

**Note de
conception**

Rond Ronse

**Ensemble,
à la recherche**





Table des matières

Prologue	2	1	Conditions préalables	32	2	Sous-zones	54	3	Alternatives	120
– Localisation	04	– Introduction	34	– Introduction	56	– Introduction	56	– Introduction	122	
– Guide de lecture	10	– Intention	35	– Intention	58	– Intention	58	– Intention	132	
		La route	36	Sous-zone 1	60	Alternatives de participation	135			
Attitude	12	Ouvrages d'art	40	Ceinture forestière + liaison NS		I1 à I8				
– Introduction	14	Contexte	44	Sous-zone 2	68	Alternatives de PESR	173			
– Intention	15	Jonctions	46	Crête de colline + ruban		G1 à G6				
Structure spatiale	16	– Synthèse	52	Sous-zone 3	76	Alternatives de conception	195			
Caractéristiques spatiales	20			Muziekbos + voie ferrée		O1 à O7				
– Synthèse	30			Sous-zone 4	84	Alternatives avec tunnel	227			
				Hotondbos + Schavaart		T1 à T3				
				Sous-zone 5	94	– Synthèse	241			
				Klijpe + N36						
				Sous-zone 6	102					
				Vallée du Molenbeek + trame urbaine						
				Sous-zone 7	110					
				Sint-Maartensbeek + périphérie sud						
				– Synthèse	118					
Épilogue	254									
– Caractère (dé)raisonnable	256									
– Vue d'ensemble	258									

