conséquences sur la fluidité du trafic sur le réseau routier secondaire.</p>	<p>CR Meise-Wolvertem/A12 :</p> <p>Ce complexe de raccordement n'appartient pas à la zone du plan. Le CR est inclus dans la zone d'étude du RIE du plan qui décrit les effets des différentes alternatives pour le réaménagement du R0-Nord.</p> <p>La suppression de la sortie Jardin botanique fait partie d'un projet de l'Agence pour les routes et le trafic. Après optimisation de la régulation des feux du CR 3 sur l'A12, la sortie Jardin botanique sera supprimée (d'abord sous la forme d'un essai). Cette mesure a donc été incluse dans l'état de référence 2030.</p> <p>CR 2/A12</p> <p>Il ne disparaît totalement que dans la variante G2a. Dans cette variante, un accès alternatif est prévu pour la zone d'activités de Strombeek-Bever West vers le CR 7a. Toutes les autres variantes prévoient le maintien du CR 2 sur l'A12 sous la forme d'un carrefour en T au niveau du sol.</p> <p>Sur la base des résultats des calculs du cycle 1 et des optimisations effectuées dans le cycle 2, aucun problème supplémentaire n'est</p>

	<p>prévu au niveau des CR 7 en 7a.</p> <p>Le pont dans la Meisestraat ne peut être conservé dans aucune alternative. Toutefois, une liaison locale entre Treft et Strombeek, au sud de l'A12, est prévue pour remplacer le pont de la Meisestraat.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que la Limburg Stirumlaan ne devrait pas être découpée afin de pouvoir gérer la pression du trafic sur le CR 9.</p>	<p>Dans la zone délimitée par le Laarbeekbos à l'ouest et l'A12 à l'est, 2 complexes de raccordement sont envisagés : 1 complexe de raccordement au niveau du Parking C où nous supposons la réalisation d'une voie de raccordement entre le Parking C et le Keizerin Charlottelaan, avec un tunnel sous la Romeinsesteenweg. En outre, une étude transrégionale d'accessibilité de la zone du plateau du Heysel est également en cours, dans laquelle différents scénarii d'accessibilité sont examinés. Dès qu'une décision sera prise, elle sera intégrée dans le PPI du R0-Nord.</p> <p>Le raccordement du CR 7a à la Romeinsesteenweg n'est plus prévu dans les variantes retenues pour le R0-Nord. Afin de permettre à la Romeinsesteenweg de remplir sa fonction d'axe de qualité pour le vélo et les transports publics, il n'est pas souhaitable de charger cette route d'un trafic lié à l'autoroute tout en la raccordant au CR 7a.</p> <p>Le deuxième complexe de raccordement est prévu au niveau de la Dikke Beuklaan (CR 9).</p> <p>La relation entre Wemmel et Laeken est maintenue dans toutes les alternatives et variantes via la De Limburg Stirumlaan/Houba de Strooperlaan. Toutefois, un scénario d'étude est également envisagé dans lequel un ensemble de mesures supplémentaires est étudié sur le réseau routier secondaire afin d'apporter des réponses aux goulets d'étranglement existants sur le réseau routier secondaire qui seraient améliorés, perpétués ou aggravés par le réaménagement du R0-Nord, mais pas entièrement résolus, ou à de nouveaux goulets d'étranglement qui pourraient apparaître à la suite du réaménagement du R0-Nord, comme une structure d'accès modifiée. À la fin du cycle 2, les mesures ou les mesures supplémentaires devant nécessairement être intégrées au plan seront évaluées.</p>
<p>Les réactions à la participation publique demandent une connexion directe à l'entrée et à la sortie n° 7 du Ring vers la Houba de Strooper et le plateau du Heysel.</p>	<p>L'étude transrégionale d'accessibilité en cours pour la zone du plateau du Heysel examine différents scénarii, dont un avec une liaison directe entre la Houba de Strooperlaan et le CR 7a (parking C). Dès que les résultats seront disponibles et qu'une décision émise sera prise concernant le scénario d'accès le plus souhaitable, celui-ci sera intégré dans le PPI du R0-Nord comme scénario de développement.</p>
<p>Les réactions à la participation publique demandent de préciser les connexions encore possibles le long de la R22, outre le transport en voiture : la R22 reste-t-elle un itinéraire possible à emprunter à la fois à vélo et en transports publics ?</p>	<p>La véloroute F202 fait partie des "Quick Wins" et se situe sur le côté est de la R22, en traversant la Leuvensesteenweg en souterrain. Cela permettra aux cyclistes de circuler en toute sécurité et confortablement. La liaison cyclable et les transports publics restent possibles, quelle que soit la variante choisie, en tant que liaison locale entre Woluwe-Saint-Étienne et Zaventem.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique soulignent la nécessité d'étudier la solidité des variantes avec un nœud asymétrique (échangeur 3/4).</p>	<p>Les variantes des échangeurs font l'objet d'une étude conceptuelle supplémentaire dans le cycle 2. La conception est notamment évaluée en termes de flux de trafic et de sécurité du trafic, mais également, par exemple, en termes d'occupation d'espace. L'évaluation est toujours réalisée dans la perspective de tous les objectifs du plan.</p>
<p>Les réactions à la participation publique indiquent que l'impact du réaménagement du ring sur les habitants de Wemmel n'a pas été suffisamment étudié. Par exemple, les études sur l'effet du choix d'orienter tout le trafic par la Steenweg op Brussel à Wemmel et de supprimer la sortie vers la Limburg Stirumlaan, sont insuffisantes.</p>	<p>L'impact sur le trafic sur le réseau routier secondaire a été pris en compte de différentes manières dans l'étude : nombre total de kilomètres parcourus, impact sur la qualité de vie, impact sur la sécurité routière, impact sur la répartition modale et impact sur le trafic de transit. Ces facteurs ont été pris en compte à plus grande échelle dans le RIE du plan, car une telle étude nécessite de décrire les effets globaux pour la région. Bien que les effets soient généralement positifs pour plusieurs des alternatives, certains goulets d'étranglement subsistent. Le RIE du plan impose des mesures d'atténuation pour ces derniers. En termes de sécurité routière également, il est impossible de maintenir les 3 complexes de raccordement (9 Jette, 8 Wemmel et 7a Parking C) à cette courte distance, même à des vitesses inférieures de 100 km/h. Il est donc nécessaire de supprimer un complexe de raccordement afin de créer un espace suffisant pour la sécurité du trafic entre les différents complexes de raccordement, et également de compléter ces complexes de raccordement afin que le réseau routier secondaire puisse se connecter au réseau routier principal dans toutes les directions.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique s'interrogent sur la présence d'un raccordement sur la Dikke Beuklaan, une route tertiaire.</p>	<p>En raison des courtes distances entre les complexes de raccordement 9, 8 et 7a et l'échangeur avec l'A12, le complexe de raccordement 8 sera supprimé. En outre, pour obtenir une distance correcte entre les complexes de raccordement 7a et 9, le complexe de raccordement 9 a dû être légèrement déplacé vers l'ouest dans certaines alternatives. Dans ce cas, il était impossible de maintenir le complexe de raccordement sur l'axe de la N290 (Steenweg op Brussel - Tontoonstellingslaan).</p> <p>De plus, la succession rapide de carrefours sur l'axe de la N290 (Dikke Beuklaan/Romeinsesteenweg, entrée du ring intérieur, sortie du ring extérieur) crée déjà une situation difficile en termes de lisibilité, de qualité de vie, de sécurité et, surtout, de fluidité du trafic. Si ce complexe de raccordement est complété et reste positionné sur l'axe de la N290, ces problèmes seront exacerbés par les intensités futures et pourront conduire à une circulation problématique, voire impossible.</p> <p>Il a donc été décidé de déplacer le complexe de raccordement et de le raccorder de manière asymétrique à la Dikke Beuklaan. Le croisement des bretelles d'entrée et de sortie avec la Dikke Beuklaan est réalisé via un carrefour avec une régulation par feux sans conflit. Sur la Dikke Beuklaan, les voies de dégagement nécessaires seront aménagées, en tenant compte de l'espace disponible et de la présence de la ligne de tram.</p> <p>Toutefois, le profil actuel de la Dikke Beuklaan - 2x1 - combiné à l'intersection très fréquentée de la N290 x Dikke Beuklaan x Romeinsesteenweg peut causer des problèmes de circulation. C'est pourquoi, dans le cycle 2 du processus de planification intégrée (IPP),</p>

	<p>une variante est encore en cours d'élaboration, dans laquelle le complexe de raccordement ne se connecte pas seulement à la Dikke Beuklaan au sud, mais également à la N290 via un raccordement au nord. De cette façon, le trafic est mieux réparti sur le réseau et le trafic vers et depuis le R0 ne doit pas toujours emprunter la Dikke Beuklaan.</p> <p>Les deux solutions - un complexe Hollands asymétrique et un complexe de raccordement avec un embranchement nord - seront étudiées à l'aide d'un modèle macro. Ce modèle de trafic peut être utilisé pour déterminer la manière dont les flux de trafic seront répartis, et si le trafic de/vers Bruxelles, par exemple, utilisera de manière abusive l'axe Dikke Beuklaan - Laarbeeklaan. Si tel est le cas, le RIE du plan RIE indiquera qu'il s'agit d'un goulot d'étranglement et des mesures d'atténuation seront proposées.</p>
<p>Les réactions et avis soutiennent la vision du renforcement du réseau d'espaces ouverts autour de Koningslo et demandent d'être tenus informés de la différenciation future. En outre, le renforcement de la structure des espaces ouverts, tel que formulé dans le projet stratégique Reconversion Machelen Vilvorde, n'est pas inclus.</p>	<p>Le processus de planification ultérieure comprendra également la consultation des autorités compétentes sur la différenciation ou la réaffectation détaillée des terrains en fonction du renforcement du réseau d'espaces ouverts. En ce qui concerne la trame verte et bleue au sein de la zone de projet Vilvorde-Machelen, la note de cadrage et ses annexes seront complétées si nécessaire. Toutefois, la proposition de plan ne comprend que les zones pour lesquelles nous inclurons effectivement une réaffectation dans le PESR. Ces réaffectations doivent toujours avoir un lien avec les objectifs du plan tels qu'exprimés dans la note de cadrage.</p>
<p>Les réactions et les avis de la consultation publique demandent comment la nature et les habitats seront préservés et optimisés.</p>	<p>La sauvegarde de la nature et des paysages et la protection des personnes par le biais de la limitation de l'occupation de l'espace et de la réduction maximale de la perturbation des relations suscitent beaucoup d'intérêt. L'étude relative au réaménagement du R0 - partie nord cartographie ainsi l'occupation potentielle de l'espace. Il s'agit actuellement d'un « travail en cours » puisqu'au niveau du plan, diverses alternatives exerçant chacune un impact différent sur l'espace sont encore à l'étude. L'impact des projets sur l'espace ouvert est examiné aussi bien quantitativement que qualitativement par le biais d'un « indicateur d'espace ouvert/vert ». Un « bilan de revêtement » est également établi.</p>
<p>Les réactions et avis demandent pourquoi tant d'attention est accordée aux zones naturelles qui ne sont pas accessibles aux résidents, comme les accotements et les zones intermédiaires.</p>	<p>Les accotements sont un élément important de l'intégration de l'infrastructure dans son environnement et de l'amélioration de l'écologie le long du R0 et dans la région.</p> <p>De plus, il s'agit de la valeur relative de l'environnement et du potentiel dans le contexte urbain. Toutefois, la valeur écologique des accotements et des zones intermédiaires dans le contexte urbain est essentielle. La valeur botanique et faunistique objective des accotements, par exemple, est plus élevée que celle des champs et des bassins plus éloignés, comme le démontre l'étude du RIE du plan, discipline de la biodiversité, entre autres.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent qu'il est inutile de reprendre la biodiversité existante.</p>	<p>En effet, dans certains cas, des reprises de zones vertes sont prévues pour le réaménagement de certains complexes de raccordement. Toutefois, cela se fera à condition que la connectivité écologique longitudinale (connexion pour les espèces forestières le long et au-dessus du R0) soit maintenue et renforcée. Le RIE du plan étudie les effets négatifs de ces occupations et, si nécessaire, des mesures d'atténuation sont imposées.</p>
<p>Les réactions à la participation publique demandent plus de clarté sur les objectifs du SPES en ce qui concerne le réseau vert-bleu, y compris en ce qui concerne la Woluwe.</p>	<p>La Woluwe sera ouverte par DWV dans le cadre du projet R0xA201 ; l'ouverture d'autres cours d'eau sera examinée au cas par cas. Des solutions pour un cours d'eau ouvert près du Kleine Maalbeek dans la Molenstraat et du Tangebeek à Grimbergen ont déjà été envisagées. L'optimisation des cours d'eau ouverts est un point important du trajet de suivi du projet R0. La conception compacte des complexes de raccordement et des échangeurs permet de gagner de l'espace pour l'eau, notamment, afin de créer des intersections de qualité avec l'infrastructure.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent plus de clarté sur l'élargissement/le renforcement du Tanghebeek sous le R0.</p>	<p>Pour renforcer le réseau vert-bleu, un passage écologique humide et boisé est prévu sous le R0 au niveau du Tangebeek. Il se situe à l'est de la Sint-Annalaan. Ce passage écologique est inclus dans les "liaisons vertes et bleues à garantir", comme expliqué dans la note de cadrage. Les plans conceptuels pour le développement spatial des trois alternatives du cycle 2 (tels qu'inclus dans l'annexe "Esquisses conceptuelles spatiales du cycle 2") visualisent cette connexion vert-bleu.</p> <p>Le passage souterrain du Tanghebeek au niveau du R0 est un maillon important du renforcement du réseau vert-bleu au niveau macro. Afin de rendre le réseau bleu plus robuste, la traversée de la Sint-Annalaan constitue également un lien ; elle est incluse dans la vision, mais se situe en dehors de la zone de planification du réaménagement du R0-Noord.</p>
<p>Les réactions et les avis suggèrent que le périphérique pourrait également être construit en surface ou sous terre (ce qui permettrait de distinguer le trafic de transit du trafic local, cette infrastructure pourrait être utilisée ultérieurement pour les transports publics, etc.)</p>	<p>Les points essentiels de cette proposition sont déjà explorés dans les alternatives et les variantes déjà incluses (système parallèle avec ring continu et local, profils longitudinaux adaptés, espace pour la piste cyclable du ring...). De plus, dans le cadre de l'étude prospective, la mesure dans laquelle l'infrastructure peut être utilisée de manière flexible à la lumière des tendances futures (telles que la création de plates-formes intermodales) est examinée.</p>

