

L'avenir du Ring se dessine

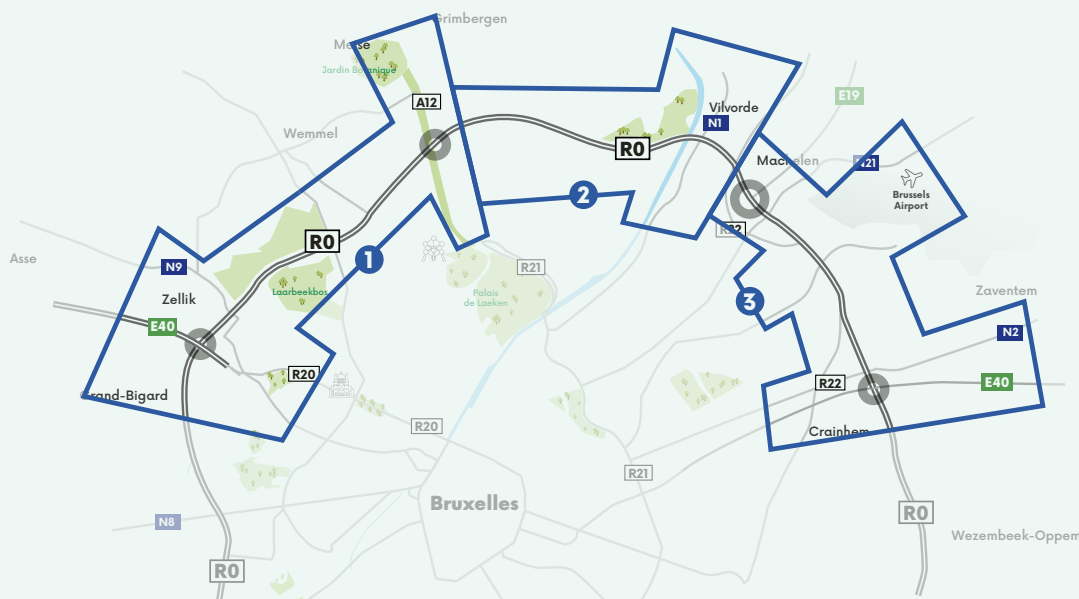
**Participez à
l'enquête publique
du 2 mai au 30 juin 2023**

**Guide sur le plan d'exécution spatial
pour le réaménagement de la partie nord
du Ring de Bruxelles**



Dans ce guide

L'avenir du Ring se dessine _____ **3** Où en sommes-nous aujourd'hui ? _____ **4** Que voulons-nous atteindre ? _____ **7**



Zone 1
De Grand-Bigard à Meise _____ **8** **Zone 2**
De Grimbergen à Vilvorde _____ **12** **Zone 3**
De Machelen à Crainhem _____ **14**

Quelle est notre approche ? _____ **10** **Quelle est notre approche ?** _____ **13** **Quelle est notre approche ?** _____ **16**

Quelques termes expliqués _____ **18** **Dans la pratique** _____ **19**

Comment donner mon avis ? _____ **19** **Venez vous informer** _____ **20**

La présente publication est une édition de De Werkvennootschap.

Informations et remarques :
info@werkenaandering.be

Éditeur responsable
Wouter Casteels
p/a . Botanic Tower,
Boulevard Saint-Lazare 4-10,
1210 Bruxelles

Ne pas jeter sur la voie publique



DEPARTEMENT
OMGEVING



DE WERKENNOOTSCHAP



Medegefinancierd door
de Europese Unie

L'avenir du Ring se dessine

Cher lecteur,

La partie nord du Ring autour de Bruxelles, entre Grand-Bigard et Woluwe-Saint-Étienne est devenue obsolète et dangereuse. Nous nous apprêtons à ouvrir un nouveau chapitre durable. Un réaménagement complet est nécessaire pour assurer son avenir.

Déjà aujourd'hui, nous mettons en place une nouvelle infrastructure à plusieurs endroits du Ring. Toutefois, pour que le Ring soit vraiment à l'épreuve du temps, il faut en faire plus. Après une période de collaboration et de dialogues intensifs avec de nombreuses parties prenantes, une large parti-

cipation du public et des études approfondies, un projet de plan d'exécution spatial régional (PESR) pour la partie nord du Ring est actuellement sur la table.

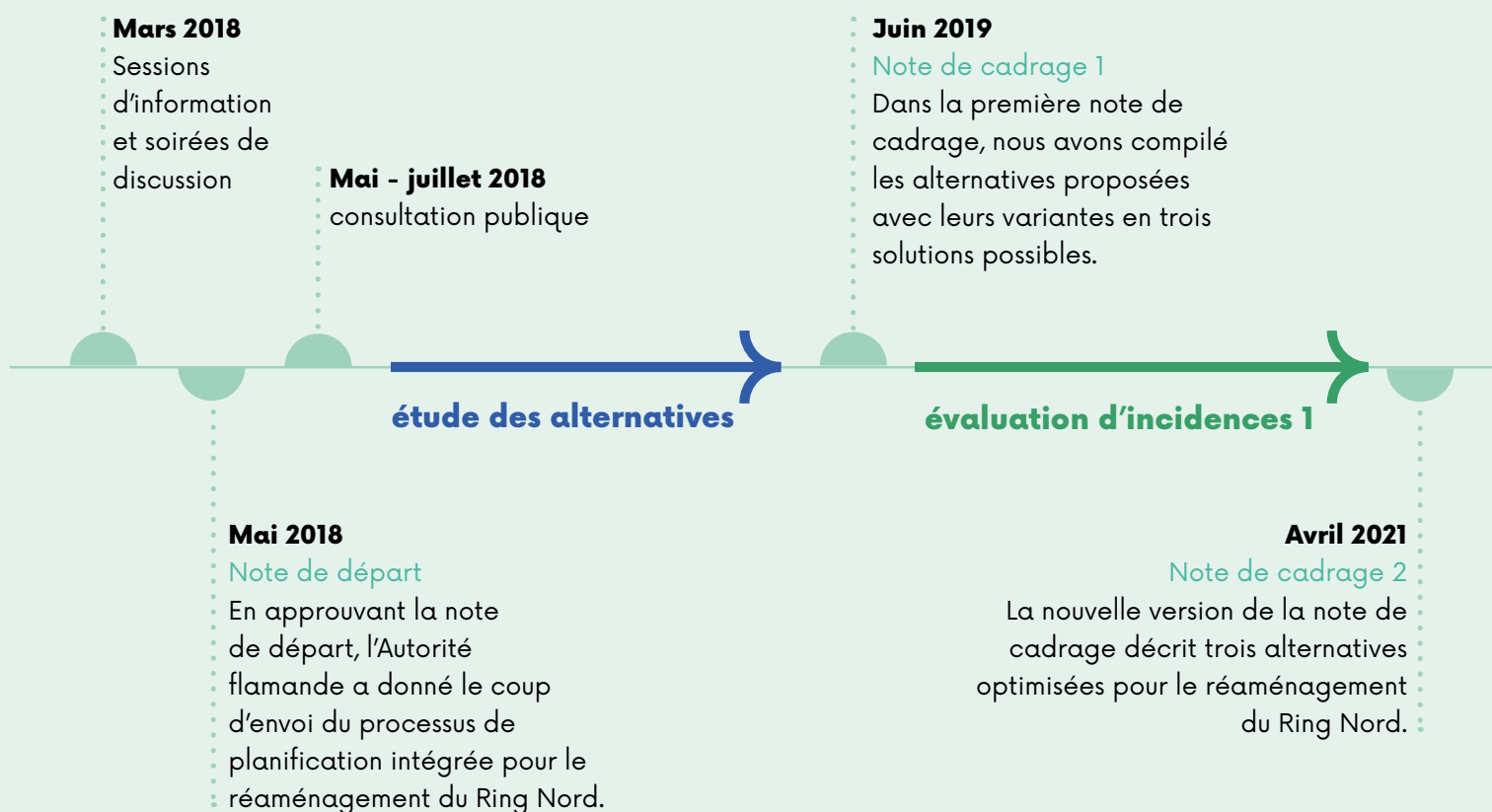
Le 31 mars 2023, le Gouvernement flamand a établi provisoirement le projet de ce PESR. Ce faisant, il entamait une nouvelle phase du processus. L'enquête publique sur ce projet de PESR se déroulera à partir du 2 mai 2023.

