

## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| Table des matières.....   | 1  |
| Annexe 2. Relation avec d'autres processus d'aménagement du territoire et initiatives politiques pertinents.....  | 3  |
| 2.1    Processus de planification pour la délimitation des zones de la structure naturelle et agricole (processus AGNAS) pour la région des Ardennes flamandes..... | 3  |
| 2.1.1    Relation avec d'autres décisions de politique (sectorielle) dans le cadre du PES AGNAS 5   |    |
| 2.1.2    Processus de planification Projet de complexe Kluisbos .....   | 7  |
| 2.1.3    PES pertinents approuvés .....   | 7  |
| 2.2    Plans de politique pertinents .....  | 12 |
| 2.2.1    Projet de plan de mobilité Flandre 2013 .....  | 12 |
| 2.2.2    Vision stratégique du Plan de politique spatiale de la Flandre.....  | 12 |
| 2.2.3    Politique intégrée de l'eau .....  | 13 |
| 2.2.4    Province de Flandre orientale : Réalisation de ZIC Maarkebeek .....  | 16 |
| 2.2.5    Note centrale intitulée « Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050 » (fais de l'espace pour la Flandre-Orientale 2050) .....                                  | 17 |
| 2.2.6    Plan de mobilité de Renaix (2014) .....  | 18 |
| 2.2.7    Plan de mobilité de Maarkedal .....  | 21 |
| 2.2.8    Plan de mobilité de Kluisbergen .....  | 24 |
| 2.2    Études pertinentes.....  | 27 |
| 2.2.1    Paysage spatial cible N60 (2005) .....   | 27 |
| 2.2.9    Reporting sur les effets environnementaux dans le cadre du prolongement de la N60 29   |    |
| 2.2.10    Bouwmeesterscan ville de Renaix (décembre 2018).....  | 30 |
| 2.2.11    Autoroute cyclable F421 .....   | 30 |
| 2.2.12    Glissements de terrain - Étude des mouvements de masse dans les Ardennes flamandes.....   | 34 |
| 2.2.13    Études relatives à la qualité des eaux d'écoulement des pluies de la voirie .....   | 35 |
| 2.3    Initiatives de planification Wallonie .....  | 35 |
| 2.3.1    Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) .....  | 35 |
| 2.3.2    Schéma de Développement du Territoire (SDT) .....  | 36 |
| 2.3.3    Plan de secteur (Gewestplan) .....   | 39 |
| 2.3.4    FAST : vision de la mobilité pour Wallonie 2030 .....  | 40 |
| 2.3.5    Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde (février 2009) .....  | 41 |
| 2.3.6    Plan Communal de Mobilité Frasnes-Lez-Anvaing.....   | 42 |

2.3.7 Ring routier N60 Péruwelz ..... 43

## Annexe 2. Relation avec d'autres processus d'aménagement du territoire et initiatives politiques pertinents

### 2.1 Processus de planification pour la délimitation des zones de la structure naturelle et agricole (processus AGNAS) pour la région des Ardennes flamandes

De 2004 à 2009, le gouvernement flamand a développé, en concertation avec les communes, provinces et groupements d'intérêt, une vision spatiale sur l'agriculture, la nature et les ressources forestières, pour treize régions de la zone périphérique. La vision indique sur des lignes principales quelles zones continuent d'être conservées pour l'agriculture et où il peut y avoir de l'espace pour le développement de la nature ou l'expansion forestière. Elle constitue la base pour l'élaboration de plans régionaux d'exécution spatiale, qui établissent les affectations au niveau de la parcelle.

Pour la zone de la périphérie de la région des Ardennes flamandes, le processus de délimitation pour les zones de structure naturelle et agricole a été commencé en 2007. En 2008, la proposition finale de structure spatiale souhaitée et un programme d'exécution ont été soumis pour avis aux communes, provinces et groupes d'intérêt concernés. Le 8 mai 2009, le gouvernement flamand a pris connaissance de ce programme d'exécution et il a approuvé la nouvelle confirmation politique des plans de secteur existants pour env. 29.000 ha de zone agricole et un programme opérationnel d'exécution. En ce qui concerne les zones situées dans la région des Ardennes flamandes et qui se trouvent dans la zone d'étude du PES présent, il s'agit des zones PES indiquées avec les numéros 31 (partie), 32, 34, 35, 36, 37 (partie), 38, 39, 40 et 41.

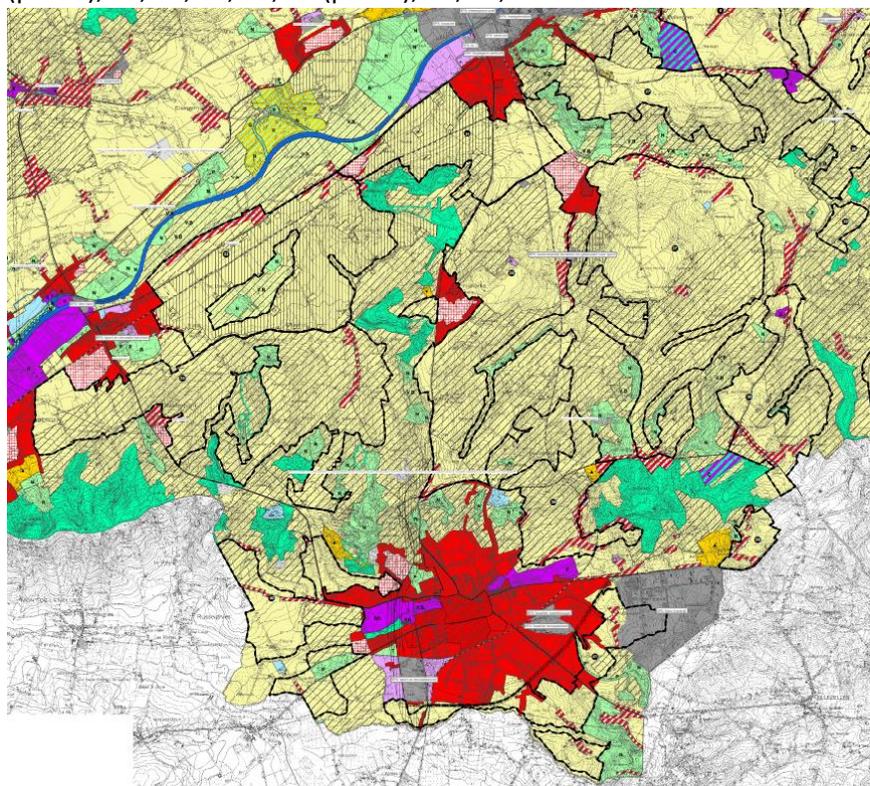


Figure 2-1 | Extrait d'une feuille de carte montrant les zones pour lesquelles les plans de secteur ont été confirmés à nouveau en fonction de la structure agricole pour la partie située au sud-est des Ardennes flamandes

Dans le programme opérationnel d'exécution, il est indiqué quels plans régionaux d'exécution spatiale le gouvernement flamand établira, au cours des prochaines années, pour la délimitation des zones agricoles, naturelles et forestières restantes. Dans ce cadre, un PES communal intitulé « Vallei van de Nederaalbeek » a déjà été approuvé (05/04/2018).

Pour le PES AGNAS intitulé « Ardennes flamandes de Kluisberg à Koppenberg », il a été rédigé, le 13 mars 2014, une note de mise à l'agenda en vue d'une décision au sujet des plans spatiaux d'exécution qui seraient inclus dans le programme axé sur la zone 2014. Depuis lors, ce processus est arrêté.



Figure 2-2 | Indication zone du plan processus AGNAS région des Ardennes flamandes

## 2.1.1 Relation avec d'autres décisions de politique (sectorielle) dans le cadre du PES AGNAS

### a. Objectifs de conservation (OC) pour la zone spéciale de conservation « Forêts des Ardennes flamandes et autres forêts du sud de la Flandre »

- La zone du plan comprend un certain nombre d'éléments de la directive Habitats BE23000007 « Forêts des Ardennes flamandes et autres forêts du sud de la Flandre », plus précisément les sous-zones 2, 3, 14, 15, 16, 33, 34, 35, 36 et 38. Le gouvernement flamand a approuvé, le 23 avril 2014, les objectifs de conservation OC spécifiques à cette zone de la directive Habitats.<sup>1</sup>
- Outre les objectifs qui ont à voir avec une amélioration de la qualité des forêts existantes sur le plan de la structure (à atteindre par le biais d'une gestion des ressources forestières axée sur la nature) - il y a l'objectif spatial de réaliser un grand complexe forestier unique (avec une valeur indicative de 717 ha) allant de Kluisberg à Koppenberg et se composant des sous-zones 16 (Kalkoven), 33 (Feelbos), 34 (Beiaardbos), 35 (Heynsdaele), 36 (Ceinture forestière de Hotond-Koppenberg) et 38 (Kluisbos). La surface existante en habitats forestiers dans cette ceinture forestière est d'env. 455 ha. Pour parvenir à un noyau de 717 ha, une expansion forestière d'env. 260 ha dans cette sous-zone est nécessaire.
- Pour la sous-zone 14 (Muziekbos), il est établi une valeur indicative pour les ressources forestières de 266 ha.