<p>Les réactions et les avis de la participation publique suggèrent d'optimiser les transports publics (bus, tram, train), d'autant plus que le transport régional n'est pas encore "opérationnel", notamment les emplacements des éventuels parkings multimodaux.</p>	<p>Pour les transports publics, nous utilisons le réseau de transport public du projet de plan de transport public 2022 établi par la région de transport (comprenant le réseau central, le réseau complémentaire (y compris le réseau fonctionnel) et le Transport sur mesure), les trois lignes du Brabantnet (le ringtrambus, le tram express le long de l'autoroute A12 et le tram de l'aéroport) et le réseau existant de la STIB et de la SNCB, en tenant compte des lignes et projets futurs connus (par exemple, les extensions des lignes de tram au Heysel) ; voir également la note d'orientation, annexe 13, chapitre 4.2. Le réseau de la SNCB n'est pas pris en compte dans cette étude étant donné que le réaménagement du R0-Nord n'aura aucun impact sur la circulation des trains. De plus, la portée du projet est limitée au réaménagement et donc au voisinage immédiat du R0-Nord. Il est donc logique que seules les interférences avec le réseau de bus et de tram soient prises en compte dans le cadre de ce projet. Pour les transports publics, il nous est difficile de formuler des propositions d'ajustement des réseaux, puis de définir et d'inclure les lieux d'échange dans notre étude. En revanche, l'extension ou l'optimisation de ces lignes ou arrêts pour les transports publics (tant les lignes de bus ou de tram que le trafic ferroviaire) sur le réseau secondaire ne fait pas partie du champ du PPI R0-Nord. Dans l'étude, nous nous basons - pour ce qui concerne les transports publics et le trafic cycliste - autant que possible sur la politique décidée et sur ce qui fera partie du réseau dans l'année de référence 2030.</p> <p>Dans le cadre du projet Brabantnet, trois liaisons prioritaires de tram express de et vers Bruxelles ont été sélectionnées : l'aéroport et le ringtrambus permettent d'améliorer l'accès, entre autres, à la zone d'activité Da Vinci. Pour le réseau cyclable, nous utilisons les autoroutes cyclables décidées par le décret ministériel.</p> <p>En ce qui concerne la politique de mobilité dans un environnement plus large, nous souhaitons faire référence au plan de mobilité régional actuellement en cours d'élaboration au sein de la région de transport Périphérie flamande. Ce processus étudie la manière dont l'ambition flamande d'atteindre un transfert modal de 50/50 dans la Périphérie flamande peut être concrétisée.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que, pour l'aménagement de zones de stationnement en périphérie/pôles de multimodalité, les différents emplacements doivent être examinés en relation avec Bruxelles.</p>	<p>L'aménagement d'aires de stationnement en périphérie/pôles de multimodalité ne fait pas partie du processus de planification intégrée pour le réaménagement du R0 Nord, mais il est inclus dans le programme plus large "Travaux sur le Ring", dans le cadre duquel plusieurs pôles de multimodalité sont prévus. Les meilleurs emplacements ont été et sont recherchés à cet effet. En outre, une coopération avec le Département de la mobilité et des travaux publics et la SNCB est envisagée. De plus, la coordination nécessaire avec les acteurs bruxellois est maintenue.</p>
<p>Les réactions et les avis de la consultation publique demandent si les initiatives prévues, comme pour la zone Acacialaan, seront prises en compte.</p>	<p>Les études/projets en cours sont inclus dans la recherche conceptuelle dans la mesure où ils sont suffisamment décidés. La zone du PES Acacialaan est incluse comme zone de développement dans les plans de développement spatial (Annexe 16).</p>
<p>Les réactions et avis de la participation du public indiquent que l'information des citoyens francophones était difficile.</p>	<p>La note processuelle précise la manière dont les documents en français seront également distribués / rendus publics. Dans le cadre de la consultation publique sur la note d'orientation 2, tous les documents ont été traduits et mis à disposition, d'une part physiquement dans les communes disposant d'installations et d'autre part, par voie numérique via le site web du Département de l'environnement et le site de projet de Travaux sur le Ring.</p>
<p>Les réactions et avis publics s'interrogent sur la manière dont la décision finale sera prise et sur le mode de participation.</p>	<p>La note processuelle précise le processus qui sera suivi et les consultations encore prévues. Après une préparation officielle, c'est finalement le gouvernement flamand qui prendra une décision.</p>
<p>Les réactions et avis demandent si les feux de signalisation du réseau secondaire seront optimisés, également dans le contexte des transports publics ? La question portait en particulier sur l'intersection de la Dikke Beuklaan avec la Tentoonstellingslaan et la Romeinssesteenweg.</p>	<p>La conception de toutes les intersections fait l'objet de recherches permanentes dans le cadre desquelles les intersections et les tronçons routiers sont optimisés afin de garantir une circulation fluide et sûre pour tous les modes. Toutes les propositions de modification de l'infrastructure sont coordonnées en étroite concertation avec les acteurs administratifs. La programmation effective des feux de signalisation aux intersections est incluse au niveau du projet.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent la nécessité de poursuivre les investissements dans le vélo et les transports publics.</p>	<p>De nombreuses liaisons cyclables et en transports publics à proximité du R0 sont incluses dans ce plan. Il est également fait référence au programme « Travaux sur le 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 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 (« Travaux à la région »).</p>
<p>Les réactions à la participation publique indiquent que la participation et la représentativité dans le contexte du processus de participation sont limitées.</p>	<p>L'équipe de planification s'engage à communiquer largement sur le processus de planification intégrée pour le réaménagement du R0 Nord. En raison des différentes mesures prises pour endiguer la crise sanitaire, cela a été un véritable défi au cours de ces derniers mois et des sessions d'information essentiellement numériques ont été organisées. Dans les mois à venir, sous réserve d'éventuelles nouvelles mesures, nous organiserons à nouveau davantage de moments d'information physiques.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique ont indiqué que les présentations lors des sessions d'information étaient trop complexes et techniques.</p>	<p>Le processus de planification pour le réaménagement spatial du R0 Nord est en effet vaste et complexe. La zone de planification est très vaste, à l'instar des études à mener. La documentation de toutes ces études génère donc des documents volumineux. Lors des séances d'information, des efforts ont été faits pour présenter ces informations d'une manière aussi compréhensible que possible sans perdre les nuances. Nous prendrons certainement en compte ce point et serons heureux de fournir des clarifications supplémentaires si nécessaire.</p>

Les réactions à la consultation publique indiquent qu'un référendum est nécessaire.	Aucun référendum n'est prévu dans le cadre de la procédure du processus de planification intégrée. Toutefois, il est possible de soumettre des commentaires pendant la consultation publique et l'enquête publique.
Les réactions à la consultation publique indiquent qu'une réunion préalable avec Infrabel est nécessaire concernant les travaux qui seront effectués à proximité de l'infrastructure ferroviaire.	Une coordination sera effectivement organisée avec Infrabel.
Les réactions à la consultation publique indiquent qu'il existe des interfaces importantes entre le PPI du réaménagement du RO Nord et les plans de mobilité locale. L'impact du réaménagement du RO Nord sur le réseau routier secondaire est également souligné.	Tout au long du PPI, une coordination constante avec les différentes communes environnantes a été assurée et des informations ont été échangées sur les différentes initiatives dans la région et au sein du PPI. De plus, le RIE du plan tient également compte des plans de mobilité locale adoptés, etc., qui sont intégrés dans la situation de référence. En outre, une étude a été menée, dans le cadre du PPI, sur l'impact sur le réseau routier secondaire (les rues locales traversant les communes) et, le cas échéant, des mesures sont proposées afin que, par exemple, les zones résidentielles et les parcs d'activités puissent être correctement accessibles et, simultanément, que le trafic de contournement puisse être évité.
Les réactions à la consultation indiquent qu'un plan global pour l'ensemble de la région devrait être élaboré et se concentrer sur la fluidité du trafic sur le ring et un flux fluide vers la Région de Bruxelles-Capitale.	La zone du plan s'étend sur toute la zone de planification, à savoir entre - et y compris - les deux échangeurs du RO avec l'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 note processuelle décrit la manière dont les acteurs ont collaboré et se sont concertés.
Les réactions à la consultation publique ont indiqué que l'avis de la commune de Jette n'avait pas été pris en compte.	Nous essayons de consulter autant que possible les différentes communes environnantes, afin que les commentaires et les préoccupations puissent être pris en compte. Par exemple, des recherches supplémentaires sont en cours pour optimiser les conceptions du complexe de raccordement de Jette.
Les réactions à la participation publique demandent des précisions sur la manière dont la consultation nécessaire avec la Région de Bruxelles-Capitale sera organisée et sur quels points l'accord de la Région de Bruxelles-Capitale doit être obtenu.	La note de processus indique la manière dont se déroulera la consultation des différents acteurs concernés, y compris la Région de Bruxelles-Capitale.
Les réactions à la participation publique soulignent la nécessité de consulter la Région de Bruxelles-Capitale.	La consultation entre les deux régions au niveau politique et administratif est en effet nécessaire pour des raisons juridiques et pratiques. L'équipe de planification fera le nécessaire pour faciliter ces consultations dans la mesure du possible. La note de processus précise les consultations qui sont/seront organisées.
Les réactions à la participation publique indiquent que des erreurs se sont glissées dans la brochure en français, de sorte que les gens n'étaient pas suffisamment informés et ne pouvaient pas évaluer les effets.	Il est exact qu'en raison d'une erreur d'impression, les mêmes chiffres sont malheureusement apparus plusieurs fois dans la brochure en langue française. Ce problème a été corrigé aussi rapidement que possible, afin que chacun dispose des informations correctes.
Les réactions et avis de la participation publique remettent en question l'exhaustivité des informations fournies et demandent des études préliminaires, des modèles de simulation des flux de trafic...	<p>La consultation publique vise généralement à accroître le soutien au plan. C'est également ce qu'indique l'exposé des motifs du décret du 1er juillet 2016 modifiant le règlement relatif aux plans d'aménagement du territoire afin d'intégrer l'évaluation des incidences environnementales et les autres évaluations d'impact dans le processus de planification des plans d'aménagement du territoire en modifiant divers décrets :</p> <p>"La note de démarrage est soumise en consultation au public concerné, aux organes consultatifs, aux conseils consultatifs, aux communes, aux provinces et aux autorités transfrontalières (régionales) avec la demande de formuler des suggestions ou des avis sur celle-ci. Le décret prévoit au moins une période de consultation du public de 60 jours (y compris en cas d'effets environnementaux transfrontaliers) et un moment de participation pendant cette période. Des règles détaillées à ce sujet peuvent être fixées par décision du Gouvernement flamand. L'objectif est de faire en sorte que la consultation soit aussi proche que possible du public concerné. Cette consultation publique est de préférence conçue comme une forme active de consultation de la population, elle peut être complétée par des consultations d'acteurs spécifiques, des marchés d'information, des ateliers, des auditions, des forums Internet, etc. Elle est coordonnée et pilotée par l'équipe de planification. L'objectif est que l'autorité compétente (région, province et commune) puisse déterminer cela pour chaque PES individuel de manière autonome et personnalisée. La coordination et le pilotage sont assurés par l'équipe de planification. Doc. Parl. flam. 2015- 2016, n° 687/1, p. 34).</p> <p>Ceci est réaffirmé dans le manuel Rie-PES du plan :</p> <p>"L'objectif est d'informer tout le monde et de recueillir des connaissances et des contributions,</p>