En quoi consiste le PESR et quelles conséquences aura-t-il pour votre lieu de résidence, votre lieu de travail ou votre trajet domicile-travail ?

La présente brochure vous présente les plans. Vous pouvez y découvrir comment nous en sommes arrivés là (p. 4), les études qui ont précédé (p. 6) et l'objectif du réaménagement (p. 7). À partir de la p. 8, vous en saurez plus sur les points épineux auxquels nous nous attaquons dans chaque zone, et comment. À la p. 19, nous vous en dirons plus sur l'enquête publique et sur la façon de donner votre avis. Enfin, nous vous invitons à une session d'information près de chez vous où vous pourrez poser des questions et en savoir plus.



**Vous voulez rester en tout temps informé(e) ?
Inscrivez-vous à la lettre d'information via
werkenaandering.be**



Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Vers un plan d'exécution spatial régional pour la partie nord du Ring de Bruxelles

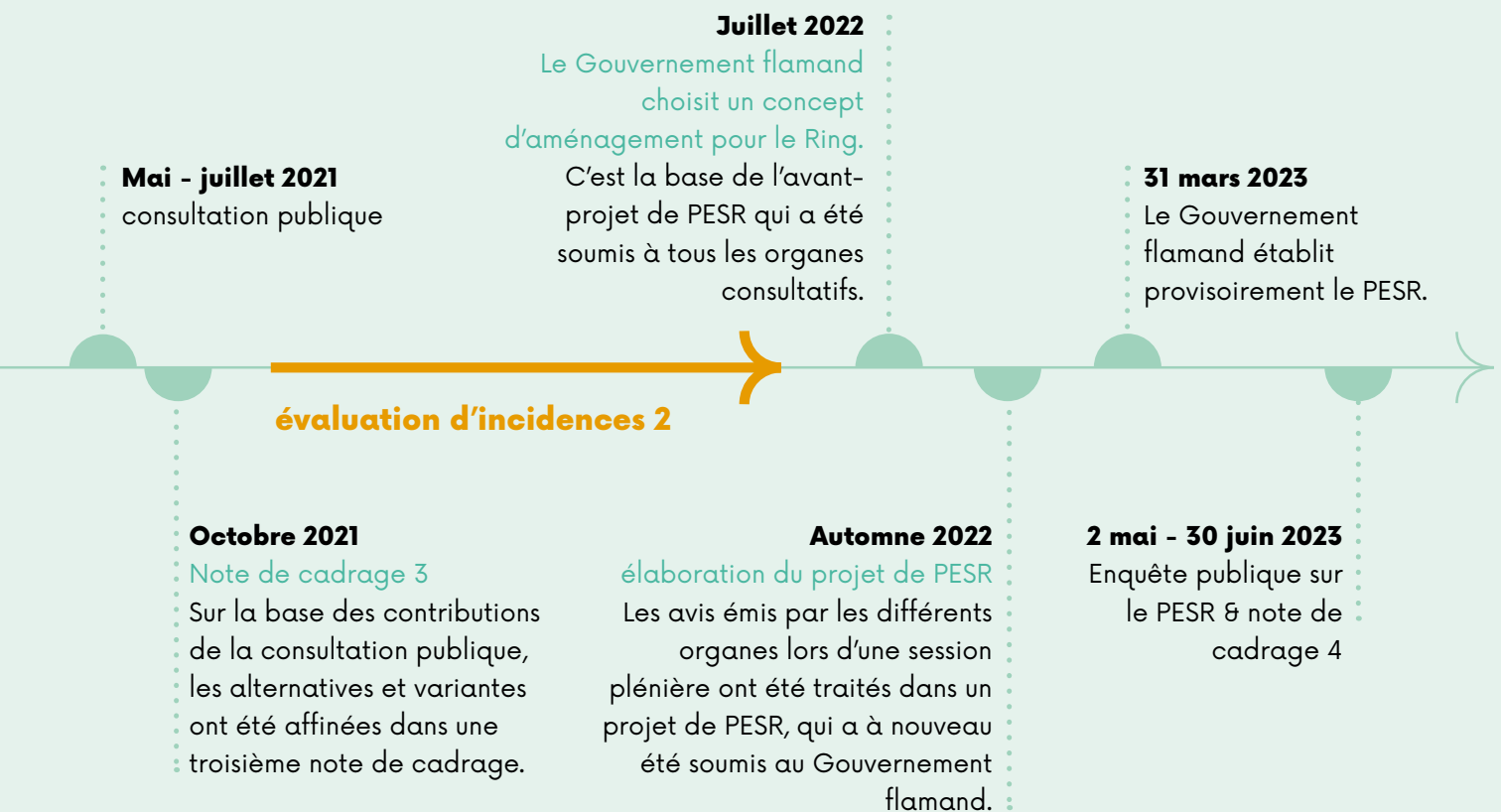
Pour préparer le Ring pour l'avenir, nous devons modifier certaines des affectations actuelles. Un plan d'exécution spatial régional (PESR) est nécessaire à cette fin. Il s'agit de la pierre angulaire, la base légale qui établit les nouvelles affectations. Dès lors, pour réaménager le nord du Ring, nous avons besoin de ce PESR. Son élaboration suit une procédure définie en plusieurs étapes afin que chacun soit entendu et que tous les intérêts soient pris en compte. C'est de cette façon que nous travaillons sur un projet auquel tout le

monde adhère, soutenu par de nombreuses personnes. Ce PESR est également le résultat d'intenses collaborations, de débats approfondis sur les avantages et les inconvénients et d'une large participation des citoyens et des autres parties prenantes.