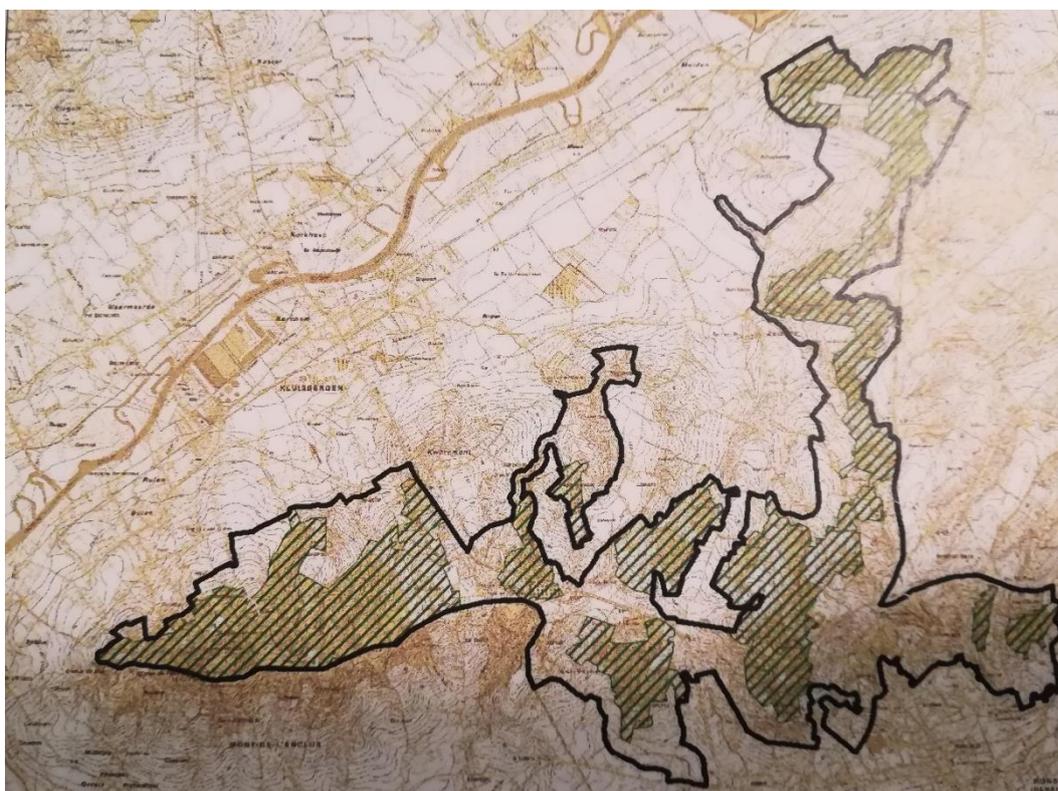


Figure 2-3 | Zones de la directive Habitats dans la proposition indicative de zone du plan pour le PES régional intitulé « Ardennes flamandes de Kluisberg à Koppenberg »

<sup>1</sup> Décision du gouvernement flamand du 23 avril 2014 relative à l'approbation de principe des projets d'arrêté du gouvernement flamand désignant les zones spéciales de conservation dans le cadre de la directive Habitats et fixant les objectifs de conservation et priorités connexes dans le cadre des directives Oiseaux et Habitats en vue de l'avis du Conseil d'État.

## b. Indication des mouillages

Le mouillage « Ardennes flamandes de Kluisberg à Koppenberg » a été définitivement indiqué par arrêté ministériel du 12 mai 2010. Ces mouillages ont été indiqués conformément au décret du 16 avril 1996 relatif à la préservation des paysages. Le décret du 12 juillet 2013 relatif au patrimoine immobilier qui est entré en vigueur le 1er janvier 2015, dispose que ces mouillages sont considérés comme un établissement de l'atlas des paysages tel que mentionné au chapitre 4 de ce décret et comme des plans cibles patrimoine immobilier tels que mentionnés au chapitre 7 de ce décret

Le mouillage coïncide en grande partie avec la proposition de délimitation de zone du plan. Avec le processus AGNAS, le but est/était d'affecter le mouillage en tant que paysage patrimonial.



Figure 2-4 | Mouillage dans la proposition indicative de zone du plan pour le PES régional intitulé « Ardennes flamandes de Kluisberg à Koppenberg »

## **2.1.2 Processus de planification Projet de complexe Kluisbos**

En collaboration avec la Province de Flandre orientale, le Département Environnement et l'Agence Nature et Forêts du gouvernement flamand, la commune de Kluisbergen a lancé l'année dernière le projet de complexe de Kluisbos (dans le cadre du Décret Projets complexes) pour trouver un équilibre durable entre les différentes fonctions et les valeurs naturelles importantes dans le Kluisbos. En ce moment, ce processus de planification est toujours en cours.

## **2.1.3 PES pertinents approuvés**

### **2.1.3.1 *PRES Grande unité nature appelée « Ardennes flamandes de Kluisberg à Koppenberg »***

Également dans le cadre du processus AGNAS, on a établi, en fonction de la structure naturelle des éléments de la Grande unité nature appelée « Ardennes flamandes de Kluisberg à Koppenberg » dans un PRES. Les zones situées dans ce plan régional d'exécution spatiale font partie de la Grande Unité Nature et constituent un élément du réseau écologique flamand, au sens du décret Conservation de la nature. Le PES a été approuvé par le gouvernement flamand le 20.04.2004.

Concrètement, il est repris, dans ce plan régional d'exécution spatiale, quatre éléments de la grande unité nature appelée 'Ardennes flamandes de Kluisberg à Koppenberg'. Ces zones sont situées dans une zone de recherche pour l'expansion forestière de la structure souhaitée de ressources forestières et contribuent au rétablissement de la ceinture forestière historique de l'époque de Ferraris.

Zone 1. « Au sud du Feelbos » (Kluisbergen)

Zone 2. « Langveld » (Renaix)

Zone 3. « Au sud de Hotondberg » (Renaix)

Zone 4. « Hoogberg » (Kluisbergen)