Prologue



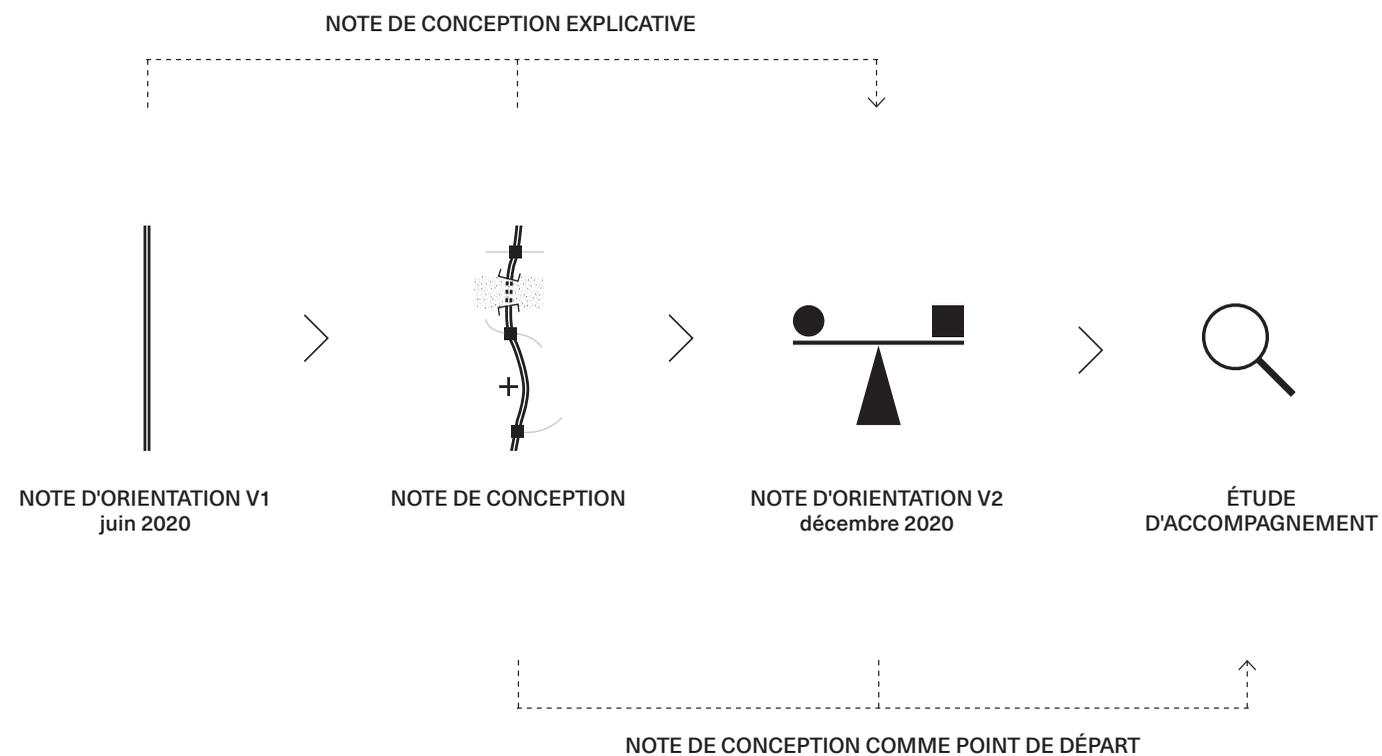
Annexe 7

Cette note de conception est ajoutée en annexe à la note d'orientation version 2 (V2). Les deux documents sont complémentaires sans être dépendants l'un de l'autre.

La note prend en compte les avis et commentaires des consultations publiques organisées à la suite de la note de départ et de la note d'orientation version 1. Cette deuxième phase formelle de la note d'orientation dans le cadre du processus de planification intégrée* pour la préparation du plan d'exécution spatial (PERS) Rond Ronse, l'équipe du Rond Ronse a étudié plus en détail les alternatives de plan pour la mobilité. Toutes les lignes de la participation ou de la note d'orientation V1 sont converties identiquement en une conception routière applicable. Les résultats et les constats de l'étude globale sont regroupés dans la présente note. Cela signifie, d'une part, que toutes les alternatives sont décrites et, d'autre part, que la pondération entre les alternatives raisonnables ou déraisonnables n'est pas faite dans ce document. La note d'orientation V2 contient le résultat du test du caractère raisonnable, ainsi que, entre autres, les aspects spatiaux à examiner et les évaluations d'impact afférentes à déterminer (y compris la méthode).

La note de conception a été créée principalement pour indiquer les principes et les options de conception suivis dans la phase entre les notes d'orientation V1 et V2. Toutefois, elle constitue un tremplin pour la poursuite de l'étude et du développement de solutions alternatives et leur traduction en une conception intégrée dans laquelle l'infrastructure routière constitue un levier pour le développement qualitatif tant du paysage que de l'espace urbain. En ce sens, ce document peut être appelé « Note de conception PARTIE 1 », avec des parties complémentaires dans les prochaines phases du processus qui documentent l'évolution de la conception.

* un aperçu complet du processus figure dans la *Note de processus*



Double objectif de la note

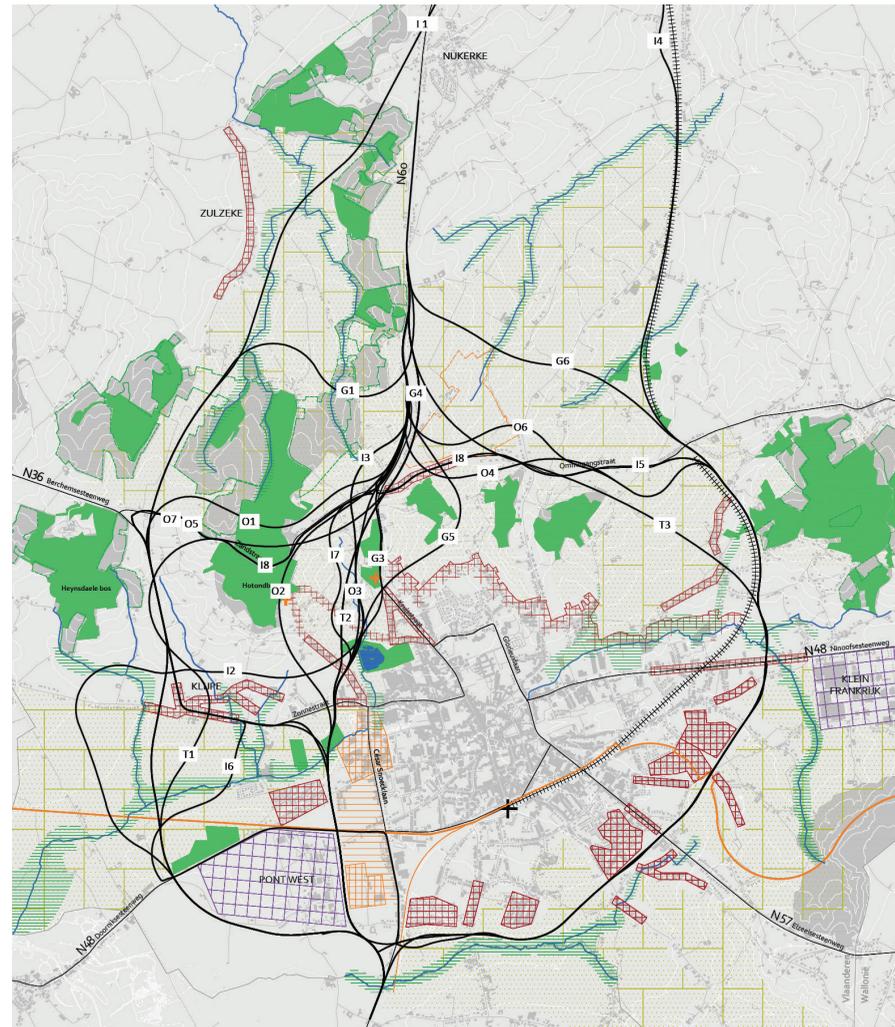
La note de conception comme pièce charnière mettant l'accent sur l'élaboration des alternatives de la note d'orientation version 1 et la participation reçue à propos de celle-ci.