La ligne de temps reprend les différentes étapes de la procédure que nous avons déjà parcourues jusqu'à aujourd'hui. Toutes ces étapes ont donné lieu à un projet de PESR qui a été établi provisoirement par le Gouvernement flamand

le 31 mars 2023. Tous les documents connexes tels que le plan graphique, la notice explicative avec les prescriptions urbanistiques et les résultats de toutes les évaluations seront soumis à une enquête publique du 2 mai au 30 juin 2023.

→ À la p. 19 de cette brochure, vous apprendrez comment participer vous-même à l'enquête publique.



Quelles sont les étapes suivantes ?

- Une fois l'enquête publique terminée, le Gouvernement flamand examinera toutes les contributions et adaptera éventuellement le plan.
- Ensuite, le Gouvernement flamand prendra une décision de principe pour l'établissement définitif et demandera l'avis du Conseil d'État. Ensuite, le gouvernement flamand prendra une décision et le PESR deviendra définitif.

Nous examinons entre-temps en détail la solution choisie et établissons un projet concret afin de pouvoir demander le permis d'environnement. Le PESR en est la base. La zone allant de Grand-Bigard à Crainhem est vaste. Comme nous ne pouvons pas aborder tout en même temps, nous divisons le projet en phases. Nous commencerons par la zone allant du point-nœud avec la E19 à celui avec la E40 vers Louvain.

La participation comme fil conducteur

Lors de sessions d'information, de soirées de discussion et de séances de participation, nous avons déjà dialogué régulièrement avec le grand public. Un processus est également en cours avec différents acteurs, notamment des experts des communes, provinces et régions concernées, ainsi que des acteurs politiques, économiques et universitaires, des associations de mobilité et de protection de la nature et bien d'autres encore.



Énumération des principales études

Rapport sur les incidences environnementales (RIE)

Des experts externes ont dressé l'impact environnemental du projet dans diverses disciplines : bruit, eau, biodiversité, qualité de l'air, mobilité, etc. Ils ont également examiné les mesures nécessaires pour atténuer l'impact.



Analyse coûts-avantages sociaux (ACAS)

Une ACAS identifie les coûts et avantages financiers et sociaux d'un projet. Des experts externes examinent non seulement les coûts, mais aussi l'impact sur l'emploi, le bien-être, la sécurité routière, etc.



Recherche de projet

Les plans détaillés n'ont pas encore été élaborés, mais les concepteurs ont étudié les éléments nécessaires à la réalisation des différentes solutions, tels que l'espace occupé ou la manière dont la connexion avec d'autres routes peut être réalisée.



Futureproof scan

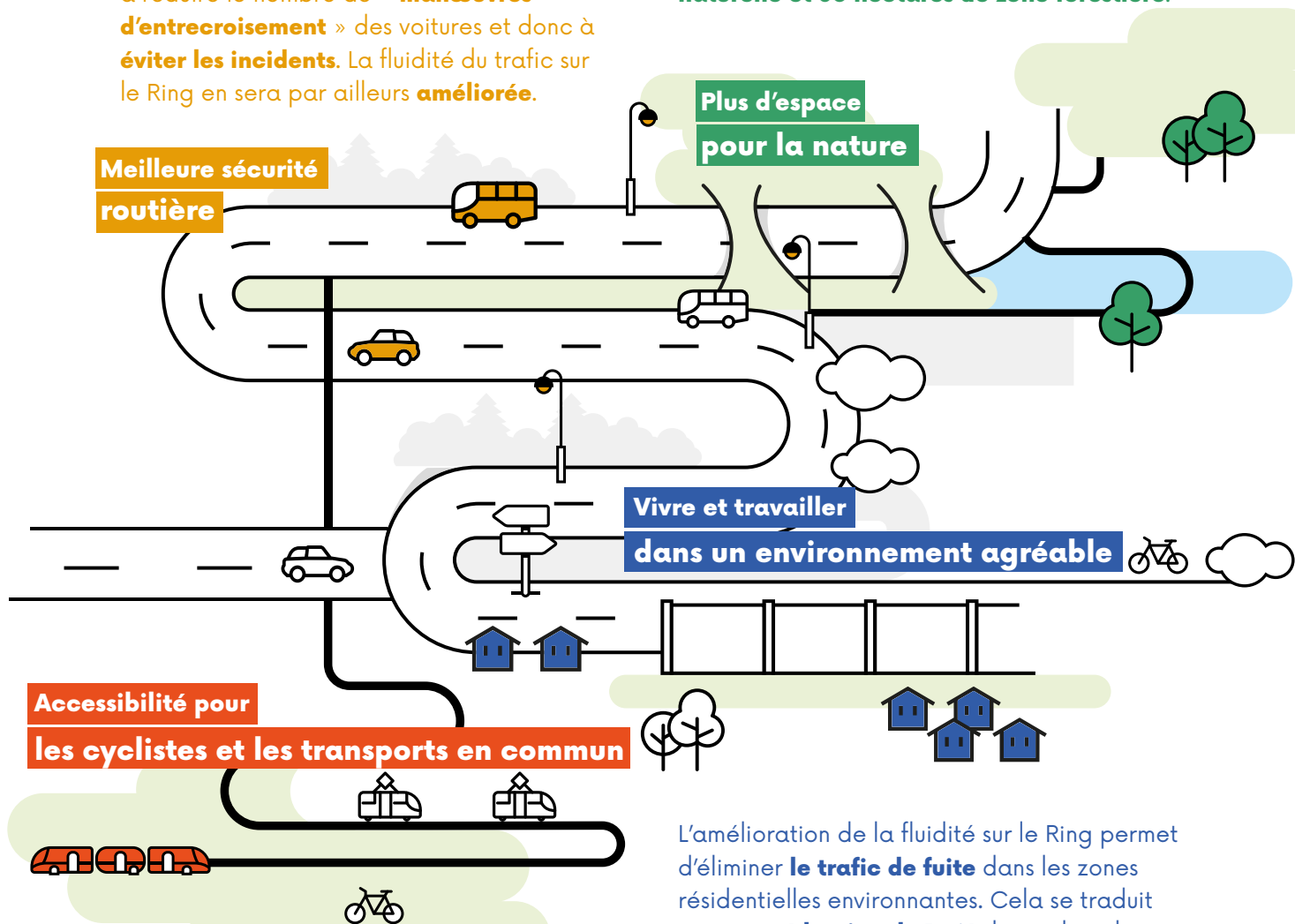
Le « futureproof scan » a examiné la robustesse et la flexibilité nécessaires aux infrastructures pour faire face à l'avenir. En effet, les infrastructures ne sont pas seulement là pour demain, mais aussi pour les générations futures.