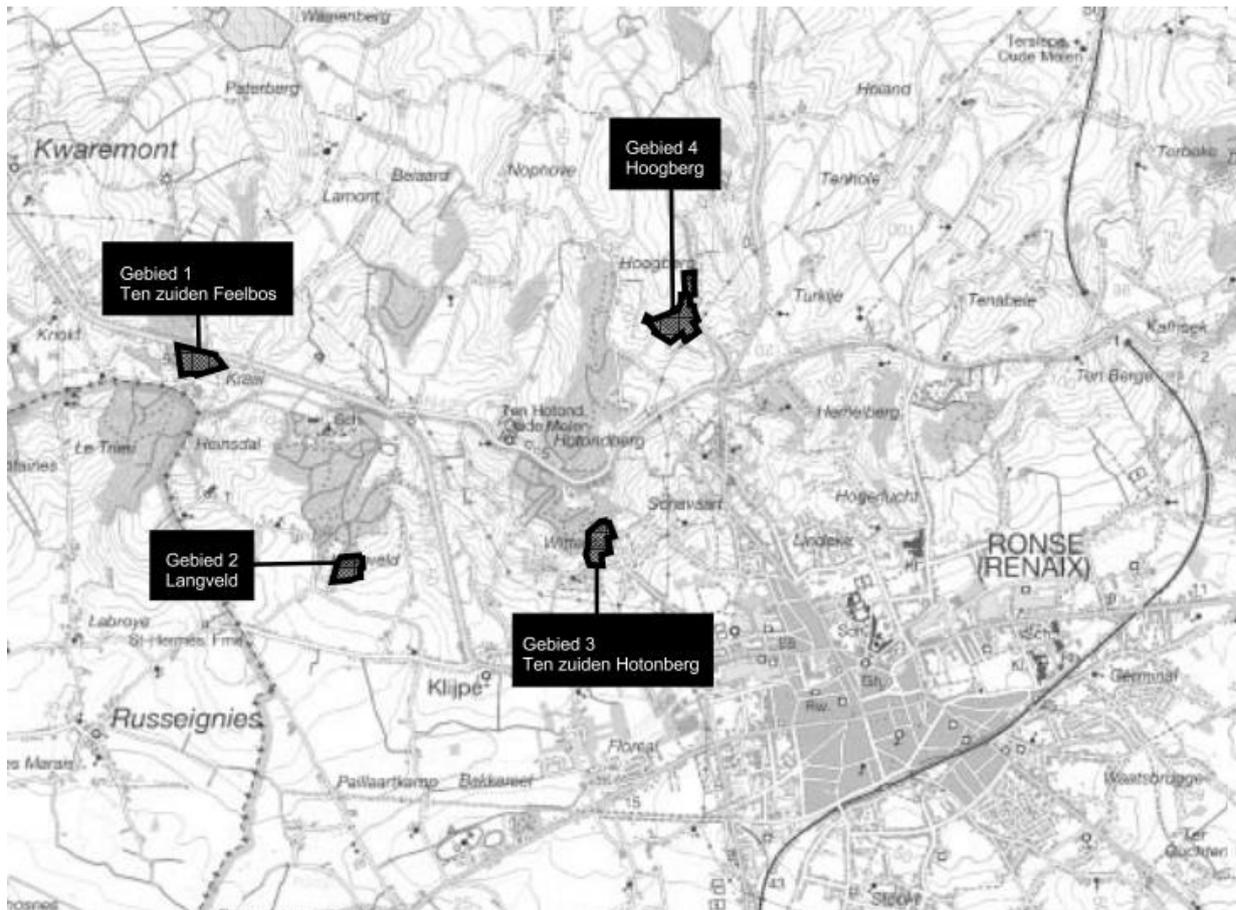
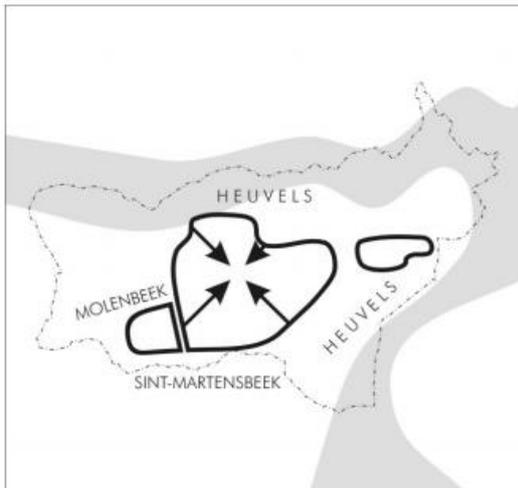


Figure 2-5 | Localisation des zones du plan appelées « zones naturelles affectées ».

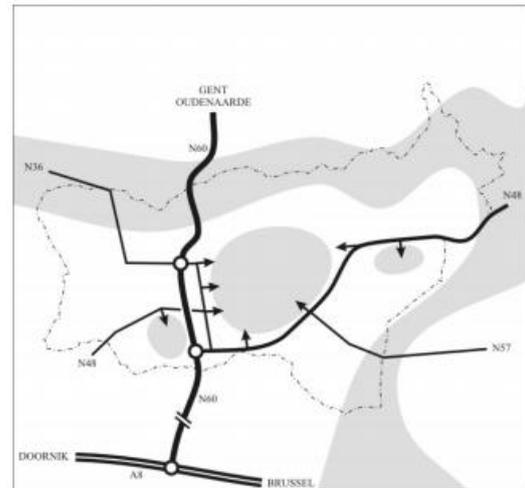
### 2.1.3.2 PPES Délimitation de la zone structurante de petite agglomération de Renaix

La Province de Flandre orientale a commencé, conformément au plan spatial structurel de la Flandre (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, RSV), un processus de planification pour la délimitation de la zone de petite agglomération de Renaix. Le processus a été clôturé par l'approbation du plan provincial d'exécution spatiale par arrêté ministériel du 22 décembre 2008. Le sous-plan Zonnestraat – Snoecklaan a été annulé par le Conseil d'État en date du 30/6/2011. Pour cette sous-zone, un nouveau PES a été approuvé par arrêté ministériel du 6/02/2012, mais le sous-plan a aussi été annulé par le Conseil d'État (13/12/2015).

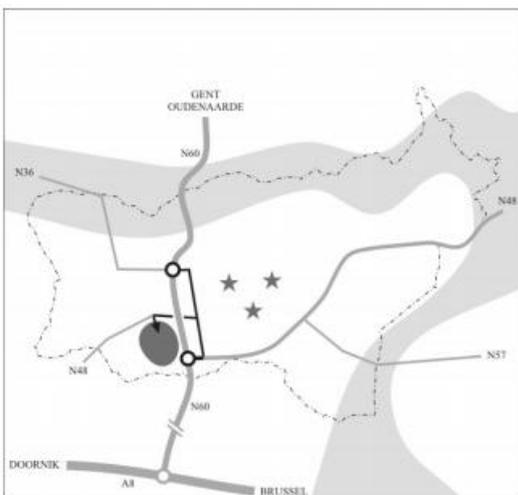
Le concept de zone de petite agglomération de Renaix part des principes suivants :



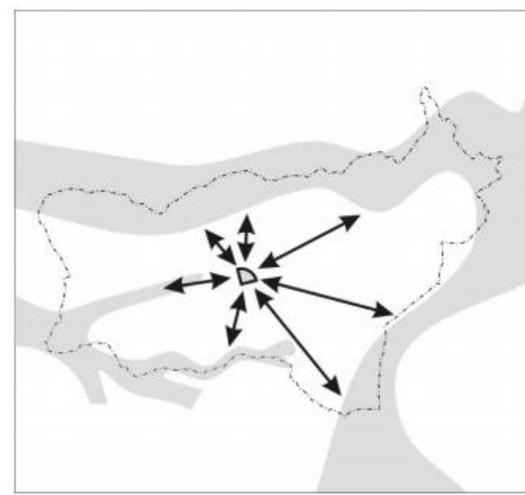
Développer Renaix en tant que ville compacte



Améliorer le désenclavement, limiter la congestion du trafic dans le centre



Développer de nouveaux terrains d'entreprises bien désenclavés



Développer la structure verte urbaine

Figure 2-6 | Esquisses conceptuelles tirées du PPES Délimitation de la zone structurante de petite agglomération de Renaix

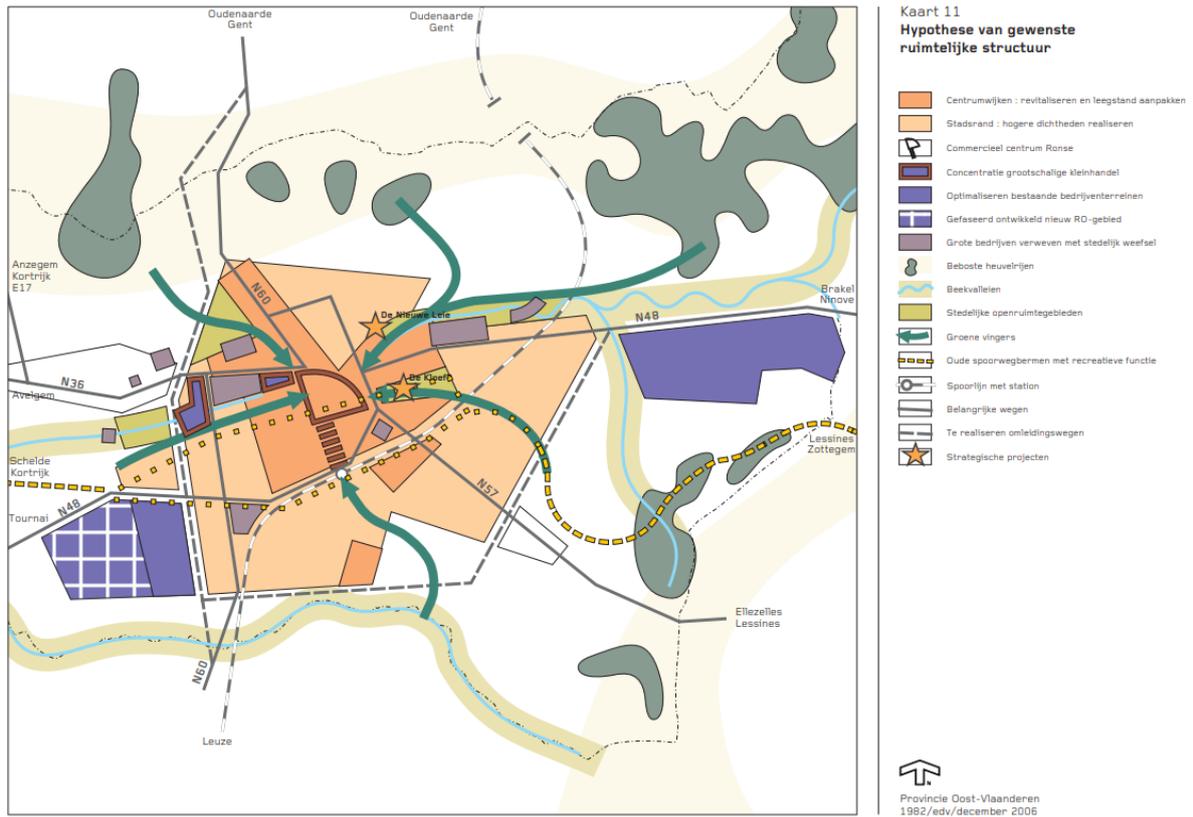


Figure 2-7 | Structure spatiale souhaitée zone structurante de petite agglomération de Renaix

La structure spatiale souhaitée a été traduite dans un PPES accompagné d'un plan graphique correspondant.