Statut de la note de conception

La note de conception rassemble toutes les alternatives de plan et se situe entre la version 1 (V1) de la note d'orientation d'une part et la version 2 (V2) de la note d'orientation d'autre part. Les alternatives de plan pour la mobilité de la note d'orientation V1 ont été examinées identiquement dans ce document, ainsi que les nouvelles alternatives reçues pendant la période de participation de l'été dernier (09.06.2020 - 07.08.2020). La note décrit le saut important effectué en termes de contenu dans l'étude entre les deux notes d'orientation. La précision et le développement identique des alternatives est une étape indispensable pour pouvoir faire une pondération correcte. La note de conception sert donc d'explication et fournit une argumentation sur les options de conception qui ont été examinées.

Dans le même temps, l'objectif est double. En plus de clarifier l'étude menée, ce document constitue également un point de départ pour la suite de l'étude d'accompagnement dans la phase à venir (évaluation appropriée, effets environnementaux, effets agricoles, coûts et avantages sociétaux et étude technique et de conception). Les alternatives documentées avec la position, le profil en long et la description constituent la base et la contribution pour d'autres équipes d'étude indépendantes qui évalueront les alternatives de manière objective et répertorieront les différents effets.

L'étude menée est donc en fonction de la note d'orientation V2 avec le test du caractère raisonnable. Dans la poursuite de l'étude de conception, l'approche intégrale et la cohérence spatiale entre les différents fragments doivent être les principaux points d'attention lors de la précision des alternatives conformément aux ambitions pour la zone du plan.



APERÇU des 23 alternatives

Collecte issue de la participation, du processus PERS précédent et de l'équipe de conception Rond Ronse. Cf. Chapitre 3 pour une description

— Élaboration équivalente

Au cours du processus, nous avons choisi d'étudier toutes les alternatives issues de la participation, du processus PESR précédent et de ses propres alternatives de conception, d'une manière identique afin de pouvoir vérifier le critère du caractère raisonnable. Les critères de ce test (capacité de résolution de problèmes, faisabilité technique, impact inacceptable non atténuable sur le paysage et la nature) furent donc les conditions préalables les plus importantes pour tracer les lignes bidimensionnelles d'une conception routière dans un contexte spatial. L'objectif de l'élaboration équivalente est d'arriver à une conception routière techniquement possible, qui soit largement intégrée dans le contexte du paysage. Les précisions ultérieures du tracé, le détail des carrefours, l'élaboration des ouvrages d'art, la pente des talus, les mesures d'atténuation... ne sont pas encore examinés en détail dans les présentes et font l'objet de phases ultérieures.