Que voulons-nous atteindre ?

Nous nous attaquons structurellement à **115 points épineux** du Ring. Les entrées et sorties doivent être revues afin de les organiser de manière plus sûre. Cela veillera à réduire le nombre de « **manœuvres d'entrecroisement** » des voitures et donc à **éviter les incidents**. La fluidité du trafic sur le Ring en sera par ailleurs **améliorée**.

35 liaisons écologiques passeront par-dessus, le long et sous le Ring afin de relier à nouveau les zones vertes. Nous ouvrons également **huit cours d'eau**. L'infrastructure compacte libère **82 hectares d'espaces verts** dans un solide réseau d'espaces ouverts, auxquels s'ajoutent **153 hectares de réserve naturelle et 36 hectares de zone forestière**.

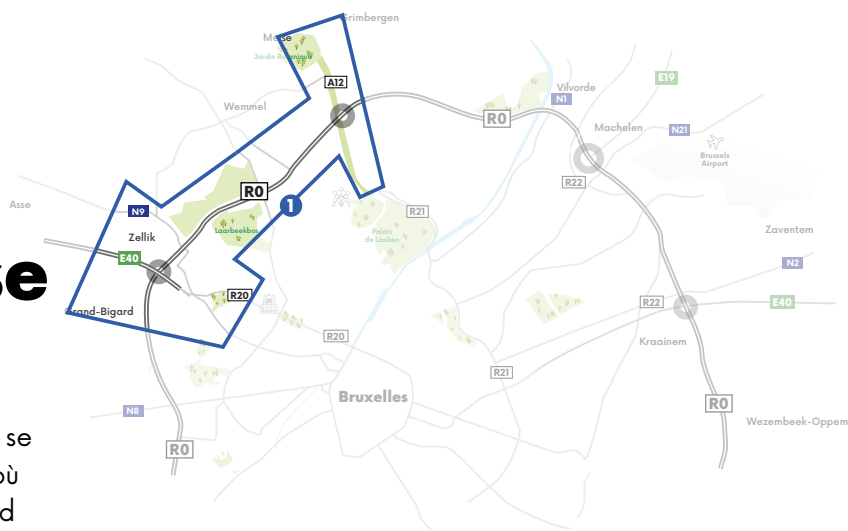


27 liaisons nouvelles ou améliorées pour les cyclistes et les piétons seront mises en place sur et par-dessus le Ring. Les transports en commun bénéficieront d'une place à part entière le long du Ring. Nous veillons à ce que les moyens **de transport du futur** y aient également leur espace.

L'amélioration de la fluidité sur le Ring permet d'éliminer **le trafic de fuite** dans les zones résidentielles environnantes. Cela se traduit par **une réduction de 15 %** du nombre de kilomètres parcourus par les camions dans les centres-villes. Grâce à des **mesures de protection** visant à réduire la pollution sonore et atmosphérique, nous améliorons **la qualité de vie**.

Zone 1

De Grand-Bigard à Meise



Cette zone comprend deux grands échangeurs et toutes les entrées et sorties se trouvant entre les deux. À Grand-Bigard, où le Ring rejoint la E40 en direction de Gand et à Strombeek-Bever, où le Ring rejoint l'A12 en direction d'Anvers. C'est de loin la zone la plus dangereuse du Ring. Les incidents y sont fréquents et les embouteillages presque permanents. Cette situation engendre à son tour un important trafic de fuite. En outre, le Ring ne traverse pas seulement des zones résidentielles, mais passe également à travers les espaces ouverts, telle que le Bois du Laerbeek.



- L'infrastructure actuelle rend la traversée du Ring difficile et souvent dangereuse pour les cyclistes.
- Le bus est la principale option en termes de transports en commun. Toutefois, celui-ci se retrouve également dans les embouteillages.



- Les entrées et les sorties se succèdent rapidement. Les voitures doivent se rabattre et s'insérer sur une courte distance. Cette situation provoque des incidents.
- À Zellik, le Ring présente une pente importante. Les camions y sont ralentis. Combiné aux voitures qui s'insèrent, cela crée des embouteillages.