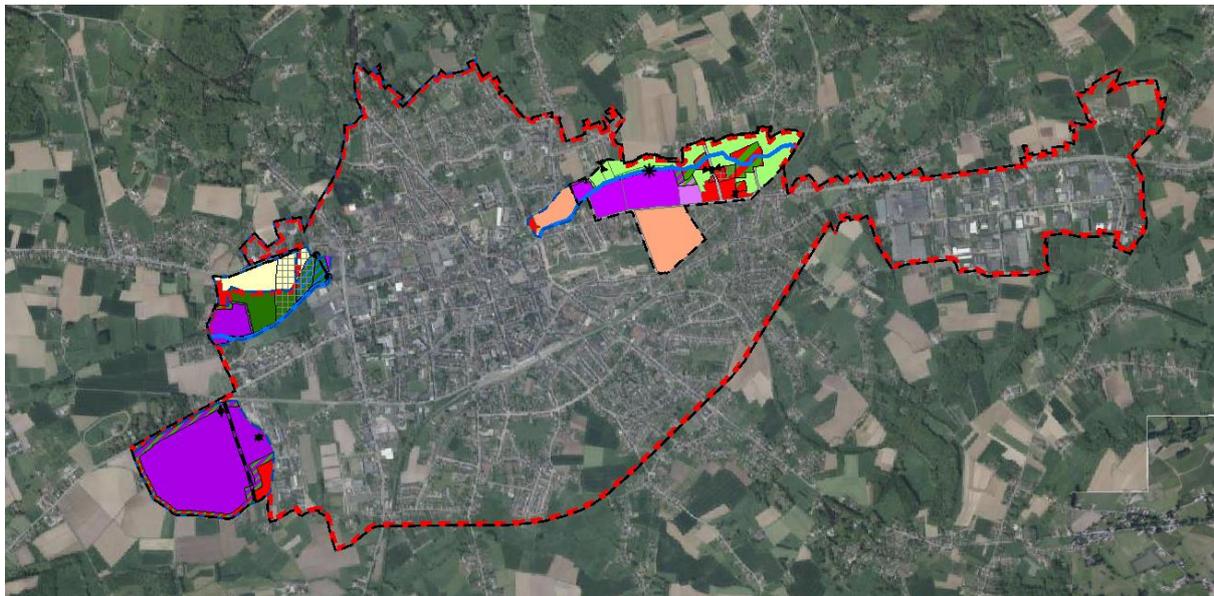


Figure 2-8 | PPES Délimitation de la zone de petite agglomération de Renaix, avec indication de la ligne de délimitation de la zone structurante de petite agglomération et des sous-plans en vigueur.

Dans le PPES, il est affirmé que la N60 peut constituer une frontière physique claire pour les extensions urbaines ultérieures et que la frontière de la zone urbaine suit le tracé de la N60, comme ce dernier est indiqué sur le plan de secteur. Le tracé de cette route constitue par ailleurs la séparation entre la zone d'extension résidentielle en dehors de la zone urbaine et la zone résidentielle et de parc.

Dans la note explicative, il est toutefois ici formulé la remarque suivante : *‘Lorsque le tracé de la N60 sera toutefois définitivement fixé, il est souhaitable d'adapter la ligne de délimitation à celui-ci.’*

### 2.1.3.3 PRES ‘Vallei van de Nederaalbeek’ à Maarkedal

En exécution du RSV et dans le cadre du processus AGNAS pour la région des Ardennes flamandes, le PES régional ‘Vallei van de Nederaalbeek’ a été établi sur le territoire de Maarkedal. Le processus pour cette sous-zone a été clôturé par l'approbation définitive par le gouvernement flamand le 5.04.2018.

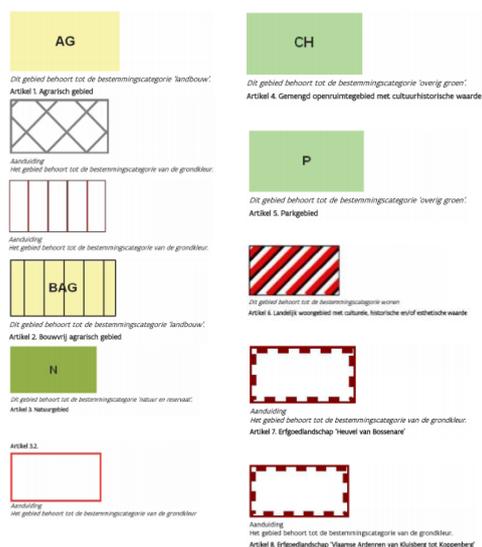
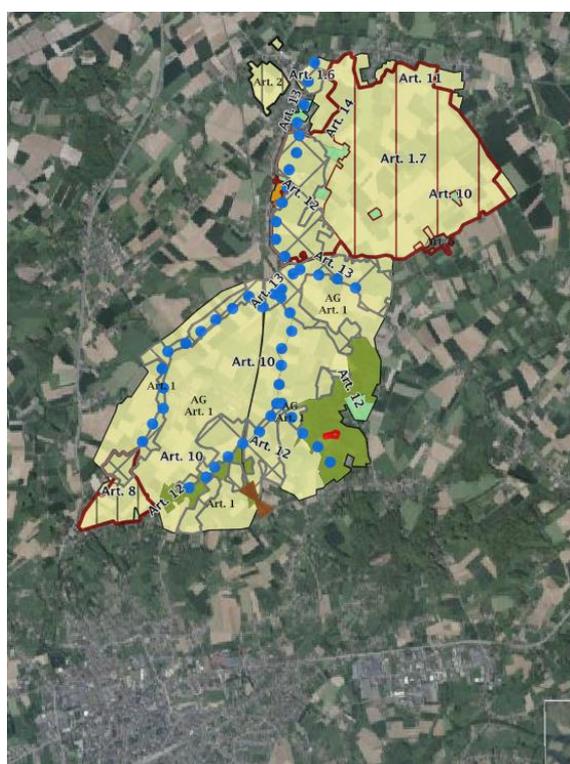


Figure 2-9 | PRES « Vallei van de Nederaalbeek » à Maarkedal

Avec ce PRES, le mouillage ‘De Heuvel van Bossenare’ définitivement indiqué et ses parties du mouillage ‘Ardennes flamandes de Kluisberg à Koppenberg’ définitivement indiqué, ont été consacrés en tant que paysage patrimonial. La réaffectation en paysage patrimonial et en zone agricole non bâtie vise à conserver les caractéristiques typiques du paysage et les valeurs patrimoniales.

## 2.2 Plans de politique pertinents

### 2.2.1 Projet de plan de mobilité Flandre 2013

Le plan de mobilité pour la Flandre guidera également les décisions futures en matière de mobilité en Flandre. La partie informative énumère les défis sur lesquels le gouvernement flamand doit plancher davantage. Le chapitre consacré aux orientations contient les choix politiques par lesquels le gouvernement flamand souhaite concrétiser la mobilité en Flandre. Le plan fixe des objectifs concrets. Les objectifs stratégiques suivants sont inclus :

- Garantir sélectivement l'accessibilité des hubs et portails économiques ;
- Permettre sélectivement à chacun de se déplacer en vue d'une pleine participation de chacun à la vie sociale ;
- Réduire l'insécurité routière afin de parvenir à une réduction du nombre de victimes de la route ;
- Améliorer la qualité de l'environnement routier, indépendamment de l'évolution de l'intensité de la mobilité ;
- Réduire les dommages causés à la nature et à l'environnement indépendamment des évolutions de l'intensité de la mobilité. Par ailleurs, on a également inclus les objectifs opérationnels ci-dessous dans la partie du projet de plan de mobilité Flandre 2013 :
- Améliorer la cohésion et la solidité du système de transport (OD1) ;
- Augmenter la qualité pour l'utilisateur des réseaux modaux (OD2); - Utilisation efficace et sûre du système de transport (OD3) ;
- Rendre le système de transport plus écologique et plus écoénergétique (OD4).