	<p>afin de déterminer les alternatives possibles, plutôt que de formuler des objections." Hormis l'obligation de soumettre la note de cadrage à une consultation publique dans ce cas, aucune autre exigence n'est imposée par la loi.</p> <p>En l'occurrence, toutes les informations disponibles ont été mises en consultation publique (qu'elles soient ou non annexées à la note de cadrage). Ainsi, les informations énumérées dans l'objection ont soit été effectivement mises à disposition pour inspection, soit n'étaient pas requises. L'opposant n'énumère pas de documents concrets qui feraient défaut.</p> <p>En outre, il ne peut être question de surcharger une mise à disposition de toutes les informations techniques possibles (études préliminaires, etc.). Nous restons, bien entendu, à votre disposition pour vous fournir des précisions supplémentaires.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique indiquent que la note de cadrage est un document très volumineux avec de nombreuses annexes, ce qui complique sa lecture. En outre, il est souligné que le mode de réaction des citoyens à la note de cadrage est complexe.</p>	<p>Il est vrai que le contenu de la note de cadrage 2 est complexe et que le travail d'étude est également très étendu. Lors de la consultation, l'accent a été mis sur la communication, les travaux d'étude plus techniques ou spécialisés étant vulgarisés. Cela a été fait dans une brochure qui a été mise à disposition sur le site web, mais qui a également été distribuée dans les environs du RO-Nord. Lors des soirées d'information organisées du 31 mai au 7 juin 2021, une réponse immédiate a été formulée à toutes les questions des personnes présentes.</p> <p>En ce qui concerne la soumission des réactions de participation du public, il peut être souligné que ces dernières peuvent être soumises à la fois par lettre et par voie numérique. Si la voie numérique est privilégiée, il convient effectivement de se connecter avec la carte d'identité. Si cela est trop difficile, une lettre peut être envoyée. Cette lettre pouvait être envoyée au Département de l'Environnement, mais pouvait également être transmise aux communes.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent qu'il est nécessaire de procéder à une étude suffisante de toutes les ZPS proches (comme le Laarbeekbos), pour que l'impact négatif possible des travaux et du plan soit clairement visible.</p>	<p>Le RIE du plan propose, également dans le cycle 2, une évaluation appropriée et un test de nature renforcée. Dans ce cadre, on examine s'il existe des effets négatifs sur les zones ZPS, VEN et IVON situées à proximité. Ainsi, l'impact sur les eaux souterraines et les dépôts d'azote est étudié de manière approfondie (y compris par la modélisation). Si nécessaire, des mesures d'atténuation ou de correction (et un suivi) sont imposées. L'évolution du débat sur l'azote continuera d'être prise en compte dans l'étude.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique ont demandé de préciser la manière dont l'évaluation appropriée serait traitée et si elle devait être incluse dans le processus de sélection des alternatives et des variantes, en particulier compte tenu de la problématique de l'azote.</p>	<p>L'évaluation appropriée du cycle 1 (voir l'annexe 8 de la note de cadrage 2), estime que le plan, à condition que les mesures d'atténuation formulées soient mises en œuvre, ne causera pas de dommages significatifs aux caractéristiques naturelles des zones de protection spéciale, ni en Région bruxelloise ni en Région flamande, et n'entravera pas la réalisation des objectifs de conservation. Ce qui vaut pour toutes les alternatives et variantes du cycle 1, c'est aucune sélection n'a été réalisée sur cette base : l'atténuation était possible dans chacune des alternatives/variantes.</p> <p>Les effets du dépôt d'azote ont également été étudiés. L'évaluation appropriée du cycle 1 identifie les effets de l'eutrophisation, entre autres, et évalue leur importance. Au moment de la finalisation de l'évaluation des incidences environnementales du cycle 1, un ajustement du cadre d'importance pour les dépôts d'azote (eutrophisation) demeurerait flou. Un seuil de signification de 1 % a été utilisé sur la base de l'expertise d'ANB et des experts RIE reconnus, et un test de sensibilité supplémentaire a été effectué dans lequel la contribution des dépôts a également été examinée et évaluée indépendamment de tout seuil. Le rapport d'incidences environnementales du cycle 1 stipule pour plusieurs alternatives et variantes que des solutions, y compris des mesures d'accompagnement ou d'atténuation, doivent être recherchées dans le cycle 2 pour les effets possibles de l'eutrophisation, ce qui est fait.</p> <p>L'évolution du débat sur l'azote sera en tout cas prise en compte dans le cycle 2 de l'étude d'impact environnemental et les tests qu'elle contient, tels que l'évaluation appropriée et le test de nature renforcée (ou test "VEN").</p>
<p>La réaction de la participation publique mentionne la crainte de l'absence d'une bande d'arrêt d'urgence sur le pont (viaduc) de Vilvorde.</p>	<p>Il est vrai que nous ne pouvons plus prévoir de bande d'arrêt d'urgence sur le viaduc. Toutefois, afin de ne pas compromettre la sécurité routière, des aires de dépannage sont prévues des deux côtés du viaduc. Une aire d'arrêt d'urgence est un élément d'infrastructure le long de l'autoroute où il est possible de stationner en toute sécurité, si nécessaire. Les aires de dépannage et l'absence de bande d'arrêt d'urgence sont naturellement signalées. En outre, des panneaux d'information dynamiques routiers seront également utilisés pour signaler en temps utile les situations dangereuses pour la circulation - par exemple, les limitations de vitesse dynamiques et les fermetures de voies dynamiques.</p>
<p>Les réactions et avis posent la question de savoir pourquoi aucune bande d'arrêt d'urgence n'est prévue sur la structure parallèle (si elle existe) du ring.</p>	<p>L'adaptation de la section transversale de la variante 2 dans le cycle 2 (pas de bande d'arrêt d'urgence sur la structure parallèle, ainsi qu'une séparation entre le ring de transit (RC) et le ring urbain (RU) sans bande d'arrêt d'urgence) a été motivée par l'évaluation au regard des objectifs de planification des variantes du cycle 1. L'évaluation du cycle 1 a démontré que l'alternative G2 a une grande emprise au sol (objectif de planification 4).</p> <p>Le profil de base du RU (route parallèle) dans le cycle 2 se compose de 2 bandes avec des bandes de redressement, de sorte qu'une largeur suffisante est conservée pour une « voie de secours » pour les véhicules d'intervention.</p>

	<p>Cela repose sur l'hypothèse que le RC sera classé comme une route principale européenne et le RU (structure parallèle) comme inférieur au RC. Le document "Principes de base pour l'aménagement d'un réseau routier robuste : Routes principales européennes & flamandes", stipule qu'il n'est pas nécessaire de prévoir une bande d'arrêt d'urgence si une voie de redressement suffisamment large est prévue. La largeur minimale de la chaussée doit être de 6 mètres ; dans le profil transversal actuel, elle est de 8,7 mètres. Une bande d'arrêt d'urgence à part entière est également prévue sur tous les raccordements (qu'il s'agisse du RC/RU/routes de raccordement/voies de dégagement/...) se composant d'une seule voie. Si aucune bande d'arrêt d'urgence n'est prévue, des aires d'arrêt sont utilisés en fonction de la conception du projet.</p>
<p>Les réactions et les avis de la participation publique demandent si la variante de la réduction des voies peut être étudiée plus avant pour la zone de Wemmel ?</p>	<p>Il est vrai que la variante avec une voie de moins n'a pas reçu un score d'exclusion dans la zone de Wemmel. Dans les autres zones, en revanche, des scores médiocres, voire d'exclusion, ont été enregistrés.</p> <p>De ce point de vue, on pourrait faire valoir qu'une configuration avec une voie de moins à Wemmel pourrait être combinée avec davantage de voies à Vilvorde et Zaventem. Cela constituera une mauvaise combinaison : un trafic trop dense sera orienté vers Wemmel depuis Zaventem et Vilvorde, ce qui peut causer de gros problèmes lors du passage de 3 à 4 voies (au niveau de l'A12) (embouteillages, plus de trafic de contournement dans cette zone). Les intensités à Wemmel seront également plus élevées, de sorte que les temps de trajet, par exemple, peuvent être plus élevés et que la zone de Wemmel récolterait un score inférieur. Pour cette raison, cette variante n'a pas été considérée comme raisonnable et n'a donc pas été examinée plus avant.</p> <p>De plus, il convient de répéter que les variantes avec une voie de moins ont repoussé davantage de trafic sur le réseau routier secondaire. Un réaménagement du ring - qu'il s'agisse d'un ring light ou d'un ring parallèle - garantit un meilleur fonctionnement du ring, de sorte que les gens sont moins enclins à utiliser des raccourcis sur les routes locales au lieu du ring pour les trajets plus longs. Avec un ring réaménagé, les déplacements (supra)régionaux emprunteront davantage le ring même et moins le réseau routier secondaire. En appliquant une répartition modale ambitieuse (RMA), on constate que cette tendance se poursuit : on observe une diminution globale du nombre de déplacements en voiture, mais cela ne se manifeste que sur le réseau routier secondaire. Le ring demeure donc surchargé avec des niveaux de saturation élevés, même dans un scénario RMA. Cela signifie que le ring continue de jouer un rôle important dans l'accès des voitures à la région dans cette situation de RMA.</p> <p>Lorsque, outre le scénario avec la RMA, une voie de moins est appliquée, un phénomène inverse se produit : la capacité réduite repousse davantage de trafic sur le réseau routier secondaire. La charge sur le réseau routier secondaire reviendra alors au même niveau que dans un scénario de base avec un ring réaménagé sans RMA. Ou en d'autres termes : les effets positifs de la RMA sont largement annulés par la réduction de la capacité sur le R0. Et ce, alors que la pression et le taux de saturation sur le R0 demeurent (également) élevés.</p> <p>Il est clair que le R0, en combinaison avec les autres routes principales d'une part, et le réseau routier secondaire, d'autre part, sont deux vases communicants. Plus de trafic sur le R0 signifie moins de trafic sur le réseau routier secondaire et inversement. Dans un scénario RMA, également. Il est donc important - en partant d'une RMA - de trouver un bon équilibre entre la capacité et la charge du R0 et la charge du réseau routier secondaire. Les calculs ont démontré que cet équilibre était légèrement meilleur dans les alternatives de base avec RMA que dans les mêmes alternatives avec une voie de moins.</p>
<p>Les réactions et avis publics préconisent de maximiser l'espace de vie, la végétation, etc., et de minimiser la quantité de béton.</p>	<p>Au regard des objectifs du plan, une conception compacte est recherchée afin de créer des espaces libres supplémentaires et des zones moins fragmentées. Le regroupement des infrastructures est également un principe qui est appliqué lors de la conception des infrastructures afin d'éviter la fragmentation.</p> <p>L'emprise au sol des infrastructures est réduite dans toutes les alternatives par rapport au scénario de référence. Nous pouvons ainsi réserver davantage d'espace aux zones vertes et le réseau vert-bleu sera renforcé.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent que les accotements (routiers, ferroviaires...) soient suffisamment larges.</p>	<p>L'objectif est de tendre vers un nombre maximum d'accotements verts afin d'améliorer l'écoconnectivité le long du R0 (voir la vision de la connectivité écologique). Les accotements sont un élément important de l'intégration de l'infrastructure dans son environnement et de l'amélioration de l'écologie le long du R0 et dans la région. Afin d'offrir le plus grand nombre possible de possibilités de renforcement du réseau vert-bleu, une utilisation économique de l'espace est recherchée. Cela peut également être décrit comme la compacité de l'infrastructure : limiter l'espace occupé par l'infrastructure du ring et ses dépendances et maximiser la zone qui reste libre ou qui est débarrassée de toute macadamisation (le degré de verdissement). Plus l'infrastructure est compacte, plus l'effet de barrière est réduit et plus l'espace libéré dans les environs permet d'améliorer la qualité de vie dans le voisinage immédiat et de contribuer à la restauration et au renforcement des connexions écologiques.</p> <p>La note de cadrage mentionne les rubans verts liés aux accotements routiers (ferroviaires) comme des zones de valeur biologique, et cela s'applique à toutes les zones. Une CEB générale a été privilégiée, car elle permet d'analyser les trois zones de la même manière. La CEB élargie peut être incluse dans l'évaluation RIE de la discipline de la biodiversité.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent que l'impact spatial des différents scénarii et alternatives soit cartographié.</p>	<p>Les différences spatiales entre les différentes alternatives et variantes sont indiquées dans la mesure du possible.</p> <p>L'annexe 13 - Rapport étude prospective L1 contient des représentations graphiques de l'occupation du sol des différentes alternatives. Les plans graphiques illustrant l'occupation des sols seront à nouveau fournis pour le cycle 2.</p>