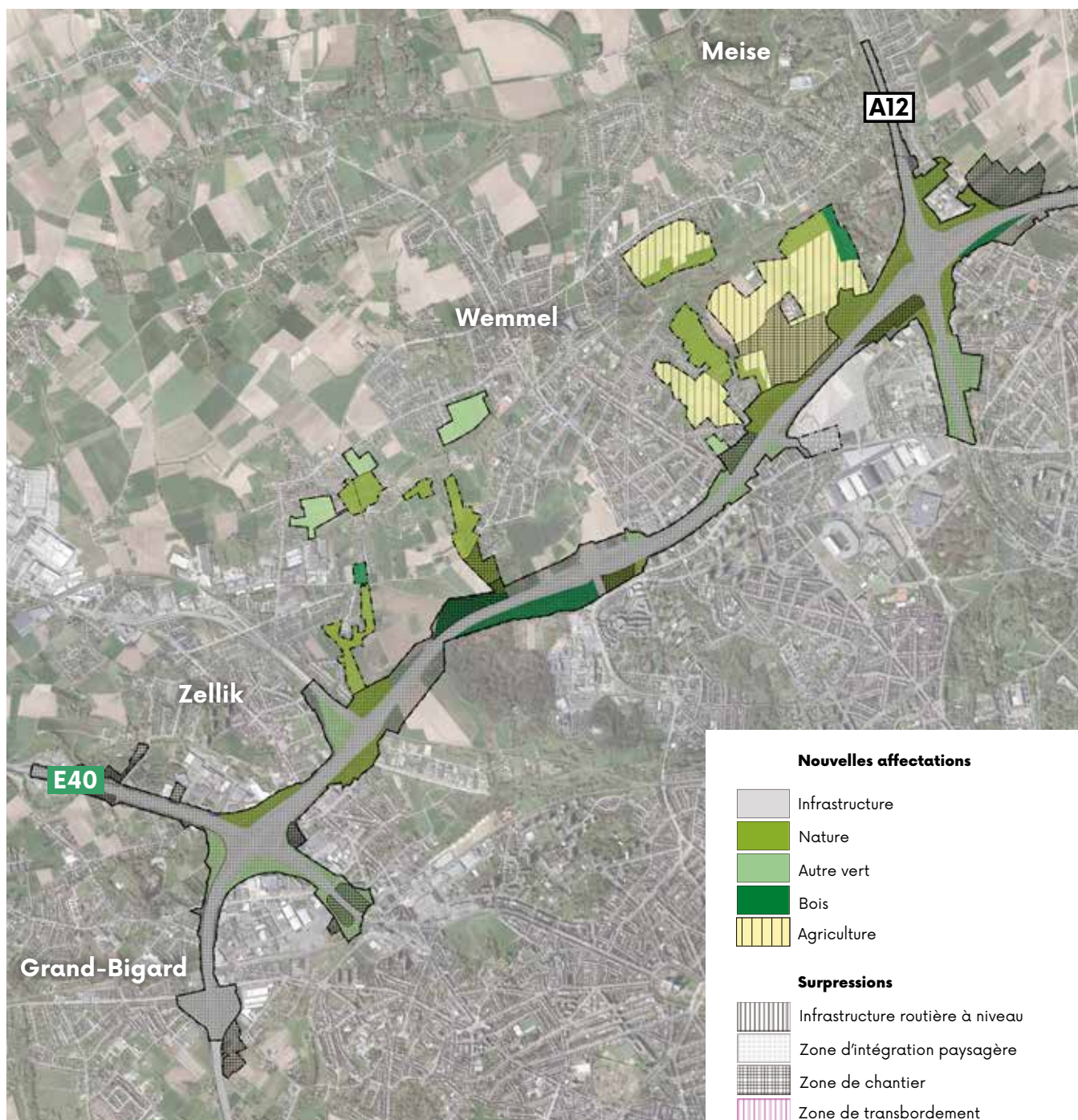


- Les embouteillages entraînent une augmentation du trafic de fuite dans les environs, en particulier dans le centre de Zellik, sur l'Avenue de Limburg Stirum et sur les routes régionales le long de l'A12.
- Le Ring est plus haut dans cette zone. Il forme dès lors non seulement une barrière physique et visuelle, mais il cause aussi des nuisances sonores accrues.



- Le Ring coupe l'espace ouvert en deux : les animaux, les plantes, les promeneurs et les cyclistes ne peuvent pas ou difficilement le traverser.
- Des zones vertes comme le Bois du Laerbeek et le paysage protégé autour de la ferme Hooghof sont coupées du paysage environnant.

Pour résoudre ces problèmes, certaines zones de la région doivent se voir attribuer une nouvelle affectation. Il peut s'agir de l'infrastructure routière, mais aussi, par exemple, de la nature ou de l'agriculture. Vous pouvez découvrir ici les nouvelles affectations de la région allant de Grand-Bigard à Meise.



Les plans officiels sont disponibles sur le site web du « **Departement Omgeving** » grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord

Quelle est notre approche ?



Infrastructure sûre pour la circulation

Certaines mesures sont nécessaires pour rendre l'infrastructure de la zone allant de Grand-Bigard à Meise plus sûre et améliorer ainsi la fluidité du trafic. Les entrées et les sorties sont trop proches les unes des autres et souvent aménagées de manière peu sûre. Le PESR définit les contours à l'intérieur desquels nous réaliserons une solution à l'avenir. Les bureaux d'études travaillent en collaboration avec les communes et les autres parties prenantes sur la solution même.



Le projet de conception pour le réaménagement de l'échangeur entre le R0 et l'A12 (Strombeek-Bever) illustre la manière dont nous voulons également aborder les autres infrastructures :

- Le tracé du Sneltram entre Willebroek et Bruxelles sera préservé.
- La véloroute F28 entre Meise et Bruxelles sera intégrée en toute sécurité et prolongée jusqu'à Bruxelles.
- Nous rendons l'échangeur plus compact, libérant ainsi de l'espace pour la nature.



Opportunités pour la mobilité durable

Les cyclistes et les transports en commun occuperont une place importante dans le réaménagement. La région sera ainsi beaucoup plus accessible. Et ce, de manière durable. Plusieurs véloroutes traversent le Ring entre Grand-Bigard et Meise. Pour chaque véloroute, nous assurons une connexion sûre et agréable par-dessus ou sous le Ring.



Vivre et travailler dans un environnement agréable

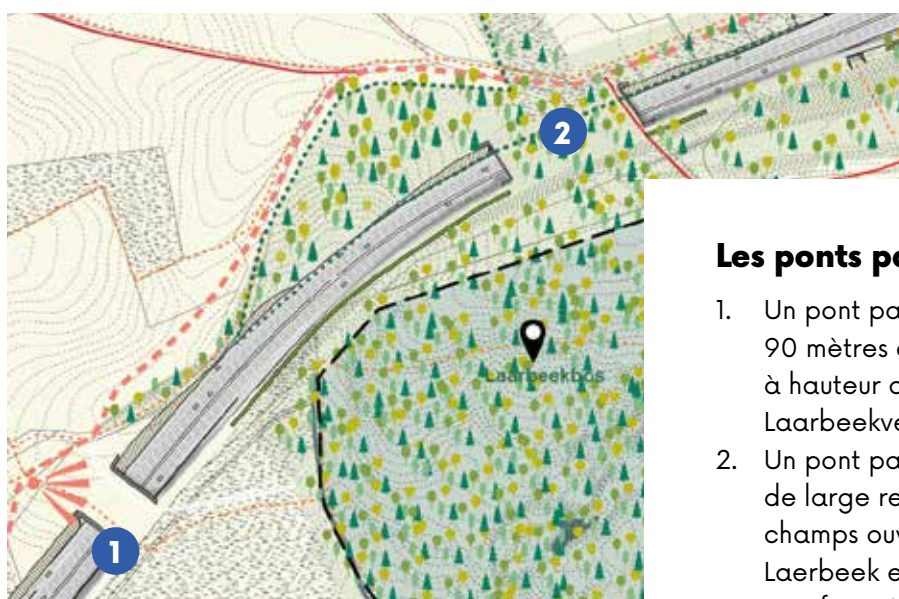
Lors du réaménagement du Ring, on se soucie plus que jamais des personnes qui y vivent et travaillent à proximité. Plus de nature, mais aussi moins de trafic de fuite, telles sont les priorités que nous voulons atteindre avec ce plan. En effet, le renforcement de la sécurité sur le Ring nous permet d'améliorer la fluidité du trafic. De plus, cela veille également à réduire le trafic dans les zones résidentielles, comme dans le centre de Zellik.