— Traitement des points de vue

Réfléchir à préciser les alternatives jusqu'à une éventuelle conception routière a mené à examiner diverses options de conception, à envisager diverses considérations techniques ou paysagères ou à tester des solutions de mobilité à l'aide de modèles de trafic. L'équipe du Rond Ronse a étudié un maximum de 23 alternatives possibles. Afin de partager les connaissances, tout est documenté dans cette note. L'objectif étant d'informer le lecteur sur les principes de base et de fournir les arguments et la motivation qui permettent à l'équipe du Rond Ronse d'arriver à certaines conclusions. Les raisons pour lesquelles certains éléments sont ou ne sont pas réalisables d'une certaine manière, les gains qu'elle peut offrir en termes de sécurité routière et de viabilité, ou encore les éléments spatiaux qui ont été décisifs dans cette phase, sont abordés dans les différents chapitres.

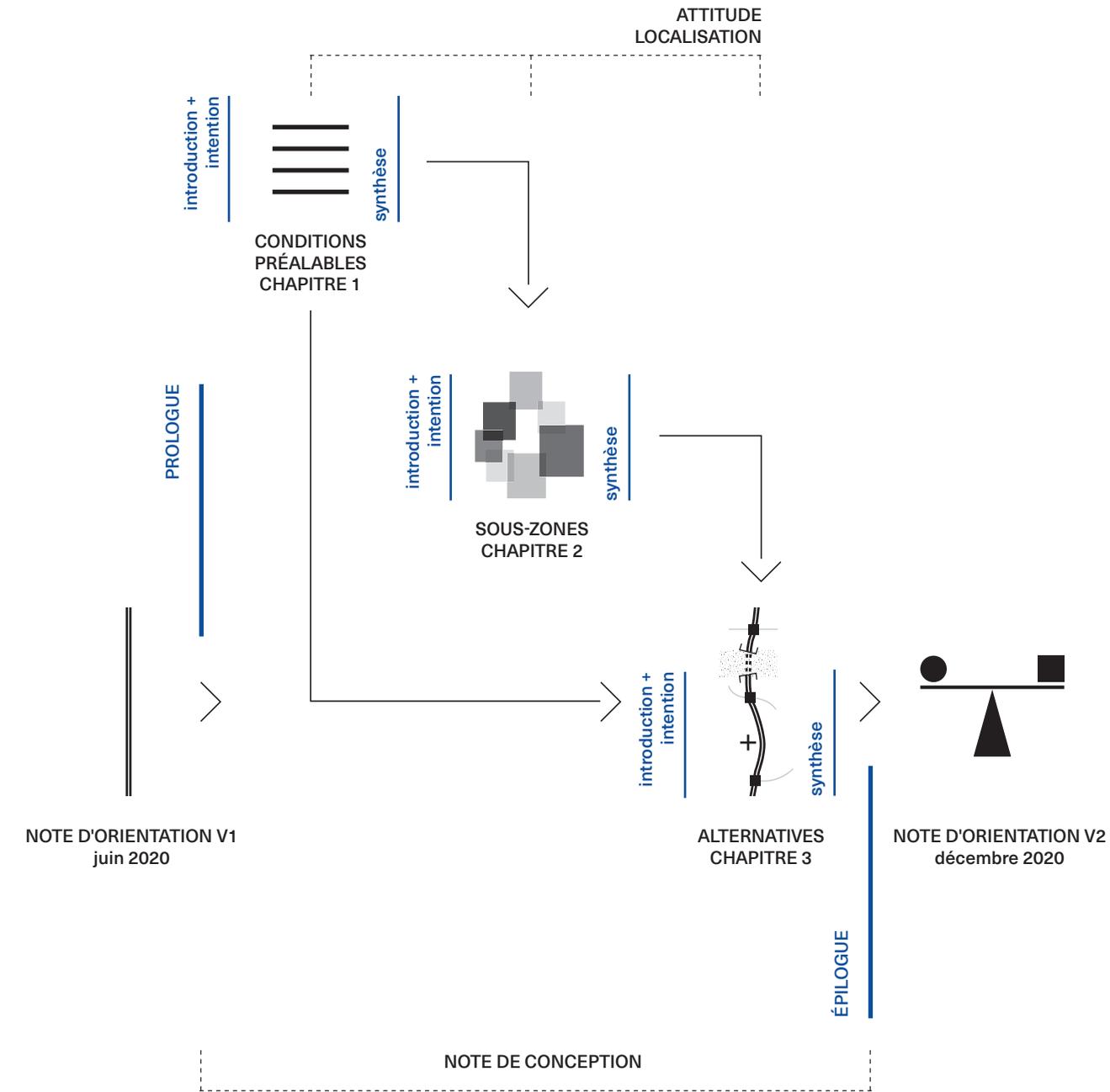
— Identifier les défis et les opportunités