<p>Les réactions à la consultation publique indiquent qu'un revirement est nécessaire dans la réflexion sur l'aménagement du territoire.</p>	<p>Cela n'entre pas dans le champ de ce plan. Dans le cadre de l'exploration future proof, nous anticipons autant que possible les développements futurs possibles et examinons la mesure dans laquelle le plan est suffisamment robuste et flexible pour y résister.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent de limiter au maximum l'impact spatial de l'axe routier afin d'utiliser l'espace limité de la manière la plus efficace possible. Il est demandé d'éviter l'impact sur le parc de recherche de Zellik.</p>	<p>L'impact spatial des différentes alternatives et variantes est notamment examiné. Il s'agit d'un des critères de l'évaluation. La manière permettant de minimiser l'impact spatial sur le parc de recherche de Zellik a été étudiée à la suite des réactions à la consultation publique. Une nouvelle optimisation de la conception du complexe d'entrée et de sortie de Zellik (demi-trèfle) en combinaison avec les échangeurs 4/4 (nœuds en a) a été ensuite incluse dans le cycle 2, ce demi-trèfle ayant été davantage compacté sans compromettre la sécurité du trafic. Dans le cycle 2, une variante supplémentaire est également étudiée, dans laquelle le demi-trèfle est remplacé par un complexe hollandais asymétrique au-dessus du RO.</p>
<p>Les réactions de la participation publique expriment une inquiétude quant à la situation spécifique de l'intersection de la Boechoutlaan et de l'Antwerpsesteenweg au niveau du CR A12. (= N276 et N277)</p>	<p>La N277 sera découpée entre Drijpikkel et la Beverlindestraat. La N277 sera connectée à la N276 au nord et au sud de l'échangeur RO/A12. Au sud de cet échangeur, la N277 est conservée entre la Beverlindestraat et la Romeinsesteenweg. L'embranchement de la N277 vers la Romeinsesteenweg ne sera ouvert qu'aux transports publics et aux cyclistes. La dissuasion du trafic de contournement sur ces routes résulte directement des mesures préventives du cycle 1. Cela permet de minimiser le trafic de contournement. Dans toutes les variantes, à l'exception de la G2a, un carrefour en T est prévu entre la N277 et l'A12 au nord de la Romeinsesteenweg afin de désenclaver les zones d'activités de Strombeek-Bever Ouest, Treft, Bever et Strombeek. Dans l'alternative G2a, la N277 est reliée au complexe de raccordement 7a pour permettre l'accès au réseau routier supérieur. Le tracé de la N276 le long du côté de l'A12 sera conservé. De plus amples informations en la matière sont disponibles à l'annexe 15 de la note de cadrage. Le plan de circulation de Strombeek-Bever a été inclus dans les réseaux utilisés pour l'analyse d'impact.</p>
<p>Des préoccupations concernant les effets négatifs des variantes et alternatives possibles, et plus particulièrement sur le réseau routier secondaire, sont exprimées dans les réactions et les avis de la participation publique. Il s'agit notamment des embouteillages, de la qualité de vie, du trafic de contournement, du bruit, des vibrations, de la nature, etc.</p>	<p>Nous travaillons sur la base des objectifs du plan qui consistent à "améliorer la circulation et la sécurité routière sur le RO" et, d'autre part, à "empêcher le trafic d'emprunter le réseau routier secondaire et améliorer ainsi la viabilité du trafic". Les effets des différentes alternatives et variantes pour le réseau routier secondaire sont actuellement étudiés dans le cadre du RIE du plan. Cela est notamment réalisé pour la discipline de la mobilité : nombre total de kilomètres parcourus, impact sur la qualité de vie, impact sur la sécurité routière, impact sur la répartition modale et impact sur le trafic de transit, mais également pour les autres disciplines : effets sur la nature, l'environnement, le climat... Ces facteurs ont été pris en compte à plus grande échelle dans le RIE du plan, car une telle étude nécessite de décrire les effets globaux pour la région. Bien que les effets soient globalement positifs pour plusieurs des alternatives, il existe encore quelques goulets d'étranglement, qui sont mentionnés dans le dernier chapitre de la discipline de la mobilité et pris en compte pour des recherches ultérieures. Si les effets s'avèrent (fortement) négatifs, le RIE du plan imposera des mesures d'atténuation pour contrecarrer ces effets. La portée du projet est limitée au voisinage immédiat du projet. Nous vous renvoyons à au plan communal de mobilité pour l'environnement plus large ou au plan régional de mobilité actuellement en cours d'élaboration au sein de la région de transport Périphérie flamande. Dans le cadre de ce processus, des thèmes tels que la catégorisation des routes et le réseau des routes pour poids lourds sont examinés.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique indiquent qu'il est très peu tenu compte du déplacement de l'impact des problèmes de circulation du ring vers le réseau de niveau inférieur au niveau communal.</p>	<p>L'impact du réaménagement du RO-Nord sur le trafic sur le réseau routier secondaire a été pris en compte de différentes manières dans les études du processus de planification intégrée : nombre total de kilomètres parcourus, impact sur la qualité de vie, impact sur la sécurité routière, impact sur la répartition modale et impact sur le trafic de transit. Ces facteurs ont été pris en compte à plus grande échelle dans le RIE du plan, car une telle étude nécessite de décrire les effets globaux pour la région. Bien que les effets soient globalement positifs pour plusieurs des alternatives, il existe encore quelques goulets d'étranglement, qui sont mentionnés dans le dernier chapitre de la discipline de la mobilité et pris en compte pour des recherches ultérieures. De plus, un scénario de recherche sur le réseau routier secondaire est également inclus dans l'étude. Ces mesures peuvent répondre aux goulets d'étranglement existants sur le réseau routier secondaire, qui sont améliorés, perpétués ou aggravés après le réaménagement du RO Nord, mais pas résolus. Les mesures peuvent également apporter une réponse aux nouveaux goulets d'étranglement qui pourraient apparaître à la suite du réaménagement du RO Nord, par exemple en modifiant la structure d'accès au réseau routier principal. À cette fin, des consultations bilatérales ont déjà été organisées avec les différentes autorités locales. À la fin du cycle 2, ces mesures et d'éventuelles mesures supplémentaires nécessaires seront évaluées, par exemple sous la forme de mesures d'atténuation suivant le RIE du plan.</p>

<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent de préciser la manière dont la connexion entre Woluwe-Saint-Étienne et Zaventem sera assurée.</p>	<p>Trois options sont actuellement sur la table pour la liaison locale entre Woluwe-Saint-Étienne et Zaventem, dont une route via la Belgicastraat. Un choix doit encore être fait. Les bureaux situés le long de la Belgicastraat seront et resteront toujours accessibles par la Henneaulaan. Les bureaux situés le long de la R22, entre le centre de Woluwe-Saint-Étienne et l'A3/E40, sont en principe accessibles via le CR 20 de l'A3/E40. Il est toutefois possible que la liaison locale Zaventem - Woluwe-Saint-Étienne soit également utilisée par (une partie de) ce trafic. Les calculs le détermineront. Le RIE du plan qualifiera probablement cet effet de négatif et des mesures d'atténuation y seront éventuellement associées. La question de savoir si cette utilisation abusive de cette connexion locale est réellement considérée comme indésirable par les acteurs et si des mesures supplémentaires sont nécessaires ou non, apparaîtra plus clairement par la suite. Le trafic de/vers Lozenberg 3 doit se connecter au réseau routier principal via la R22 et le CR 20 (Crainhem) sur l'E40.</p> <p>Quelle que soit l'option finalement retenue, l'ensemble du tronçon routier et ses environs feront l'objet d'un examen plus approfondi en termes de conception et d'aménagement, tant des intersections que des tronçons routiers eux-mêmes. À cet égard, l'accent est mis sur le fait que le caractère local doit être conservé. Il naturellement le sécuriser, mais pas dans l'objectif d'en faire un axe continu fluide. Le trafic local doit être facilité entre Woluwe-Saint-Étienne et Zaventem, et non le trafic régional continu.</p> <p>Le modèle de trafic régional Périphérie flamande sera utilisé pour déterminer (à un haut niveau) le trafic qui utilisera cette connexion locale (trafic local ou également supralocal (trafic de contournement) ?) et son impact sur l'intersection.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent de préciser la manière dont le retour du trafic vers le réseau routier secondaire (trafic de contournement) sera empêché à terme.</p>	<p>Les effets des différentes alternatives et variantes sur le réseau routier principal et le réseau routier secondaire sont actuellement étudiés dans le cadre du RIE du plan. Un des objectifs du plan de réaménagement du R0 Nord est de supprimer le trafic de contournement dans les zones résidentielles, en le ramenant sur le ring. En fonction de l'alternative privilégiée finalement retenue, les mesures nécessaires et souhaitables sur le réseau routier secondaire pour supprimer ou soulager ces routes de contournement, seront identifiées. La route de contournement entre Meise et Zellik est un des raccourcis connus qui feront l'objet d'une étude plus approfondie.</p> <p>Le RIE du plan Cycle 1 a identifié plusieurs mesures visant à atténuer les incidences négatives sur le réseau routier secondaire. Ces mesures ont été intégrées dans les optimisations des alternatives du cycle 2 et sont donc incluses dans le plan. De plus, l'étude identifie des mesures supplémentaires susceptibles d'améliorer la situation sur le réseau routier secondaire. Elles sont regroupées dans un scénario d'étude et examinées dans le cycle 2. Toutes les mesures nécessaires et pertinentes seront intégrées dans le plan final.</p> <p>Afin d'éviter un retour, à terme, du trafic du ring sur le réseau routier secondaire, plusieurs mesures supplémentaires sont proposées pour le réseau routier secondaire. Il s'agit de mesures permettant de s'attaquer aux routes de contournement régionales et, ce faisant, de mieux gérer le trafic automobile. Ces interventions simultanées ou immédiatement postérieures au réaménagement du ring permettent d'éviter que les routes de contournement actuelles soient à nouveau utilisées 5 à 10 ans après le réaménagement du ring.</p> <p>Dès lors, outre les différentes alternatives et variantes pour le R0 Nord, un scénario d'étude a également été inclus dans le processus de planification, dans lequel des mesures supplémentaires sur le réseau routier secondaire sont étudiées. Ce scénario d'étude comprend un ensemble de mesures ou d'interventions possibles sur le réseau routier secondaire. Ces mesures peuvent répondre aux goulets d'étranglement existants sur le réseau routier secondaire, qui sont améliorés, perpétués ou aggravés après le réaménagement du R0 Nord, mais pas résolus. Les mesures peuvent également apporter une réponse aux nouveaux goulets d'étranglement qui pourraient apparaître à la suite du réaménagement du R0 Nord, par exemple en modifiant la structure d'accès au réseau routier principal.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent si toutes les routes de contournement ont été étudiées (y compris, par exemple, les traversées transversales au-dessus du canal).</p>	<p>Les routes présentant un potentiel d'utilisation indue et détectées dans chaque alternative sont décrites et analysées dans l'annexe 13 de la note de cadrage, la description de la route de contournement dans la note de cadrage n'est qu'un exemple. Les routes de contournement au-dessus du canal, qui sont une alternative au viaduc, sont incluses dans cette description à l'annexe 13.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent s'il est vrai que la Leuvensesteenweg (Nossegem, Kortenberg,...) ne souffrent d'aucun trafic de contournement.</p> <p>Les réactions et avis soulèvent régulièrement la question de savoir si une limitation de la vitesse à 70 km/h (variante) est réaliste pour un ring.</p>	<p>L'étude conceptuelle (voir l'annexe 13 de la note d'orientation) démontre que le trafic de contournement emprunte la N2/Leuvensesteenweg. Nous ne ciblons pas de tout le trafic dans les zones résidentielles existantes, mais le trafic qui, par exemple, circule de Kortenberg à Bruxelles le matin sur tout le tracé de la N2 et inversement le soir. Ce trafic n'a pas sa place sur la N2, mais sur l'autoroute E40. Le trafic qui évite la circulation dense sur l'E40 en quittant l'E40 et en empruntant la N2 jusqu'au complexe de raccordement suivant, en est un autre exemple.</p> <p>La vitesse conceptuelle de base est de 100 km/h sur le ring dans toutes les alternatives (comme dans la situation existante) et la limitation de vitesse à 70 km/h est étudiée comme une variante qui peut être appliquée dans chaque alternative. La limitation de vitesse est motivée, notamment, par un aspect environnemental (qualité de l'air, bruit, etc.), mais l'impact sur la fluidité et la sécurité du trafic est également étudié. Il est important d'étudier puis d'évaluer la limitation de vitesse en fonction du cadre d'évaluation établi et des objectifs du plan. Les effets du plan seront notamment examinés dans le RIE du plan du PPI R0-Nord. L'étude du cycle 2 fournira des informations supplémentaires à ce sujet (par exemple, EISR, RIE du plan,...).</p>