Plus d'espace pour la nature

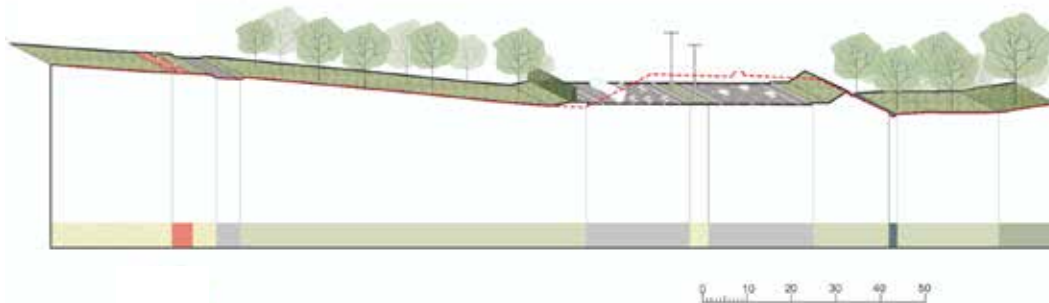
Plusieurs zones naturelles longent le Ring. Nous voulons leur donner toutes les chances de se développer :

- En fonction des animaux qui utiliseront la liaison écologique, nous opterons pour un passage approprié sous ou par-dessus le Ring. Au niveau de Potaarde, nous offrons par exemple une liaison écologique aux couleuvres à collier sous le Ring.
- Nous ouvrons le Veldwaterloop, le Maelbeek et le Haverbeek, et nous créons de l'espace pour le passage souterrain du Molenbeek sous l'autoroute.
- Deux grands ponts paysagers seront aménagés par-dessus le Ring.



Les ponts paysagers

1. Un pont paysager herbeux de min. 90 mètres de large relie la zone verte à hauteur de la ferme Hooghof avec le Laerbeekveld.
2. Un pont paysager boisé de min. 180 mètres de large relie le Bois du Laerbeek et les champs ouverts au nord du Ring. Le Bois du Laerbeek est une zone Natura 2000. Cela signifie qu'il s'agit d'une zone européenne ayant une nature protégée et rare. Nous n'occupons aucun espace du Bois du Laerbeek lors du réaménagement du Ring.

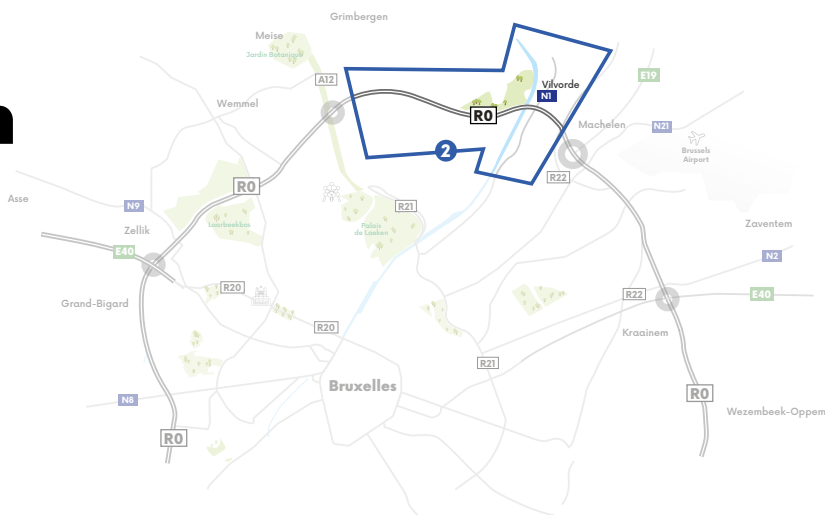


Profil longitudinal abaissé

Dans cette zone, nous abaissons le Ring. Cela réduit les nuisances sonores, mais cela améliore aussi le paysage.

Zone 2 De Grimbergen à Vilvorde

Cette zone forme le milieu de la zone de planification. Elle s'étend entre l'A12 à Grimbergen et la E19 à Vilvorde. Le point de repère est le célèbre viaduc de Vilvorde. Celui-ci sera déjà bientôt rénové, avant de commencer le réaménagement du Ring proprement dit.



L'infrastructure n'est pas adaptée à l'important trafic qui passe sur le Ring. Le trafic est ralenti.



Il est difficile d'y circuler en toute sécurité et fluidité. Pensez à la région dans et autour de BUDA. Le bus se retrouve lui aussi dans les embouteillages.



Plusieurs quartiers résidentiels, comme ceux situés autour de la Landhuizenlaan et de la Sint-Annalaan, sont proches du Ring. Les résidents subissent les nuisances sonores dues au trafic de transit.



Le Ring opprime la nature. Ainsi, le Tangebeek se trouve dans un pertuis et aucun espace vert ouvert de qualité n'est présent sous le viaduc de Vilvorde.

Pour résoudre ces problèmes, nous devons réaffecter certaines zones de la région. Les nouvelles affectations sont indiquées ci-dessous sur la photo aérienne.



Comment abordons-nous les choses ?



Plus de place pour la mobilité durable

Aujourd'hui déjà, nous travaillons sur une nouvelle passerelle pour cyclistes et piétons sur la Medialaan, mais nous créons également des connexions sûres pour les cyclistes dans de nombreux autres endroits. Le Ringtrambus bénéficie d'ores et déjà d'un itinéraire sans encombre, ce que nous confirmons dans le PESR.



Une infrastructure routière sûre

Après 40 années d'existence, le vieux viaduc de Vilvorde a besoin d'être rénové. Nous commencerons cette rénovation bientôt. En effet, un pont solide nous permettra de transformer ultérieurement la bande d'arrêt d'urgence en une quatrième bande. De cette manière, nous assurons une meilleure fluidité du trafic et nous répondons aux besoins de circulation. Pour garantir la sécurité, nous travaillons avec une signalisation dynamique et des zones d'arrêt d'urgence avant et après le pont.