Le projet de plan de mobilité contient aussi un plan d'action qui suit l'analyse des facteurs critiques du succès. Ce plan d'action est divisé dans différents domaines d'action. Sous le point 'Domaine d'action 2 : Joindre efficacement, utiliser de façon optimale et renforcer de façon sélective les réseaux modaux', il est fait mention des autoroutes cyclables (sous la ligne d'action 6 : améliorer la fine articulation des réseaux) ainsi que des 'Missing Links' (sous la ligne d'action 8 : éliminer les liens manquants et goulets d'étranglement dans les réseaux principaux d'infrastructure).

### 2.2.2 Vision stratégique du Plan de politique spatiale de la Flandre

Le gouvernement flamand a approuvé, le 30 novembre 2016, le Livre blanc Plan de politique spatiale de la Flandre. Il s'agit d'une nouvelle étape formelle importante vers le plan de politique spatiale de la Flandre, qui remplacera le plan structurel spatial de la Flandre. Dans le Livre blanc, le gouvernement flamand formule des objectifs, des principes de développement spatial et des sites qui constitueront la base pour se mettre au travail ensemble et pour transformer l'espace de la Flandre.

Le 20 juillet 2018, le gouvernement flamand a approuvé la vision stratégique du Plan de politique spatiale de la Flandre (BRV). La vision stratégique inclut une perspective d'avenir et un aperçu des options politiques à long terme, concernant notamment les objectifs stratégiques. Le gouvernement flamand a ainsi donné une orientation qui entend utiliser une nouvelle philosophie et approche dans la politique spatiale.

La vision stratégique du BRV n'a pas le statut d'un projet de plan de politique spatiale, au motif qu'il n'a pas encore été approuvé de projet de cadres de politique. Il offre une base pour les décisions gouvernementales en vue de la réalisation de la vision.

La Flandre mise, à partir d'une vision stratégique, sur la stimulation d'une initiative locale pour déployer les objectifs de la vision stratégique du BRV dans la pratique. On détecte et on met en avant de bons exemples et des projets pilotes et jardins expérimentaux sont lancés. Il est aussi offert un soutien pour commencer la planification de la politique spatiale locale.

### **2.2.3 Politique intégrée de l'eau**

L'approche intégrale de la politique de l'eau s'exprime aussi dans la réglementation : à l'échelle européenne dans la directive-cadre Eau et dans la directive Inondation, et en Flandre dans le décret Politique intégrée de l'eau. En Flandre, le décret Politique intégrée de l'eau du 18 juillet 2003 constitue le cadre juridique et organisationnel pour la politique de l'eau. Le décret contient également la transposition de la directive-cadre sur l'eau et de la directive sur les inondations dans la législation flamande. En exécution de ce décret, il y a notamment des plans de gestion des ruisseaux.

Pour mettre en pratique la politique intégrée de l'eau, on a pris différentes initiatives et un certain nombre d'instruments de gestion sont disponibles, comme la deuxième note de politique de l'eau, le code de bonne pratique pour la conception, la construction et l'entretien de systèmes d'égout, la sécurité de l'approvisionnement en eau multicouche. Dans le cadre du projet Rond Ronse, outre les cartes de contrôle de l'eau et les cartes d'inondations pluviales et fluviales (en cours d'élaboration), une carte montrant les couches d'eau souterraine fragiles, une carte montrant les goulets d'étranglement relatifs à la migration des poissons, etc., les éléments spatiaux suivants revêtent de l'importance.

#### **2.2.3.1 Plans de gestion des ruisseaux**

Le territoire de la Flandre est divisé dans des plans de gestion des ruisseaux. Les onze parties spécifiques au bassin des plans de gestion de bassins hydrographiques mettent l'accent sur l'eau de surface dans le bassin. L'attention est accordée ici à la fois aux grands cours d'eau et aux petits ruisseaux. La région entourant Renaix appartient au bassin de l'Escaut supérieur. Le bassin de l'Escaut supérieur est l'un des ruisseaux plus petits. Il se trouve pour les quatre cinquièmes sur le territoire de la Flandre orientale et pour un cinquième sur le territoire de la Flandre-Occidentale. Par ailleurs, 21 communes se trouvent totalement ou partiellement dans le bassin. Les principales villes situées dans le bassin sont Oudenaarde, le long de l'Escaut, et Renaix, tout à fait au sud du bassin. Le nord du bassin se situe dans la région sablonneuse plus plate de la vallée flamande, le sud de la région sablo-limoneuse, avec au sud-est les Ardennes flamandes riches en relief et au sud-ouest l'interfluve entre l'Escaut et la Lys avec ses grands patins et son caractère fortement ouvert. Ces différences d'identité se traduisent dans des goulets d'étranglement spécifiques à la région et dans des opportunités pour la gestion des eaux.

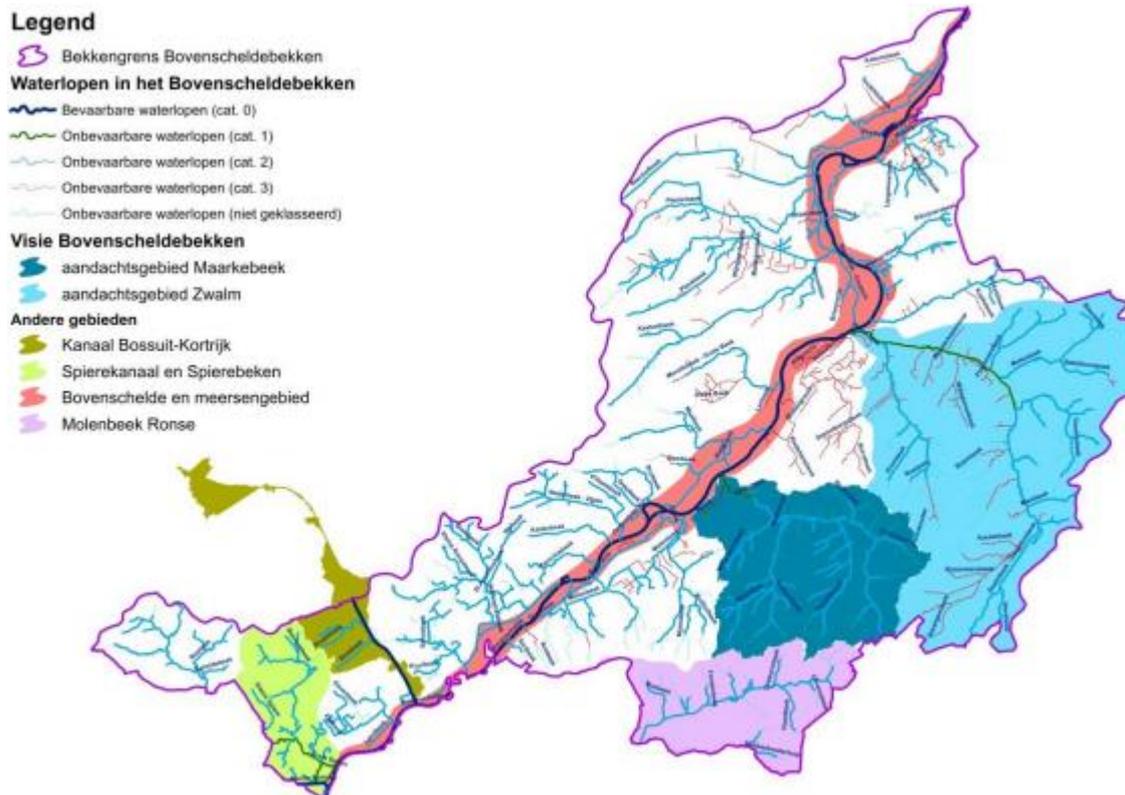


Figure 2-10 | Zones de priorité, zones d'attention et autres zones situées dans le bassin de l'Escaut supérieur. Source : <http://www.integraalwaterbeleid.be/nl/bekkens/bovenscheldebekken>

La vision aspire à une conservation optimale des zones de conservation de l'eau et des zones de rétention d'eau actuelles et potentielles. Elle aspire à une préservation des constructions/revêtements dans les zones de conservation de l'eau et dans les zones de rétention d'eau actuelles et potentielles. La multifonctionnalité de la conservation de l'eau et de la rétention d'eau avec les secteurs du logement et de l'industrie n'est pas indiquée. L'établissement de cette fiche est une traduction de cette vision.

### 2.2.3.2 Zones d'alerte

Le 29 mars 2013, le gouvernement flamand a approuvé un plan d'approche pour la préservation de la puissance de rétention d'eau des 'zones d'alerte'. En exécution de cette décision, le gouvernement a statué le 24 janvier 2014 sur une série de zones situées dans les bassins de Dender, de Bovenschelde, de Benedenschelde, de Nete, de Demer et de la Meuse.