	<p>En 2020, la vitesse maximale a été fixée à 100 km/h sur le R0-Nord (90 km/h sur le viaduc de Vilvorde) (condition de référence), vitesse de base également prévue dans les alternatives.</p> <p>Le choix de 70 km/h sur le ring continu est motivé par le fait qu'il s'agit également de la vitesse minimale obligatoire sur les autoroutes. Cette limitation de vitesse est également la limite la plus basse légalement prévue par le code de la route belge. En outre, ce n'est pas parce que la R0 est désignée dans les objectifs comme une route principale de l'UE que la réduction de la vitesse va à l'encontre des objectifs.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique suggèrent que la vitesse sur l'ensemble de la zone du projet devrait être limitée à 90 km/h.</p>	<p>Dans l'alternative 1, un régime de vitesse de 100 km/h est inclus sur l'ensemble du R0 dans l'alternative de base (à l'exception du viaduc de Vilvorde = 90 km/h), dans l'alternative 2, un régime de vitesse de 100 km/h sur la structure continue (à l'exception du viaduc de Vilvorde = 90 km/h) et un régime de vitesse de 70 km/h sur la structure parallèle est inclus dans l'alternative de base. De plus, une variante est également étudiée dans laquelle l'ensemble du R0 est limité à 70 km/h dans l'alternative 1, à l'instar de la structure continue dans l'alternative 2.</p>
<p>Les réactions et les avis de la consultation publique suggèrent l'utilisation de la gestion dynamique du trafic : régulation de la vitesse, signalisation intelligente, panneaux routiers d'information dynamiques.</p>	<p>La mise en place d'une gestion dynamique du trafic et d'une information routière dynamique sera étudiée plus avant lors de l'élaboration concrète, au niveau du projet, du réaménagement du R0-Nord. Dans ce cadre, nous songeons non seulement aux limitations de vitesse dynamiques, mais également à toutes les autres formes de gestion routière dynamique. Vous pouvez penser à la fermeture des voies en cas d'accident ou autre. Les interdictions de dépassement peuvent également faire partie de cette gestion routière dynamique. Tout ceci sera donc inclus dans les prochaines phases de l'étude et du réaménagement du R0.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent une meilleure utilisation de la différence entre la vitesse maximale et la vitesse de conception.</p>	<p>Une différence entre la vitesse autorisée et la vitesse de conception est effectivement constatée. Dès lors, l'utilisation correcte de ces termes à l'annexe 12 (EISR) de la note de cadrage du 2 avril 2021 sera vérifiée et une mise à jour sera réalisée, si nécessaire. Les effets d'une approche de système sûr sur les différentes alternatives, variantes et scénarii de développement seront évalués.</p>
<p>Les réactions et les avis de la participation publique demandent de préciser la manière dont l'infrastructure sera adaptée afin d'obtenir une image routière explicite lorsque la vitesse sera limitée à 70 km/h.</p>	<p>Le code de la route belge limite la vitesse minimale sur les autoroutes à 70 km/h, la variante de la limitation de vitesse a donc été fixée à cette vitesse. Cette variante, dans laquelle nous limitons la vitesse autorisée sur la structure continue à 70 km/h, a pour objet de mieux cartographier les effets de cette limitation de vitesse. Il est vrai que l'aspect de l'image routière explicite est un élément important de la sécurité routière. Dès lors, cet aspect sera également inclus dans le traitement ultérieur de l'EISR.</p>
<p>Les réactions et avis demandent s'il sera possible d'augmenter la vitesse sur le ring à l'avenir avec les voitures à conduite autonome.</p>	<p>Une augmentation de la vitesse, associée ou non à l'émergence de véhicules autonomes, n'est pas examinée en tant que variante d'exploitation. L'impact éventuel de l'avènement des véhicules autonomes est toutefois étudié dans le cadre de l'exploration Future Proof du cycle 2.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que la vitesse sur l'E40 en direction de Bruxelles devrait être limitée à 100 km/h au maximum.</p>	<p>Bruxelles indique dans son plan régional de mobilité GOODMOVE que les futures autoroutes de la Région de Bruxelles-Capitale seront transformées en routes urbaines. La vitesse devra être limitée pour assurer une transition sûre sur les autoroutes à venir.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent qu'une limitation de la vitesse devrait être étudiée de manière plus approfondie sur la base d'une microsimulation.</p>	<p>L'étude de la limitation de la vitesse au moyen d'une microsimulation ne relève pas du plan, mais sera incluse au niveau du projet, dans lequel les possibilités de contrôle dynamique de la vitesse seront notamment étudiées.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que la justification et le choix de la vitesse de conception n'ont pas leur place dans l'EISR.</p>	<p>Il est vrai qu'une EISR doit uniquement évaluer les effets, donc la justification d'une vitesse limitée (120 km/h à 100 km/h) n'était pas appropriée ici. Cette justification d'une vitesse limitée est déjà donnée dans la section 2.3.1.2.3 de la note de cadrage du 2 avril 2021, mais sera complétée pour apporter une réponse concluante. Étant donné que le R0-Nord se situe sur le réseau TEN-T, l'EISR inclura les effets spécifiques à un réseau TEN-T.</p> <p>La limitation de vitesse sera évaluée pour les deux situations avec un revêtement routier sec et humide.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que les travaux ne devraient pas encore débiter, mais qu'il conviendrait d'élaborer d'abord une vision sociale générale pour 2040, par exemple.</p>	<p>Dans le cadre d'études telles que l'étude d'impact environnemental, les effets du plan sont examinés par rapport à une situation de référence, dans laquelle toute une série de développements actuellement certains sont inclus. De plus, nous anticipons, dans le cadre de l'exploration future proof, autant que possible les développements futurs possibles et examinons la mesure dans laquelle le plan est suffisamment robuste et flexible pour y résister.</p>

<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent que la connexion du RingTramBus avec le tracé de la STIB soit dûment étudiée.</p> <p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent si l'arrêt Kerklaan peut être déplacé.</p>	<p>La connexion éventuelle du Ringtram avec le tram Neder-Over-Heembeek, ainsi que le déplacement de l'arrêt Kerklaan, dépassent le cadre du processus de planification intégrée pour le réaménagement du R0 Nord.</p>
<p>Les réactions de la participation publique demandent la construction d'une ligne de transport public efficace le long de la Woluwelaan qui desservirait l'aéroport et ses zones périphériques, dans le prolongement de la ligne de tram de la STIB.</p>	<p>Si des interférences sont constatées entre les liaisons de transports publics 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 publics. Toutefois, toutes les liaisons en transports publics 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 « Travaux sur le 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. Le réaménagement du R0 n'est donc pas isolé, mais n'est qu'un maillon dans l'ensemble des actions / possibilités / ... Les différents acteurs sont donc impliqués tout au long du processus.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent si une extension du ringtrambus vers Grand-Bigard est envisagée.</p>	<p>Le tracé concret du Ringtrambus n'entre pas dans le cadre du processus de planification intégrée pour le réaménagement du R0 Nord, mais il est pris en compte dans le Brabantnet.</p>
<p>Les réactions et vis de la consultation publique demandent s'il s'agit d'un projet durable. Il est notamment demandé si l'installation de panneaux solaires a été envisagée.</p>	<p>Ces aspects sont essentiellement abordés dans l'exploration Future Proof, en annexe de la note d'orientation. L'installation (obligatoire) de panneaux solaires n'est pas déterminée au niveau du plan (sauf s'il s'agit d'une mesure d'atténuation).</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que les effets temporaires pendant la phase de préparation et de construction devraient être examinés en détail et discutés avec les acteurs concernés. De plus, des mesures doivent être prises pour limiter les nuisances.</p>	<p>Les effets pendant la phase de mise en œuvre sont étudiés plus en détail dans le cycle 2. Au niveau du projet, cette question sera détaillée et discutée avec les acteurs concernés. En outre, un ensemble de mesures de réduction des nuisances est prévu ; il est actuellement à l'étude et sera élaboré plus en détail au niveau du projet.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent si un budget est disponible pour la mise en œuvre des quick wins.</p> <p>Les réactions et avis de la participation publique soulèvent des questions sur la largeur du profil dans la zone Wemmel et le nombre de voies. Le nombre de voies sera-t-il doublé, fortement augmenté ou réduit ?</p>	<p>Ce budget est effectivement disponible.</p> <p>Dans l'alternative 1, le profil de base est de 2x4 voies sur le ring (R0-Nord). Dans l'alternative 2, le profil de base est de 2x3 voies sur le ring continu et de 2x2 voies sur les routes parallèles (ring urbain). En fonction des insertions et des sorties depuis les entrées et sorties et des carrefours, ce profil peut changer localement pour permettre au trafic de circuler en toute sécurité (comme dans les voies d'entrée et de sortie et les voies d'entrecroisement). Si la distance entre les entrées et les sorties sur le ring est limitée et si la capacité est élevée, une voie d'entrecroisement est nécessaire. Le RIE examinera en outre un scénario de développement intitulé "Répartition Modale Ambitieuse" afin d'examiner les effets du projet dans un scénario où un fort transfert modal serait réalisé, de sorte que l'infrastructure ne serait pas surdimensionnée.</p> <p>Nous cherchons dans chaque solution des moyens de concevoir de manière compacte et nous essayons également d'utiliser l'espace asphalté disponible aussi efficacement que possible. Dans ce cadre, nous cherchons à créer un nouvel équilibre de mobilité : le Ring doit avoir une capacité juste suffisante pour éliminer le trafic de contournement de la périphérie flamande et de Bruxelles et le transférer partiellement vers le Ring.</p>
<p>Des inquiétudes sont exprimées dans les réactions et avis de la consultation publique sur l'impact négatif sur la capacité des routes de raccordement au ring : les embouteillages ne seront-ils pas simplement déplacés du ring vers d'autres endroits ?</p>	<p>Dans ce projet, nous nous attaquons au problème de congestion du R0-Nord et nous y incluons les connexions des futures autoroutes. Le réaménagement des autoroutes de raccordement au R0 dépasse le cadre de l'étude. Toutefois, l'étude examine également l'impact sur le réseau routier secondaire ou le réseau routier de liaison. L'augmentation de la capacité est effectivement nécessaire pour éliminer et prévenir le trafic de contournement existant dans les zones résidentielles autour du R0 - ce qui, bien sûr, profite à la qualité de vie des résidents et à la sécurité routière dans ces zones. En outre, nous perpétuerons cette situation en prenant des mesures supplémentaires sur le réseau routier secondaire pour empêcher le retour du trafic de contournement sur ce réseau. Le RIE du plan étudie les effets sur le réseau routier principal et le réseau routier secondaire. Si les effets sont fortement négatifs, des mesures d'atténuation seront proposées.</p>