Endroit où il fait bon vivre

Nous voulons réduire autant que possible les nuisances sonores à l'aide d'écrans antibruit. Nous travaillons également sur des solutions à hauteur de la Landhuizenlaan et de la Sint-Annalaan qui amélioreront la qualité de vie pour les résidents.



Plus de liaisons écologiques entre les zones vertes

De nombreuses liaisons écologiques nous permettent de donner de l'espace à la nature. Nous veillons à ce que le Ring ne forme plus une barrière pour les plantes et les animaux.



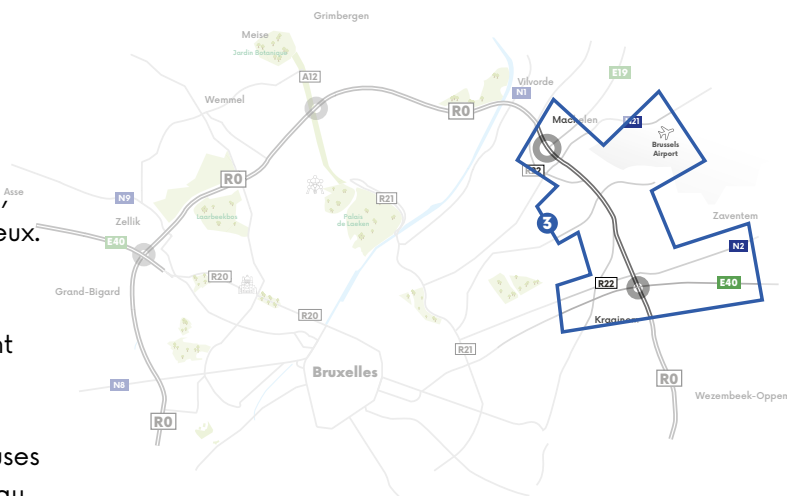
Ouverture du Tangebeek

Nous sortons le Tangebeek de son puits. Ce faisant, nous renforçons le réseau bleu-vert de la région. Nous prévoyons également un espace supplémentaire à côté des cours d'eau, pour la collecte des eaux par temps de pluie. Nous réduisons les risques d'inondation et favorisons l'infiltration de l'eau dans le sol.

Zone 3

De Machelen à Crainhem

Cette zone s'étend de Machelen à Crainhem, Zaventem et l'aéroport se situant entre les deux. L'infrastructure routière y est prédominante et l'espace pour la nature est très limité. Les cyclistes et les piétons traversent difficilement le Ring. À hauteur de Machelen, deux nœuds routiers importants sont très proches l'un de l'autre. De plus, la distance entre les nombreuses entrées et sorties est courte et la connexion au réseau routier sous-jacent n'est pas logique. En résumé, tout cela est très peu sûr.



Principaux goulets d'étranglement :



- Les échangeurs Ring - E19 et Ring - Avenue Leopold III sont trop proches l'un de l'autre.
- À Crainhem, les entrées et sorties illogique et reliées à d'autres routes créent une situation de circulation dangereuse. L'ensemble de ces éléments est à l'origine d'un grand nombre d'embouteillages et d'accidents.



- Les goulets d'étranglement sont nombreux pour les cyclistes. Il leur est dès lors difficile de circuler de manière fluide et sûre. Les trottoirs et les pistes cyclables dans les environs du Ring sont dangereux, voire inexistants.
- Les transports en commun subissent également les mêmes charges, ce qui entraîne des problèmes de fluidité.



- Les embouteillages sur le Ring entraînent un trafic de fuite à proximité des quartiers résidentiels de Zaventem et de Woluwe-Saint-Étienne.
- À Zaventem et Diegem, le Ring coupe les zones résidentielles en deux.



- Les cours d'eau tels que la Woluwe et le Petit Maelbeek sont canalisés. La nature dans la vallée de la Woluwe est notamment fragmentée et offre peu de possibilités pour l'homme et la faune.

Pour résoudre ces problèmes, nous devons réaffecter certaines zones de la région. Les nouvelles affectations sont indiquées ci-dessous sur la photo aérienne.



Les plans officiels sont disponibles sur le site web du « Département Omgeving » grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord

Comment abordons-nous les choses ?



Une infrastructure routière sûre

Dans cette zone, nous séparons le trafic local et le trafic de transit par une structure parallèle. En réaménageant les différentes entrées et sorties, nous améliorons la sécurité routière. Nous prévoyons par ailleurs un bon fonctionnement des entrées et sorties, qui sont plus compactes.

- De cette manière, la distance entre les connexions avec la R22 et les échangeurs Ring - Avenue Leopold III et Ring - E40 sera suffisamment longue.
- À Diegem et à Machelen, nous ouvrirons l'entrée et la sortie afin de créer un meilleur désenclavement entre le Ring et la Woluwelaan. Nous réaménagerons également les entrées et sorties à Crainhem.
- Nous remplaçons également ledit « nœud en turbine », l'échangeur entre le Ring et la E40, libérant ainsi beaucoup plus d'espace pour une bonne infrastructure cyclable et des espaces verts.



Piste cyclable du Ring

La piste cyclable du Ring est une nouvelle véloroute le long du Ring. Nous sommes déjà occupés à l'aménager aujourd'hui. À terme, cette liaison cyclable reliera Grand-Bigard et Hoeilaart et établira des connexions avec d'autres véloroutes.



Piste cyclable
du Ring



Mobilité durable

- Des passerelles et des passages souterrains avec le Ring seront mis en place lors du réaménagement de l'infrastructure routière. La voie ferrée est parallèle à la E19. Elles forment toutes deux une barrière que nous enlevons avec le réaménagement. Nous prévoyons des liaisons fluides, sûres et agréables pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun.



Vivre et travailler dans un environnement agréable

Le réaménagement du Ring doit rendre la vie plus agréable dans la région.

- Nous renforçons la connexion entre les centres-villes de Diegem et de Diegem-Lo. Nous maintenons une connexion locale entre Woluwe-Saint-Étienne et le centre de Zaventem.
- Les centres de Diegem et de Woluwe-Saint-Étienne subissent un important trafic de fuite. Le programme Travaux sur le Ring vise à rediriger ce trafic de fuite vers le Ring.
- En ouvrant la Woluwe et en aménageant des bassins tampons, nous réduisons le risque d'inondation.