Les zones d'alerte sont des zones non encore développées avec une dure affectation de plan de secteur (zone d'habitation, zone industrielle,...) qui peuvent aussi remplir une fonction dans l'approche de l'inondation au motif qu'elles peuvent être inondées ou parce qu'elles font office d'une éponge naturelle en raison de propriétés spécifiques du sol.

Les zones d'alerte pertinentes pour le projet Rond Ronse sont la zone d'alerte 'De Klijpe – Rode Mutsiaan et Deurnemeers, toutes deux approuvées par le gouvernement flamand le 31/03/2017.

La zone d'alerte (partie au nord) 'De Klijpe – Rode Mutsiaan' est située dans une zone effectivement inondable, entre l'OS 400 et le petit cours d'eau situé au milieu de la zone d'alerte. Juste en aval de

la zone, le bassin OS 400 est situé dans une large zone effectivement inondable (peut-être en conséquence du fait qu'elle est voûtée). La partie au sud se situe aussi dans une zone potentiellement et effectivement inondable (le long du Molenbeek à Renaix).

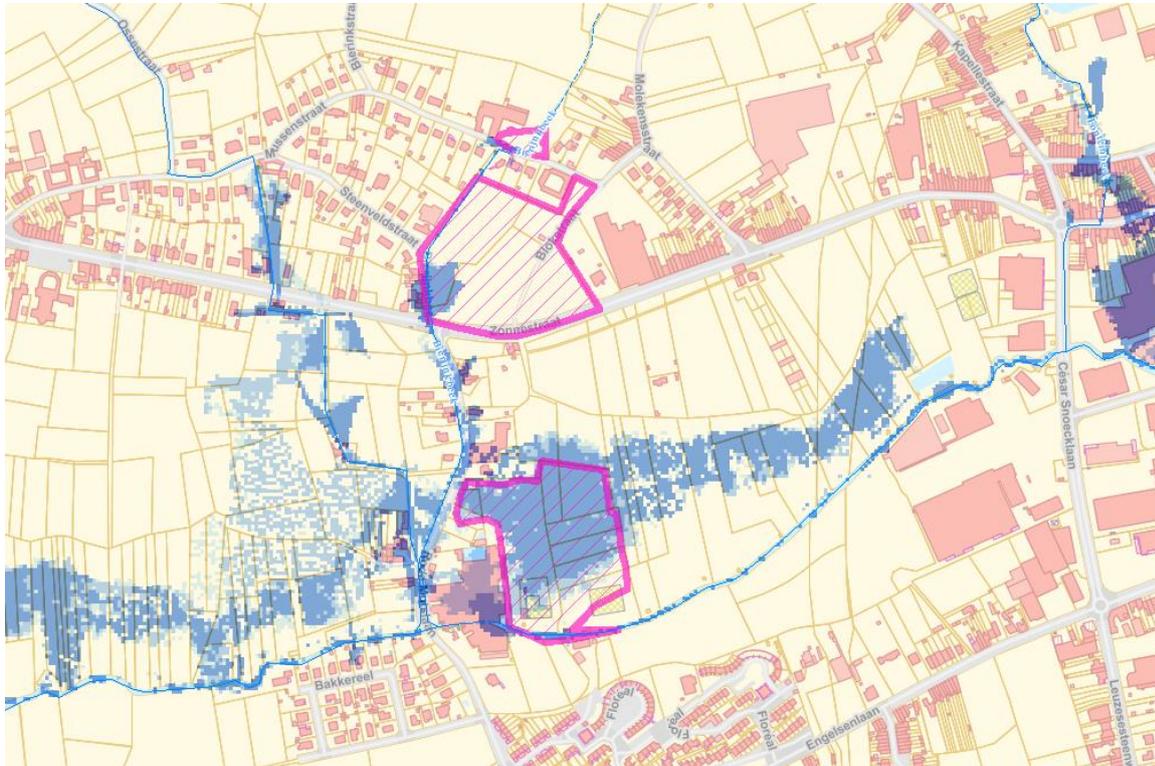


Figure 2-11 | Zone d'alerte 'De Klijpe – Rode Mutslaan'

La zone d'alerte est située en partie dans une ZRI et dans une zone effectivement inondable (moitié nord). La sous-zone au sud se trouve uniquement dans une zone potentiellement inondable. La zone d'alerte se situe aussi en partie dans la zone de conservation de l'eau. En 2010, il n'a pas été cartographié d'inondations dans cette région, mais la zone d'alerte se situe partiellement dans une ZRI. La zone d'alerte est traversée par le ruisseau OS041a. Ce ruisseau se jette en aval dans le St. Martensbeek pour se perdre ainsi en Wallonie, dans la Fausse Rone.

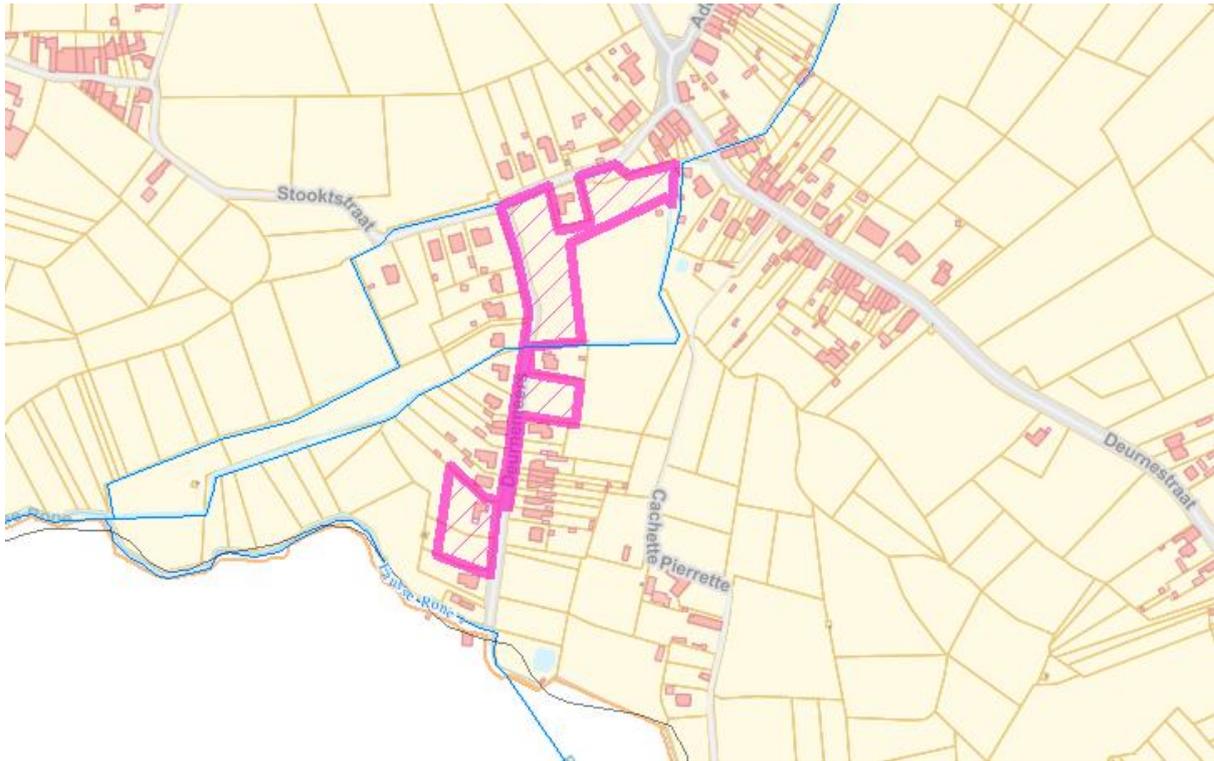


Figure 2-12 | Zone d'alerte 'Deurnemeers'

#### **2.2.4 Province de Flandre orientale : Réalisation de ZIC Maarkebeek**

Le Maarkebeek est un cours d'eau qui prend sa source dans la commune wallonne de Vloesberg (Flobecq) et qui se jette dans l'Escaut à hauteur d'Audenarde. Le bassin versant et la vallée de ce cours d'eau se trouvent pour la majeure partie dans la commune de Maarkedal, mais s'étendent aussi sur les communes de Renaix, de Vloesberg et d'Horebeke.

Le bassin versant du Maarkebeek est caractérisé par des problématiques liées à l'eau, dont une forte inondation. Dans le cadre d'une approche intégrale de la problématique des inondations, la Province de Flandre orientale prévoira deux zones d'inondations contrôlées (ZIC) à hauteur du Borgtmolen et du Romansmolen à Maarkedal.