<p>Les réactions et les avis suggèrent qu'un deuxième ring autour de Bruxelles pourrait être une solution.</p>	<p>L'idée de travailler avec différents rings autour d'une ville est largement répandue. Bruxelles les utilise également (à savoir les R20, R21, R22 et R0) - bien qu'à Bruxelles, seul le R0 soit conçu comme une autoroute. Toutefois, il convient de noter que des villes à l'étranger sont moins souvent confrontées à la densité de Bruxelles. La construction de rings supplémentaires est donc plus facile et plus évidente à l'étranger. À Bruxelles, la construction d'un ring supplémentaire, s'ajoutant au R0 et autour de la Périphérie flamande, n'est pas envisageable - d'autres villes sont déjà dans ce cas, à savoir Malines, Alost, Wavre, Nivelles et Louvain. La construction d'un tout nouveau ring n'entre donc pas dans le cadre de l'étude et ne répond pas aux objectifs du plan. Il ne s'agit pas davantage d'une solution durable, car nous nous efforçons d'optimiser l'infrastructure existante, en combinaison avec un transfert modal et, dans ce cadre, nous nous engageons fortement à améliorer les infrastructures de transport public et cyclables.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent que l'alternative parallèle soit abandonnée.</p>	<p>Les effets des alternatives et des variantes ont été évalués d'une manière similaire dans le cycle 1. Le fait que des alternatives aient été ou non abandonnées repose sur des critères objectifs. Une étude a été menée dans chaque alternative/variante afin de déterminer s'il existait des goulets d'étranglement graves qui empêcheraient la réalisation des objectifs du plan et ne pourraient pas être corrigés. Cette évaluation n'a pas permis d'identifier des contraintes aussi sévères pour annuler l'alternative parallèle, qui devrait donc être examinée et évaluée plus en détail au regard des objectifs du plan dans le cadre du processus de planification intégrée.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent si les connexions et les interventions nécessaires pour la restauration qualitative et le renforcement des connexions vertes et bleues et écologiques se situant le long, au-dessus, en dessous ou un peu plus loin du périphérique seront notamment incluses dans les modifications d'affectations. Le carrefour R0x12 en est un exemple : la question est de savoir si la liaison de Maalbeek sous l'A12 peut être non seulement une liaison "bleue", mais également une liaison verte (avec passage pour les animaux), complétée par une liaison récréative pour les promeneurs et les cyclistes.</p>	<p>Les connexions à garantir sont définies pour le réseau cyclable (autoroutes cyclables, BFF et piste cyclable du ring), le réseau de transport public et le réseau d'espaces verts. Cela est illustré sur les schémas de la note de cadrage. Pour Travaux sur le Ring, un inventaire récent et complet de ces valeurs naturelles a été réalisé. Ceux-ci ont en effet été confirmés par l'INBO (conseil sur le nœud A12) et également par Natuurpunt (suivi/évaluation de la gestion des accotements). Ces données ont été utilisées dans le RIE du plan et seront également utilisées dans les prochaines étapes du processus d'évaluation. Ces connexions sont garanties dans toute alternative/variante raisonnable envisagée, le degré de faisabilité ou la qualité/efficacité attendue pouvant être un facteur de distinction. Les esquisses spatiales conceptuelles (annexe 16) fournissent une première traduction spatiale de ces connexions à garantir par rapport aux alternatives/variantes.</p> <p>En ce qui concerne la remarque relative à l'A12 : cette connexion récréative potentielle entre Bever et Potaarde est déjà indiquée dans les esquisses conceptuelles (annexe 16) . Dans la phase d'avant-projet du PESR, les connexions à garantir sont fixées réglementairement via le plan graphique et/ou le règlement d'urbanisme. Dans le cas du renforcement du réseau vert-bleu, cela peut s'accompagner de modifications effectives des affectations. Dans la note de cadrage, le plan de développement et les esquisses spatiales conceptuelles (annexe 16) fournissent une image de ces connexions vert-bleu.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique demandent une révision des esquisses conceptuelles de l'annexe 16 de la note d'orientation 2 et une clarification du réaménagement de la jonction du R0 avec l'A201 (Léopold III-laan).</p>	<p>Nous vérifierons l'exhaustivité des cartes/élaborations spatiales de l'annexe 16, mais il est possible que le manque de clarté de G1b résulte du fait qu'aucun échangeur ordinaire, à part entière, n'est prévu ici. Dans G1b, aucun arc de connexion n'est prévu entre la Keizer Karellaan et le ring. Sur la base de la philosophie de clarifier, spatialement et visuellement, la transition entre les véritables axes principaux (le R0 et l'A10/E40 vers Gand/Ostende) et les principaux axes d'accès urbains (le prolongement de l'A10/E40, la Keizer Karellaan vers Bruxelles), dans la représentation routière, la Keizer Karellaan est reliée au ring dans cette alternative via un complexe hollandais.</p> <p>Pour la Leopold III-laan (A201), nous ne prévoyons pas un échangeur, mais un Single Point Interchange (en abrégé SPI) dans toutes les alternatives. Un autre type de connexion est nécessaire, car l'échangeur existant est trop proche de l'échangeur R0/E19 et du complexe de raccordement de la Henneulaan. Les distances ne sont pas conformes aux directives applicables à la conception d'un ring sûr, de sorte que la construction d'un nouvel échangeur à cet endroit est tout simplement impossible en termes de sécurité routière. Plusieurs variantes possibles ont été examinées et la solution SPI s'est imposée. Le SPI, une solution éprouvée sur les autoroutes aux États-Unis, assure une bonne fluidité du trafic au niveau de la Léopold III-laan, même en 2030 avec des intensités accrues.</p>

<p>Les réactions à la consultation publique demandent que les objectifs du plan comprennent des objectifs plus concrets en matière de réduction des kilomètres-véhicules, de climat, de qualité de l'air et d'azote et de nature.</p>	<p>Le 18 mai 2018, le Gouvernement flamand a approuvé la note de démarrage "Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) - partie Nord" (GF 2018 1805 DOC.0488/1BIS), dans laquelle les objectifs du plan ont été figés. Les objectifs de ce plan sont les suivants : "accroître la qualité de vie autour du R0 en tenant compte des aspects de la qualité de vie dans les environs tels que le bruit, l'air, la santé, le climat, la biodiversité, l'eau, etc." et "réduire l'effet de barrière du ring pour les piétons, les cyclistes et les transports publics afin d'accroître l'accessibilité multimodale de la région".</p> <p>Tous ces aspects sont également pris en compte dans les différentes études et dans l'examen des alternatives et variantes. Les effets sur l'air, le climat, l'azote et la nature sont reflétés dans l'étude d'impact environnemental, dans lequel des mesures d'atténuation sont imposées en cas d'effets négatifs. La réalisation d'une ambitieuse répartition modale est incluse comme un scénario transparent ayant pour objet de concevoir et de dimensionner le R0-Nord de manière à ce qu'il corresponde à la situation future en 2030, lorsqu'une répartition modale ambitieuse aura été réalisée et que la part des déplacements en voiture aura diminué. Dès lors, l'étude intègre un scénario transparent dans le cadre duquel il est vérifié si que le R0-Nord n'est pas surdimensionné dans les différentes alternatives de base étudiées et les variantes avec une voie de moins. De plus, le plan a pour objectif de faciliter l'ambitieux transfert modal en augmentant l'accessibilité multimodale de la région. Lors du réaménagement du R0, un certain potentiel de circulation cyclable et de transport public sera également développé au-dessus, sous et le long du R0. Les traversées et les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux, et des liaisons et/ou des mesures supplémentaires visant une plus grande fluidité de la circulation pour les usagers doux et les transports publics seront prévues.</p> <p>Toutefois, la réalisation d'objectifs concrets concernant les différents aspects cités doit être envisagée à une échelle plus large que le réaménagement du R0 Nord : cela nécessiterait un ensemble de mesures au niveau flamand (ou même plus large), ce qui dépasse le cadre de ce processus de planification intégrée.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique soulignent l'absence d'une section sud du R0.</p>	<p>En 2019, le gouvernement flamand a décidé de lancer une étude pour la partie ouest-sud du R0, également. Cette région rencontre des problèmes de mobilité et de qualité de vie similaires à ceux de la partie nord. Cette mission d'étude a été confiée à De Werkvennootschap. De Werkvennootschap élaborera d'abord une vision conforme à la vision du R0 - partie nord et du R0 - partie est, axée sur des solutions de mobilité et de qualité de vie, incluant la détection et l'approche des quick wins.</p>
<p>Un avis souligne que la mesure dans laquelle les aspects spatiaux sont testés ou encadrés par des visions spatiales antérieures telles que la vision pour la délimitation de la structure naturelle et agricole souhaitée (AGNAS) pour Zenne-Dijle-Pajottenland, ou la vision pour la zone urbaine flamande autour de Bruxelles (ZUFB), n'est pas claire. Les visions développées dans le cadre de TOP Noordrand, qui se traduisent par plusieurs chantiers de construction, interfèrent également de manière significative avec le PESR proposé. Toutefois, la mesure dans laquelle ce PESTR suit ces visions ou s'en écarte est floue.</p>	<p>Les plans pertinents sont joints à l'annexe 3. La vision relative à l'AGNAS sera complétée. Le PESR préliminaire indiquera si des divergences sont ou non observées par rapport aux visions existantes et les justifiera, si nécessaire.</p>
<p>Un avis demande d'inclure des précisions relatives aux destinations des espaces ouverts, qui s'inscrivent davantage dans une logique paysagère. Par exemple, dans la zone d'espace ouvert de Relegem, l'espace ouvert d'Overbos à Wemmel, autour de la Luchthavenlaan/du Floordambos ou dans la vallée du Kleinen Beek entre Zaventem et Nossegem.</p>	<p>Ces propositions relatives aux espaces ouverts seront examinées plus en détail dans le cycle 2. Le processus de planification ultérieure comprendra également la consultation des autorités compétentes sur la différenciation ou la réaffectation détaillée des terrains en fonction du renforcement du réseau d'espaces ouverts.</p> <p>La zone de planification sera en effet affinée dans les phases suivantes de la procédure PESR. Toutefois, il n'est pas prévu d'ajouter des éléments de plan se situant bien en dehors de la zone de plan provisoirement définie. La zone d'Overbos à Wemmel a été incluse dans l'étude complémentaire. Les autres zones mentionnées sont plus éloignées du R0-Nord et ne font pas partie de la zone du plan.</p>
<p>Une réaction à la consultation publique demande que plusieurs études soient incluses dans l'annexe 3 "Contexte politique et juridique" :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Stratec, étude d'impact relative à la demande de permis d'urbanisme et d'environnement pour le projet de parking " TELEXPO " à Bruexpo, 2019, qui contient les modèles dynamiques de flux de trafic les plus récents afférents au Plateau du Heysel (et donc à la jonction du R0 et de l'A12 à la limite entre la Région flamande et la RBC). -Aster CONSULTING, étude d'impact relative à une demande de permis d'urbanisme et de permis d'environnement de classe IA- projet NEOL EUROPEA. 2017. -Étude d'impact environnemental Plan régional d'aménagement des sols (PRAS). Heysel 2017 et sa mise à jour en 2021, qui est actuellement réalisée dans le cadre de la modification du PRAS, pour ce qui concerne le Plateau du 	<p>L'annexe 3 contient un aperçu des plans d'action et du contexte juridique existant. Toutefois, il ne devrait pas inclure tous les permis, Les RIE, etc. des projets individuels. Cela est presque impossible et ce n'est pas davantage exigé par la loi.</p> <p>Toutefois, la version préliminaire du PRDD sera remplacée par la version finale du PRDD dans l'annexe 3.</p>