De l'espace pour la nature

- Le programme Travaux sur le Ring offre une chance de créer des liaisons écologiques par-dessus le Ring. Nous le faisons à plusieurs endroits sous le Ring et la E40. Cela nous permet également de supprimer la barrière que représentent la E19, le chemin de fer et le Ring pour les animaux. Tout comme les cyclistes et les piétons, ils pourront désormais croiser en toute sécurité.
- Nous créons un parc paysager entre le parc de Zaventem et la Hector Henneaulaan. Nous relierons également deux zones vertes, qui se trouvent maintenant de part et d'autre du Ring. Cette liaison sera créée sous le Ring.



La vallée de la Woluwe

Le réaménagement du Ring et la mise en place de liaisons écologiques représentent une véritable valeur ajoutée pour la vallée de la Woluwe, et ce tant pour la nature et la gestion de l'eau que pour les loisirs. Nous libérons de l'espace pour la Woluwe et sa vallée naturelle. Un défi majeur, car la nature de la vallée est sous pression et la Woluwe elle-même est souvent souterraine. Nos interventions renforcent la valeur écologique de la vallée de la Woluwe. De plus, nous restaurons et renforçons ainsi le réseau vert-bleu.



La R22 se trouve derrière la Woluwe et le bassin tampon

Quelques termes expliqués

Plan d'exécution spatial régional

PESR

Un PESR est à présent sur la table pour la partie nord du Ring. Un PESR indique quelles activités peuvent avoir lieu dans une zone, où les constructions sont autorisées et quelles sont les règles d'urbanisme en vigueur pour les structures.

Processus de planification intégrée

Lors d'un processus de planification intégrée, la planification de l'exécution spatiale, l'évaluation environnementale, l'analyse coûts-avantages sociaux et d'autres évaluations d'incidences sont effectuées de manière intégrée. Cela nous permet de rationaliser les processus et d'éviter les contradictions de fond et procédurales. La participation du grand public et des autres acteurs concernés constitue un élément essentiel du processus.

Note de départ

La note de départ clarifie les objectifs du PESR ou plan d'exécution spatial régional, délimite la zone du plan et décrit l'approche de l'étude sur les incidences environnementales. La note de départ contient les premiers

résultats d'étude du processus de planification intégrée du PESR. Sur la base de la note de départ et de la note de processus connexe, le gouvernement flamand démarre formellement le processus de planification pour l'exécution concrète du PESR.

Note de cadrage

L'équipe du plan intègre les conseils, réactions et remarques du premier moment de participation et de la consultation publique dans une note de cadrage. Elle explique la manière dont il a été tenu compte de l'ensemble des suggestions d'amélioration du plan ou les points d'attention supplémentaires.

Plan graphique

Un plan graphique fait partie du PESR. Il s'agit d'une carte qui reprend les affectations à l'aide de couleurs différentes. À chaque zone d'affectation sont associées des règles d'urbanisme qui précisent ce qui peut ou ne peut pas être construit et quelles activités peuvent y être réalisées.

Changement d'affectation

Le Ring passe actuellement par une zone déterminée de terrains ayant des fonctions (affectations)

différentes. Il suffit de penser aux terres agricoles, aux infrastructures routières, aux parcs... Pour construire le nouveau Ring, certaines zones doivent subir un changement d'affectation. Le PESR définit ces changements.

Suppression

La suppression consiste à désigner une affectation en plus de celle actuelle. L'affectation existante reste conservée.

Dommmages résultant du plan

Il s'agit du préjudice subi par le propriétaire de terres cultivables lorsque son terrain n'est plus cultivable ni lotissable en raison d'un changement d'affectation. Le droit à une indemnisation pour cause de dommages résultant du plan apparaît si, dans les cinq ans à compter du changement d'affectation :

- le terrain est vendu ou introduit dans une société ;
- un permis d'environnement est refusé ;
- un certificat d'urbanisme négatif est émis.



En savoir plus sur le PESR ?

Sur werkenaandering.be/enquete-publique, nous expliquons en détail ce que signifie exactement ce PESR et ce qui est à venir.

Comment donner mon avis ?

Participez à l'enquête publique

2 mai - 30 juin 2023

Dans la pratique

Lors de l'enquête publique, vous pourrez, pendant 60 jours, consulter tous les documents :

- auprès de l'administration communale des communes concernées*
- sur grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord
- sur werkenaandering.be/fr/enquete-publique

Lors de l'enquête publique, nous organiserons des séances d'information numériques ainsi que quatre marchés d'information. Nous nous ferons un plaisir de vous expliquer plus en détail les plans proposés. Vous trouverez toutes les informations au verso de ce guide.

Pendant cette période, toute personne physique ou morale peut soumettre un commentaire :

- via le site web grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord
- par lettre :
à remettre contre accusé de réception aux communes concernées*

à envoyer à
Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
omgevingsplannen en -projecten

Graaf de Ferrarisgebouw,
Boulevard du Roi Albert II
20 boîte 7,
1000 Bruxelles



* Les communes concernées sont : Drogenbos, Leeuw-Saint-Pierre, Dilbeek, Asse, Wemmel, Merchtem, Meise, Grimbergen, Vilvorde, Machelen, Steenokkerzeel, Zaventem, Crainhem et Wezembeek-Oppeem.

Venez vous informer

Séances d'information digitales



lundi 15 mai 2023

de 19 h à 21 h 30 :
séance d'information digitale
pour les entreprises

lundi 15 mai 2023

de 19 h à 21 h 30 :
séance d'information
digitale générale

Marchés d'info



Crainhem
mardi 16 mai 2023

de 16 h à 18 h 30 et de 19 h à 21 h
au CC Agora, Rue du Patronage 9,
1950 Crainhem

Zellik
jeudi 25 mai 2023

de 16 h à 18 h 30 et de 19 h à 21 h
au CC Den Horinck, Noorderlaan 20,
1731 Asse

Machelen
mardi 23 mai 2023

de 16 h à 18 h 30 et de 19 h à 21 h
à la Zaal Nova, Kerklaan 19,
1830 Machelen

Wemmel
mardi 30 mai 2023

de 16 h à 18 h 30 et de 19 h à 21 h
au CC De Zijp, Zijp 101,
1780 Wemmel



S'inscrire à une séance

- par téléphone au 02 553 38 00
- en ligne via grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord

Vous pouvez lire toutes les informations sur le site
werkenaandering.be/fr/enquete-publique

Nous espérons vous rencontrer lors de l'une de ces séances.