Dans le cadre de la réalisation de ces deux ZIC, un trajet de formation de vision et de participation a récemment été réalisé à Maarkedal, et donc en partie dans la zone du plan du projet présent. L'implication locale constitue en effet un pilier important dans le processus de la réalisation des ZIC. Les expériences tirées de ce trajet peuvent peut-être aussi constituer des informations précieuses à intégrer dans le projet Rond Ronse.

## **2.2.5 Note centrale intitulée « Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050 » (fais de l'espace pour la Flandre-Orientale 2050)**

Avec la note centrale intitulée « Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050 », la province de Flandre orientale a réfléchi sur l'utilisation de l'espace dans la province. La présente note décrit la politique spatiale à laquelle la Province aspire à long terme. La Province entend utiliser l'espace de façon intelligente pour avoir, en 2050, un bon environnement et des conditions climatiques saines. La stratégie de l'espace doit, à terme, remplacer le schéma structurel d'aménagement provincial.

La note formule huit valeurs centrales ou éléments constitutifs à partir desquels la Province entend donner exécution à sa politique spatiale. Ces huit valeurs centrales sont transposées dans un cadre concret de contrôle sur la base de quatre principes spatiaux.

### 1. Proximité et accessibilité :

- Les développements spatiaux sont réunis à des endroits qui sont multimodaux ou sont désenclavés
- La structure de la mobilité renforce l'accessibilité multimodale d'emplacements de carrefour

### 2. Utilisation de l'espace multiple et intensive :

- La meilleure solution spatiale est la solution qui utilise le plus l'espace rare.
- Les nouvelles réclamations relatives à l'espace qui ne défendent qu'une seule partie ne sont pas souhaitées et sont inachevées.
- L'utilisation multiple/intensive de l'espace doit augmenter la qualité spatiale.

### 3. Renforcer les services écosystémiques :

- Le développement spatial doit tenir compte des services écosystémiques fournis par l'environnement
- Les développements spatiaux doivent respecter les services écosystémiques et les renforcer si possible
- Violation de services écosystémiques non souhaitée, éviter, réparer et/ou compenser.

### 4. Viabilité financière sociale :

- Équilibre entre les plus-values spatiales et sociales à court et à long terme. Long terme : coûts de l'entretien, exploitation, réemploi et utilisation irréversible de l'espace
- Chercher un équilibre social correct entre les désirs et les charges

## 2.2.6 Plan de mobilité de Renaix (2014)

Le plan de mobilité de Ronse a été élargi et approfondi et a reçu un avis favorable à la Commission régionale de la mobilité du 14 mai 2014. Les aspects suivants sont pertinents pour le projet Rond Ronse :

Dans la version approfondie du plan de mobilité de Ronse, les objectifs suivants sont définis :

- Assurer la sécurité routière
- Garantir l'accessibilité
- Améliorer la viabilité
- Garantir l'accès
- Accent sur la nature et l'environnement

Avec les trois premiers objectifs, l'arrivée de la « nouvelle N60 » joue un rôle important. Sur le plan spatial, les goulets d'étranglement et opportunités suivants sont décrits :

- Activité difficilement désenclavée
- Trafic continu dans le centre
- Abords de la gare sans attrait
- Effet de barrière du chemin de fer
- Liaison centre – collines vertes

En ce qui concerne le trafic motorisé, on attend pour beaucoup de choses la venue des nouvelles routes de déviation N60 et N48a. Celles-ci sont considérées comme une évolution pour le trafic de contournement, le manque de confort sur la route et les embouteillages causés par les poids lourds dans le centre de Renaix. Ce n'est que si les routes de déviation sont terminées, qu'on pourra travailler au centre à circulation réduite « De Vrijheid » (la liberté), au réaménagement des voies d'accès et du ring urbain en tant que boulevards, nouveau plan des transports lourds, nouvelle catégorisation des routes.

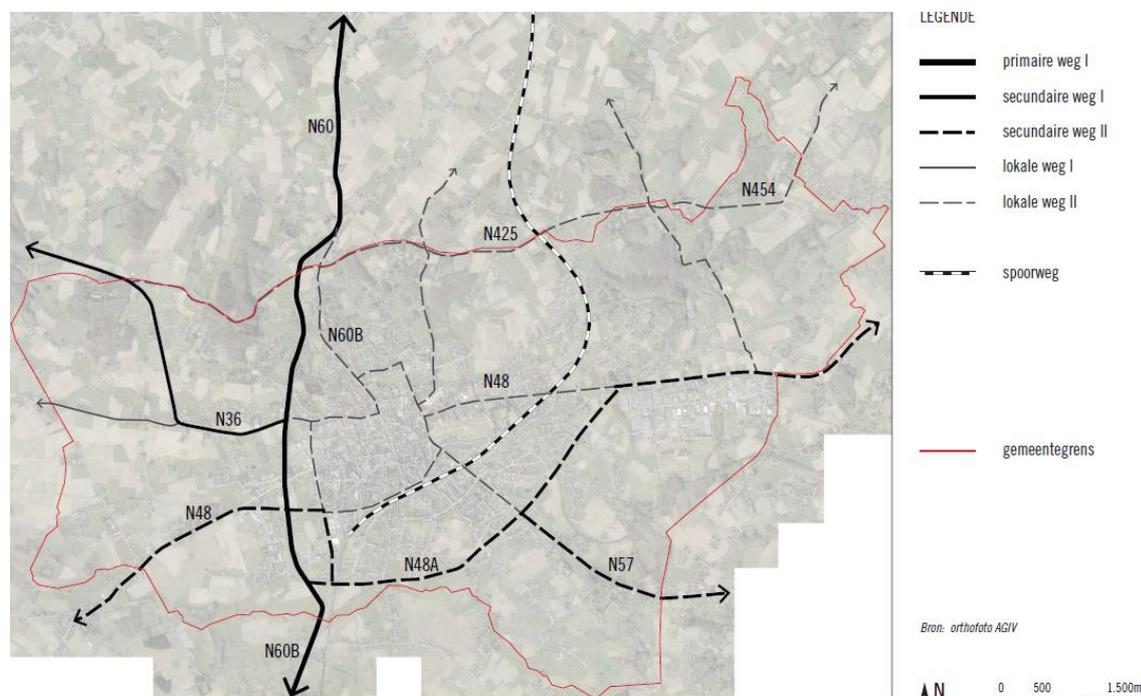


Figure 2-13 | Catégorisation des routes (Source, approfondissement et élargissement du plan de mobilité de Renaix)

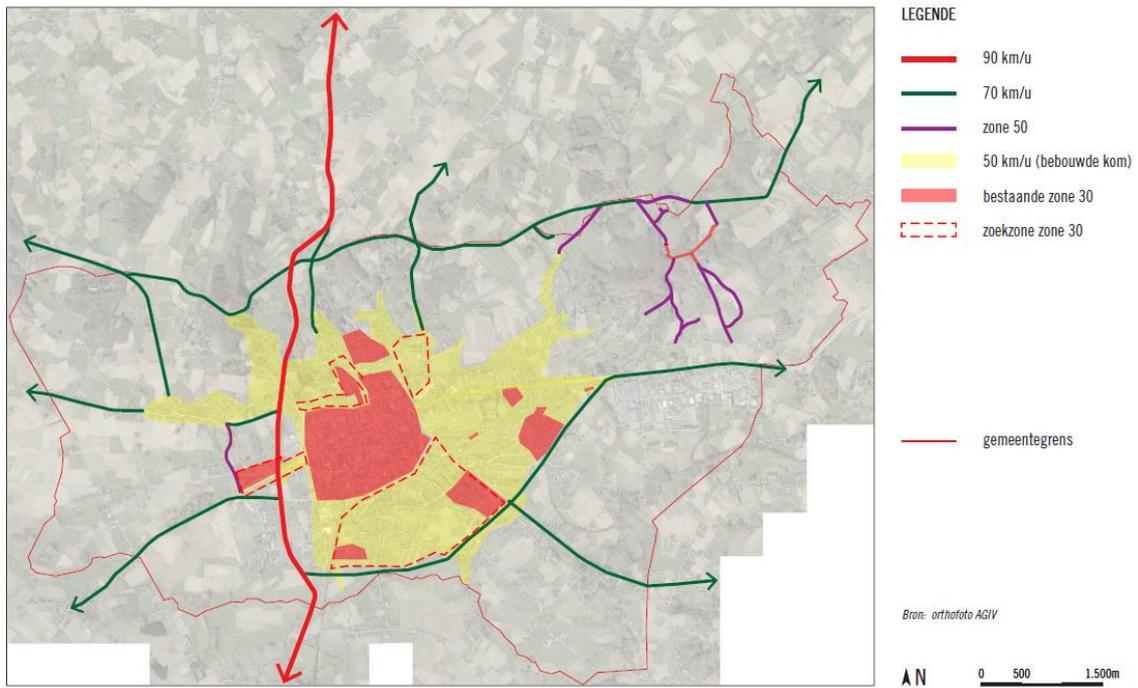


Figure 2-14 | Régimes de vitesse (Source, approfondissement et élargissement du plan de mobilité de Renaix)