<p>Heysel. Le nouveau rapport d'impact environnemental PRAS, Heysel 2021, devrait être inclus dans le processus de planification dès qu'il sera disponible.</p> <p>Permis d'urbanisme et d'environnement du projet de transformation de l'A12 en boulevard urbain</p> <p>Par ailleurs, il est demandé que la version du projet PRDD 2016 soit remplacée à l'annexe 3 par la version définitive du PRDD du 12 juillet 2018, dans laquelle l'Eurostadium n'est plus mentionné.</p>	
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent une description plus détaillée du plan prévu, par exemple au moyen d'esquisses structurelles.</p>	<p>Les réaffectations définitives, les plans graphiques, seront clairement définis dans le PESR préliminaire. Toutefois, des esquisses conceptuelles ont été annexées à la note de cadrage 2, annexe 16. Ces esquisses conceptuelles ont été réalisées pour clarifier les différents alternatives.</p>
<p>Plusieurs questions sont soulevées dans les réactions et avis de la consultation publique sur l'étude future proof : concernant les effets du télétravail, la relation entre une meilleure accessibilité et l'envie de voyager et les raisons d'utiliser une voiture ou les transports publics.</p>	<p>Quels sont les effets du télétravail ? L'objectif de l'étude Future Proof Cycle 2 n'est pas d'examiner les effets de scénarii futurs spécifiques, mais d'analyser la mesure dans laquelle les alternatives et les variantes pour le réaménagement du R0 sont flexibles et adaptables à différents scénarii futurs possibles.</p> <p>Quelle est la relation entre l'amélioration de l'accessibilité en voiture et notre comportement en matière de déplacement ? Cela est lié à l'aspect de la demande latente. Ce point est abordé dans l'étude de mobilité et le RIE du plan.</p> <p>Quelle est la motivation afférente à l'utilisation de la voiture et/ou des transports publics ? La modélisation du trafic tient compte de l'intensité d'utilisation prévue des différents modes de transport pour l'année de référence 2030. Un scénario RMA est également inclus dans l'étude en tant que scénario de développement. Une étude sur les raisons du choix d'un mode de déplacement n'est pas un aspect spatial et n'entre pas dans le cadre du processus de planification pour la préparation du PESR. Un raisonnement similaire s'applique aux effets de l'introduction d'un péage urbain ou d'une redevance kilométrique. L'étude conceptuelle et l'évaluation environnementale peuvent uniquement tenir compte des politiques décidées.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent si la qualité des images de l'annexe 16 peut être améliorée.</p>	<p>L'annexe 16 sera mise à jour, tant en termes d'élargissement du champ que de clarté graphique des cartes.</p>
<p>Les réactions et avis de la participation publique demandent pourquoi les informations, projets et études les plus récents ne sont pas toujours repris dans la situation de référence, tels que le plan de circulation de Strombeek-Bever, les projets de rénovation urbaine le long du canal à Vilvorde ou la limitation de vitesse sur le territoire de la Région bruxelloise à 30 km/h sur la plupart des axes, le plan de mobilité d'Asse, le site du Heysel...</p>	<p>Tous les projets inclus dans les calculs du modèle MTR v4.2.1. sont décrits dans la note "Prévisions futures du modèle de trafic régional en Périphérie flamande (v4.2.1)", qui est annexée à l'annexe "Description de la situation de référence". Ces calculs pour l'année de référence 2030 tiennent compte des développements déjà planifiés en 2019 (début des calculs du PPI Ring-Nord), qui créeront des emplois et/ou des espaces de vie supplémentaires tant dans la périphérie flamande que dans la Région de Bruxelles-Capitale (RBC). Le modèle élaboré à l'époque est donc utilisé. Tant sur le plan méthodologique que sur le plan juridique, il n'est pas souhaitable d'apporter trop de changements à l'instrumentaire de modélisation au milieu du processus. Il conviendra toutefois d'examiner s'il convient de procéder à un contrôle de sensibilité afin de vérifier si les nouveaux développements décidés entre-temps ont un impact sur les (résultats des) analyses effectuées dans le cadre du processus de planification intégrée.</p> <p>Si des initiatives locales telles que la rénovation de la ville de Vilvorde et le plan de mobilité d'Asse font partie de la situation de référence, les effets possibles seront inclus dans l'enquête et l'évaluation des alternatives et des variantes. En termes de processus, les autorités locales sont davantage impliquées dans le processus de planification. Dans ce cadre, une meilleure coordination possible avec les initiatives locales de planification peut être recherchée.</p> <p>Dans le cadre du cycle 1, l'effet sur la mobilité d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur le réseau routier secondaire de la Région de Bruxelles-Capitale a été simulé. Cette simulation n'a pas eu d'impact significatif sur les résultats, car la vitesse réelle était proche de la vitesse autorisée de 30 km/h. Ainsi, l'effet s'est avéré insignifiant au niveau macroscopique.</p>
<p>Un avis indique que la carte du plan proposé (à l'annexe 2) n'apporte aucune valeur ajoutée en termes de clarification des objectifs du plan.</p>	<p>Cette carte n'illustre que la zone de planification possible. Le titre de la carte sera modifié. Afin de clarifier les objectifs, des esquisses spatiales conceptuelles ont été élaborées et jointes à l'annexe 16.</p>

<p>Les réactions à la consultation publique soulèvent des questions sur les études menées dans le cadre de l'ACAS :</p> <ul style="list-style-type: none"> -avantages pour l'économie et l'emploi -impact sur les expropriations de sites industriels -accessibilité (multimodale) des zones industrielles 	<p>Une justification des avantages pour l'économie et l'emploi est fournie au chapitre 6 de l'ACAS. L'impact sur les expropriations est expliqué au chapitre 9.3 de l'ACAS. L'accessibilité multimodale et l'impact sur les parcs d'activités n'ont pas été examinés séparément par parc d'activités dans l'ACAS. L'accessibilité générale par sous-zone a été examinée au chapitre 5 de l'ACAS. Une méthodologie pour l'ACAS identique à celle utilisée dans le cycle 1 sera préconisée dans le cycle 2.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique expriment des préoccupations concernant le trafic de contournement, la qualité de vie dans la région et l'accessibilité de diverses zones (zones industrielles et résidentielles, villages et villes). Comment cette préoccupation est-elle prise en compte ?</p>	<p>L'objectif 2 du plan cible l'amélioration de la qualité de vie autour du R0 en tenant compte des aspects de la qualité de vie dans l'environnement tels que le bruit, l'air, la santé, le climat, la biodiversité, l'eau, etc. Notre objectif est d'éliminer les effets négatifs du trafic de contournement et d'améliorer ainsi la qualité de vie dans les communes et villes environnantes. Cela est avantageux pour les utilisateurs du réseau routier secondaire, tels que les résidents et les transports publics. Nous étudions donc, dans le cadre d'un scénario de recherche, les mesures pouvant être prises sur le réseau routier secondaire pour éviter que le trafic continu n'emprunte les routes locales. Ces mesures peuvent répondre aux goulets d'étranglement existants sur le réseau routier secondaire, qui sont améliorés, perpétués ou aggravés après le réaménagement du R0 Nord, mais pas résolus. Ces mesures peuvent également apporter une réponse aux nouveaux goulets d'étranglement qui pourraient apparaître à la suite du réaménagement du R0 Nord, par exemple en modifiant la structure d'accès au réseau routier principal.</p> <p>Les effets sur le réseau routier secondaire sont limités au voisinage immédiat du R0. Pour le développement d'une vision pour la région au sens large, nous nous référons au développement du plan régional de mobilité de la Périphérie flamande, un processus actuellement en cours. Ce projet est élaboré par le gouvernement flamand et est également suivi par votre commune. Le réseau des routes de poids lourds sera étudié dans le cadre de ce projet.</p>
<p>L'importance du transport de marchandises est soulignée dans les réactions et avis de la consultation publique. L'évolution du transport de marchandises a-t-elle été suffisamment prise en compte ?</p>	<p>Les évolutions du trafic marchandises sont contenues dans la matrice du trafic de fret qui a été élaborée avec le modèle stratégique de fret Flandres (svrm). Cela inclut les prévisions pour le port d'Anvers, qui tiennent compte des augmentations prévues dans le port. Plus généralement, le svrm tient également compte de l'évolution économique au niveau national et international afin de parvenir à une matrice future réaliste. L'augmentation future du trafic de marchandises ne sera pas nécessairement répartie uniformément sur l'ensemble du réseau. Une grande partie de la croissance du trafic de marchandises sera liée au port d'Anvers, et l'A 12 vers les Pays-Bas, l'E19 vers les Pays-Bas et l'E34 vers l'Allemagne sont les axes de sortie les plus importants.</p> <p>Outre les évolutions autonomes du trafic de marchandises, il est également possible que davantage de trafic soit attiré vers le R0 si les pertes de temps sur le R0-Nord diminuent. Ces effets routiers sont pris en compte. Le réseau du modèle de trafic utilisé comprend l'ensemble du réseau de la Belgique et les plus importants axes étrangers proches de la Belgique. Si, en raison de l'existence d'autres routes, une plus grande partie du trafic transite par le R0, il en est tenu compte dans le modèle de trafic.</p> <p>Le RIE du plan et l'ACAS traiteront distinctement les intensités du trafic de voitures et de poids lourds afin de calculer, par exemple, les coûts environnementaux et les avantages économiques. Les deux catégories de véhicules sont donc bien prises en compte.</p>
<p>Les réactions à la consultation publique indiquent que le principal objectif du plan est de fluidifier le trafic de transit, avec un impact négatif sur la qualité de vie.</p>	<p>Le réaménagement des infrastructures anciennes et obsolètes afin de créer une infrastructure plus lisible et plus sûre, avec moins d'incidents et, par conséquent, une plus grande fluidité, est un des objectifs du plan, qui ne l'emporte pas sur les autres objectifs (du plan). De plus, le plan vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Améliorer la qualité de vie autour du R0, notamment dans les centres des villages grâce à la diminution du trafic de contournement liée au réaménagement du R0, selon le principe susmentionné ; -Développer des potentiels pour la circulation des cyclistes et des transports publics au-dessus, sous et le long du R0 lors du réaménagement du R0 : les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux afin de réduire l'effet de barrière du Ring pour les piétons, les cyclistes et les transports publics et ainsi augmenter l'accessibilité multimodale de la région. -Investir dans l'intégration paysagère de l'infrastructure dans l'environnement (R0 et les routes secondaires) afin d'améliorer la qualité de vie dans le voisinage immédiat et de contribuer aux (à la restauration des) liaisons vertes, bleues et écologiques. Cela réduira l'effet de barrière du Ring, non seulement pour les citoyens, mais également pour les animaux.
<p>Les réactions à la consultation publique demandent de préciser la manière dont le site industriel Lozenberg 3 sera ouvert.</p>	<p>Le RIE du plan cartographie les effets à un niveau d'échelle plus élevé afin de faire des choix entre les différents grands principes. D'autres étapes permettront ensuite de "zoomer" pour évaluer l'accessibilité au niveau local.</p> <p>Dans la note de cadrage du cycle 1, la R22 est déconnectée du R0-Nord. Lozenberg 3 doit donc être désenclavé via la R22 en direction du sud et le complexe de raccordement 20 Crainhem réaménagé sur l'E40. Il est alors possible de rejoindre le R0 via l'échangeur ou de continuer sur l'E40 en direction de Louvain.</p> <p>Dans le cycle 2, il conviendra d'étudier si la R22 peut être connectée au R0, ou dans une conception et un profil différents de la situation actuelle. L'accessibilité des zones d'activités sera alors réexaminée.</p>