La note de conception tente d'identifier, de manière exhaustive et sur la base des connaissances actuelles, tant les opportunités possibles de certaines alternatives que les défis qui méritent une attention supplémentaire dans la suite de l'évaluation. L'objectif étant de fournir une image nuancée et de mettre l'accent sur les opportunités au moyen d'une description qualitative. Pour ce faire, l'équipe du Rond Ronse se base sur des constats et des tendances qui sont pertinentes à ce stade de l'étude. Ce n'est pas la première fois que cette approche est appliquée, dès la première session de travail, nous avons essayé de mettre les choses en perspective et l'équipe du Rond Ronse est consciente que le dénominateur commun réside dans le compromis entre les deux, les défis et les opportunités.

— La précision n'est pas finie

La conception évolue d'une esquisse, d'une ligne, d'un tracé, d'une image à un projet. En ce sens, la précision qui a eu lieu n'est pas terminée. Il reste plusieurs questions qui seront de plus en plus traduites tout au long du processus. À ce stade, il est important de connaître l'occupation maximale de l'espace en fonction de la disposition du PERS. Tous les éléments qui ont un impact sur ce point ont donc été pris en compte en premier lieu, à savoir l'emplacement des alternatives par rapport au niveau du sol naturel, la nécessité d'un réseau routier parallèle, l'emplacement et le type de jonctions, les zones à préserver, le profil routier, etc.

Guide de lecture



STRUCTURE de la note

Relations entre les trois chapitres avec une attention particulière à la synthèse ainsi qu'à l'argumentation détaillée

Aperçu général versus détail approfondi

La note d'étude se compose de trois chapitres, qui ont tous une relation étroite les uns avec les autres. Ensemble, ils permettent de comprendre l'étude menée pour préciser une ligne en une conception routière de toutes les alternatives.

Comme situation, la note commence par l'attitude que l'équipe du Rond Ronse adopte et avec laquelle l'étude a été et sera menée. Le premier chapitre regroupe les conditions préalables dans lesquelles les lignes peuvent être précisées. Les conditions préalables sont adaptées au projet et forment le cadre auquel doit se conformer la conception routière. Dans la zone du projet, il y a des sous-zones où les différents éléments déterminants (ZPS, ruisseaux-sources, rubans résidentiels, etc.) se rejoignent, ce qui a conduit à l'étude spécifique et à des options de conception qui ont déterminé la conception routière des alternatives. Les sous-zones forment le deuxième chapitre dans lequel les conditions préalables précédemment formulées sont appliquées aux différentes options de conception, tandis que les conclusions ont un caractère générique et sont applicables à plusieurs alternatives. Il va sans dire que le troisième et dernier chapitre rassemble les idées des premiers chapitres et donne un aperçu de toutes les alternatives. Il est le résultat de l'étude menée dans le domaine de l'infrastructure, de la mobilité, de l'espace ouvert et de l'urbanité.

Bien que ce travail soit déjà très étendu, il ne constitue que le début de tests supplémentaires et, en fin de compte, de l'étude d'accompagnement. L'épilogue offre une perspective globale en attirant l'attention sur les principaux défis pour le processus de suivi.

La structure de la note vise à mettre l'accent sur tous les chapitres, tout en laissant de la place pour plus de détails et de compréhension de l'étude. D'une part, la relation de chaque chapitre de la note de conception est expliquée en termes introductifs, ainsi que la l'intention des questions à traiter. La synthèse résume brièvement ce que nous souhaitons retenir et quel point de vue en découle. D'autre part, les « pages grises » servent d'espace d'explication et de description supplémentaires des sujets qui sont encore plus largement discutés, pour les lecteurs qui s'intéressent davantage au sujet/à l'alternative.