<p>Des préoccupations ont été exprimées dans les réactions et avis de la consultation publique au sujet de l'évacuation des eaux de pluie potentiellement polluées provenant du ring. Comment cela est-ce géré et quelles sont les mesures prises ? Comment cela sera-t-il traité spécifiquement le Laarbeekbos ?</p>	<p>Les "Travaux sur le Ring" visent à améliorer la quantité et la qualité de l'eau. L'eau du ring sera acheminée vers les bassins tampons via des structures ouvertes (canaux et wadis) ou fermées (canalisations). Un système de prétraitement sera chaque fois utilisé pour améliorer la qualité des eaux de ruissellement. Une étape de sédimentation sera également intégrée dans les bassins. Les principes de la gestion intégrée de l'eau s'appliquent à toutes les alternatives et variantes. En ce qui concerne spécifiquement la zone autour du Laarbeekbos, un volume de ruissellement aussi réduit que possible sera détourné vers le Laarbeekbos afin de prévenir autant que possible l'érosion et d'empêcher le ruissellement de pénétrer dans la zone d'habitat Natura 2000.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent de préciser la manière dont l'aspect du drainage et de l'impact sur la végétation et l'agriculture et l'impact sur (la propagation de) l'éventuelle pollution du sol, est traité ?</p>	<p>La construction de (grands) ouvrages d'infrastructure nécessite dans de nombreux cas un drainage temporaire afin de pouvoir construire les structures. Il sera dûment tenu compte de la législation en vigueur en matière de drainage, d'une part, et de conception du drainage, d'autre part. Dans ce cadre, il est également tenu compte des pollutions existantes et connues et du risque de propagation de la pollution. Toutefois, nous ne disposons pas à l'heure actuelle d'un aperçu suffisant de la conception concrète, et encore moins de la méthode de mise en œuvre appropriée, de sorte qu'il est impossible de préciser la manière dont le drainage et l'égouttage seront traités. Cet aspect sera examiné au niveau du projet. Au fur et à mesure de l'affinement de la conception, les études nécessaires relatives au drainage seront élaborées. Sur la base de ces calculs, les permis nécessaires seront demandés ou, si nécessaire, des études RIE seront même réalisées. Pour l'évacuation des eaux de drainage, comme déjà indiqué dans la question, la première tentative sera de réinfiltrer l'eau dans le sous-sol. Si cela s'avère impossible, l'eau de drainage sera évacuée vers un système d'eau de surface ou d'eau de pluie. Si toutes les solutions susvisées s'avèrent impossibles, les eaux seront rejetées dans un réseau d'égouts mixtes. Vu l'ampleur du ou des chantiers, cette dernière solution ne sera que très peu abordée. Pour tout cela, les directives de la VMM seront naturellement respectées. L'impact sur l'agriculture (terrassements) sera examiné dans le RIE du plan.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique si les eaux de pluie et les eaux usées seront séparées et mentionnent que toutes les maisons se situant le long du tracé devront également le faire.</p>	<p>Il s'agit d'une exigence standard qui est toujours prise en compte dans le projet du R0-Nord (voir les directives VMM). En ce qui concerne la construction du système séparé, Vlarem II stipule à l'article 6.2.2.1.2 § 3 qu'une séparation complète des eaux usées et des eaux de pluie, provenant des surfaces des toits et des surfaces du sol, est obligatoire quand un système d'égout séparé est construit ou reconstruit, sauf disposition contraire dans le plan d'exécution. Pour les bâtiments existants dans un bâti fermé, la séparation des eaux usées et des eaux de pluie des surfaces du toit et du sol n'est obligatoire que si elle ne nécessite pas l'installation de tuyaux sous ou à travers le bâtiment.</p>
<p>Les réactions et avis de la consultation publique demandent de prêter attention à l'évacuation des eaux de pluie provenant du revêtement : infiltration, mise en tampon, ... selon l'échelle de Lansink. Des bassins tampons suffisants seront-ils créés ?</p>	<p>Il s'agit d'obligations légales qui doivent être respectées dans tous les cas. Le revêtement du nouveau R0 doit répondre à des conditions strictes en matière de mise en tampon, d'infiltration et de rejet, afin de garantir que les eaux de ruissellement restent sur le site le plus longtemps possible. Cela est réalisé selon l'échelle de Lansink. Cette "échelle de Lansink" pour les eaux de pluie est toujours utilisée lors du réaménagement du Ring. L'infiltration sera toujours la considération principale. Si la capacité d'infiltration est suffisante (conformément aux normes de l'Agence flamande pour l'environnement), cette infiltration sera privilégiée avec un débordement (d'urgence) ; si l'infiltration est insuffisante (conformément aux normes de l'Agence flamande pour l'environnement), un débit différé et contrôlé sera privilégié vers les bassins tampons. Cela permettra de réduire le risque d'érosion dans les cours d'eau par rapport à la situation actuelle. Après l'exécution des travaux, il conviendra de vérifier si la capacité d'infiltration des installations d'infiltration correspond toujours à la valeur prévue. Si le compactage du sol est tel que cette capacité est devenue trop faible, des mesures d'atténuation seront prises (comme le raclage de la couche supérieure et son remplacement par de la terre affichant une capacité d'infiltration correcte). Pour l'infiltration, 400 m² de surface d'infiltration doivent être prévus par ha de chaussée raccordée ; et seuls 10 l/s/ha peuvent être déversés à condition que la capacité d'infiltration du sol (conformément aux normes de l'Agence flamande pour l'environnement) soit trop faible. Les eaux de pluie ruisselleront ainsi dans les cours d'eau en plus petits volumes et plus lentement, ce qui n'aggravera pas les inondations des zones. Malheureusement, l'infiltration n'est possible que de manière limitée en raison des sols limoneux, et elle est un peu plus réalisable sur les sols plus sableux de la zone de Zaventem. En termes de gestion de l'eau, une exigence de mise en tampon de 600 m³ par hectare de nouveau revêtement est imposée, ce qui est une exigence stricte de mise en tampon pour les zones inondables. La mise en tampon sera autant que possible réalisée dans les bassins ouverts, aux endroits qui auront le plus grand impact hydraulique sur le problème des inondations. Les voies d'alimentation des bassins (canaux, wadis ou canalisations, selon l'espace disponible) seront équipées d'un système de prétraitement pour limiter le ruissellement des polluants vers les cours d'eau. Les effets seront également examinés dans le RIE du plan (disciplines sol-eau et biodiversité), et des mesures d'atténuation seront</p>

	imposées si nécessaire.
Les réactions et avis de la participation publique demandent que la zone se situant à l'est du canal (entre Vilvorde et Zaventem) soit examinée en raison de sa structure paysagère et morphologique.	Le cas échéant, la note de cadrage sera complétée par les éléments indiqués et relatifs à la structure paysagère morphologique dans la zone intermédiaire entre la zone de Vilvorde et la zone de Zaventem à partir de l'aéroport.
Les réactions à la consultation publique indiquent que l'impact des travaux sur les eaux souterraines doit être étudié de manière approfondie.	L'étude de l'impact du plan sur les eaux souterraines fait partie de l'évaluation environnementale. Cela a été réalisé dans le cycle 1 dans le RIE du plan et dans le cycle 2, l'impact sera également étudié de manière plus approfondie, notamment au moyen de mesures de punts de sonde.
Les réactions à la consultation publique indiquent que, en ce qui concerne la discipline des eaux de surface, le RIE du plan devrait tenir compte des objectifs et des principes énoncés dans le code de l'eau. En outre, il est indiqué qu'il est préférable de consulter les cartes des inondations pluviales et fluviales. Enfin, la possibilité d'une mobilisation de la pollution provenant des sédiments pendant la phase de construction est évoquée, alors que les mesures d'atténuation y afférentes ne sont pas précisées.	Les objectifs et principes du code de l'eau sont repris dans l'étude de conception, ainsi que dans l'étude réalisée dans le cadre du RIE du plan, discipline sol-eau. Outre les cartes de contrôle des eaux, le RIE du plan utilise également les cartes des inondations pluviales disponibles sur www.waterinfo.be . En ce qui concerne la mobilisation éventuelle de la pollution provenant des sédiments pollués, le RIE, discipline sol-eau, indique que les réglementations (Vlarebo) et les directives applicables doivent être suivies, ce qui limitera l'impact sur la pollution des eaux de surface.
Les réactions à la consultation publique demandent si le changement climatique a été pris en compte dans l'estimation de la vulnérabilité aux inondations. Les réactions et avis de la participation publique soulèvent des questions relatives aux zones de chantier et de transbordement : comment les effets seront-ils évalués, comment l'impact et les perturbations seront-ils minimisés et comment les mesures de développement réalisées antérieurement, telles que le LIP Hooghof, seront-elles prises en compte ? En outre, ces zones de chantier peuvent également être considérées comme un levier pour un développement ultérieur (espace ouvert) de ces zones, grâce auquel elles peuvent être réaffectées en concertation avec plusieurs acteurs en tant que compensation forestière ou naturelle, par exemple. À cet effet, une concertation suffisante avec les différents acteurs de l'espace ouvert (tels que RLBK et ANB) sera toujours nécessaire.	Cet aspect est examiné dans le cadre du RIE plan, dans la discipline climat. Les zones de chantier sont soumises à l'évaluation environnementale en tant qu'élément du RIE du plan. L'initiative du plan prévoit également des zones potentielles de transbordement route-eau. L'étude RIE désignera les zones proposées qui sont éligibles ou non à l'aménagement d'une zone de chantier. S'il existe des effets négatifs importants (par exemple sur l'agriculture, etc.), ils devront alors être atténués ou il pourra être envisagé d'abandonner cette zone de chantier. Il en sera tenu compte dans la délimitation exacte des zones de chantier sur le plan graphique (PESR). De plus, cet aspect sera examiné ultérieurement au niveau du projet, plus précisément dans le RIE du projet. La concertation avec des acteurs tels que RLBK et ANB est permanente pendant le processus de planification, par exemple via les groupes de travail ou les consultations bilatérales. Un aliment est plus particulièrement recherché entre les zones de chantier et le renforcement du réseau vert-bleu (voir proposition de plan et objectif de plan 4). Une concertation est également menée avec les autorités concernées sur la différenciation ou les réaffectations détaillées en fonction du renforcement du réseau d'espaces ouverts.
Les réactions et avis de la consultation publique soulèvent la question relative à la mesure dans laquelle les zones de chantier affecteront la capacité de stationnement du parking C.	À ce stade de la procédure, il n'existe aucun élément juridique ou politique permettant de ne pas inclure le parking C comme zone de chantier potentielle. Au contraire, compte tenu des critères utilisés pour sélectionner les sites de chantier, il s'agit d'un emplacement potentiellement favorable. Les éventuels impacts des zones de chantier désignées seront examinés dans le cycle 2. En cas d'effets négatifs importants, ceux-ci devront être atténués ou il pourrait être envisagé d'abandonner cette zone de chantier.
Un avis souligne son désaccord avec la désignation de la zone de transbordement sur le site Darsia. Sur ce site, ANB a accordé à la fin de l'année 2019 des subventions pour la réalisation d'un parc public, et ce, dans un délai de 3 ans.	La zone de transbordement telle que délimitée dans la note de cadrage sera conservée en fonction de l'étude et de l'évaluation du cycle 2. La délimitation sera affinée au cours de la phase du PESR préliminaire et tiendra compte d'autres initiatives concernant cette zone, ainsi que des concertations avec les organismes concernés. (notamment, le projet de subvention du développement forestier)
Un avis demande que les zones de chantier soient limitées aux terrains ne comprenant aucune végétation de valeur. Ainsi, la zone désignée au Heysel devrait être limitée aux zones asphaltées et aux zones utilisées pour le stationnement, et ne devrait pas s'étendre aux accotements et aux talus.	L'étude du RIE désignera les zones proposées qui sont éligibles ou non à l'aménagement d'une zone de chantier. Il en sera tenu compte lors de la délimitation exacte des zones de chantier sur le plan graphique. De plus, cet aspect sera examiné ultérieurement au niveau du projet, plus précisément dans le RIE du projet. L'impact possible des zones de chantier sera étudié dans le RIE du plan. Si des mesures d'atténuation devaient être prises, par exemple dans la zone de la végétation de valeur, elles seront traitées après le cycle 2.
Un avis propose d'inclure plusieurs zones de chantier supplémentaires, à savoir le site CAT, la zone de chantier 4 sous le Viaduc et la zone de chantier 7 Gillekens (zones de chantier dans le cadre de l'étude d'optimisation Buda+).	Ces zones ont été incluses comme zones de chantier possibles et font l'objet d'une étude plus approfondie. Les zones de chantier à étudier peuvent être consultées dans la note de cadrage.

Les réactions à la consultation publique indiquent qu'il convient de démontrer que la mesure de translocation de la végétation herbeuse de valeur est réaliste et ne peut être envisagée qu'en dernier recours.	La discipline de biodiversité du RIE du plan examine si la translocation de la végétation herbeuse de valeur est réaliste. De plus, les occupations des végétations herbeuses de valeur doivent obligatoirement être évitées autant que possible, sauf si aucune autre possibilité n'est offerte. Dans chaque cas, la réglementation sectorielle (décret sur les espèces, etc.) est examinée.
Un avis demande de limiter l'extension de la zone d'étude méso, afin que certaines routes demeurent dans cette zone d'étude.	La zone d'étude du cycle 1 est maintenue. La zone d'étude ne peut pas être étendue, car l'étude supplémentaire (dans le cycle 2) doit être réalisée d'une manière identique à celle précédemment réalisée (dans le cycle 1).