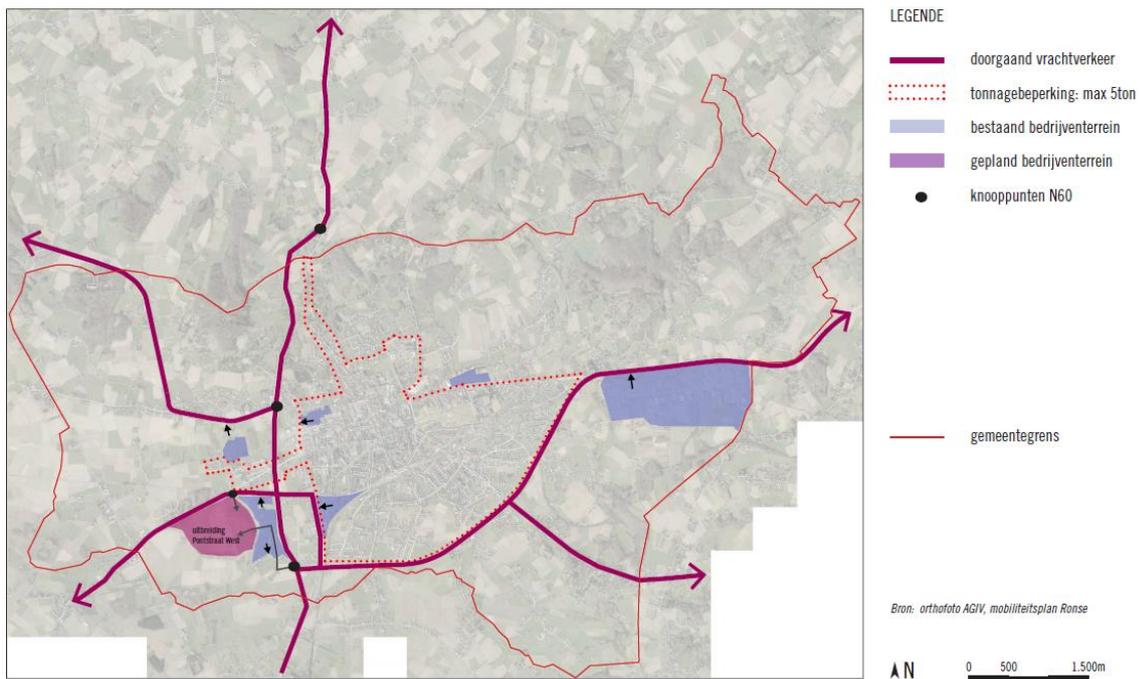


Figure 2-15 | Plan des routes pour le transport lourd après construction de la N60 et de la N48a (Source, approfondissement et élargissement du plan de mobilité de Renaix)

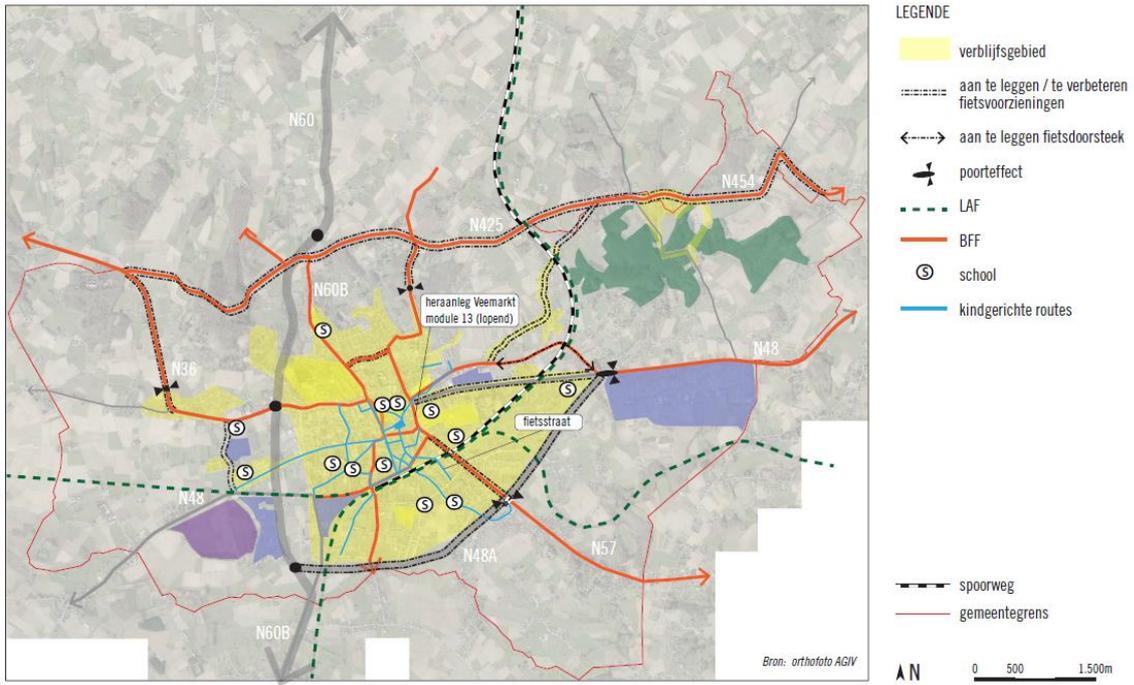


Figure 2-16 | Infrastructure cyclable souhaitée (Source, approfondissement et élargissement du plan de mobilité de Renaix)

## 2.2.7 Plan de mobilité de Maarkedal

Le plan de mobilité de Maarkedal a été élargi et approfondi et a été approuvé le 18 juin 2014. Les aspects suivants sont pertinents pour le projet Rond Ronse :

Maarkedal se situe entre les villes d'Audenarde et de Renaix et dépend de ces villes pour les commodités supralocales. L'espace ouvert à la primauté, les noyaux d'habitation constituent plutôt des bandes le long des routes régionales dans la commune. À Maarkedal, il n'est pas prévu de grands projets spatiaux qui auront un grand impact en termes de mobilité.

À l'aide d'un plan de mobilité durable, Maarkedal entend rendre la commune plus viable, plus sûre et plus accessible et faire reculer les dommages à l'environnement et à la nature. Maarkedal opte pour des solutions de mobilité durables et, à cet égard, part du principe STOP, mais souligne qu'il ne s'agit pas d'une politique anti-voiture.

Maarkedal se situe environ au milieu du maillon E40 – E17 – E429. La N60, voirie primaire de type I, passe par Maarkedal. Juste au nord se trouve la N8 et juste au sud passent la N36 et la N48. Il s'agit de voies secondaires.

Il n'y a pas de grands problèmes de mobilité à Maarkedal. En regardant la mobilité à partir du principe STOP, Maarkedal entend stimuler ses habitants à se déplacer de façon plus durable. Concrètement, Maarkedal se concentre sur l'aménagement de nouvelles pistes cyclables, la revalorisation de voies lentes et un plan actualisé de la vitesse pour rendre les déplacements à pied ou à vélo plus attractifs.

Maarkedal est desservie par deux lignes de bus régionales entre Oudenaarde et Renaix. Les fréquences sont limitées et principalement axées sur les écoliers. La ligne de chemin de fer Renaix – Oudenaarde – Gand passe sur le territoire de Maarkedal, mais il n'y a plus de gares. Maarkedal souhaite la réouverture de la gare d'Etikhove pour dynamiser le transport public et faire diminuer la forte dépendance de la voiture.

Dans les objectifs à atteindre de la N60, le nombre de ramifications à Maarkedal jusqu'à 1 carrefour est retenu à Maarkedal, à hauteur de Nurkerke. Par ailleurs, le nouveau tracé de la déviation routière autour de Renaix commence sur le territoire de Maarkedal. Dans le plan de mobilité, on part du principe qu'ainsi quelques flux de circulation locaux se déplaceront, sans grande influence sur la mobilité à Maarkedal.

Les actions décrites dans le plan de mobilité sont les suivantes :

- Actualisation de la catégorisation des routes, diminution du nombre de ramifications sur la N60 ;
- Élaboration d'une politique claire de la vitesse, avec un plan univoque de la vitesse ;
- Développement et réalisation du réseau des pistes cyclables supralocal et local, avec une attention accordée aux voies lentes ;
- Maarkedal est la partie demanderesse de la réouverture de l'arrêt à Etikhove, avec l'accent mis sur les heures d'école et les week-ends.

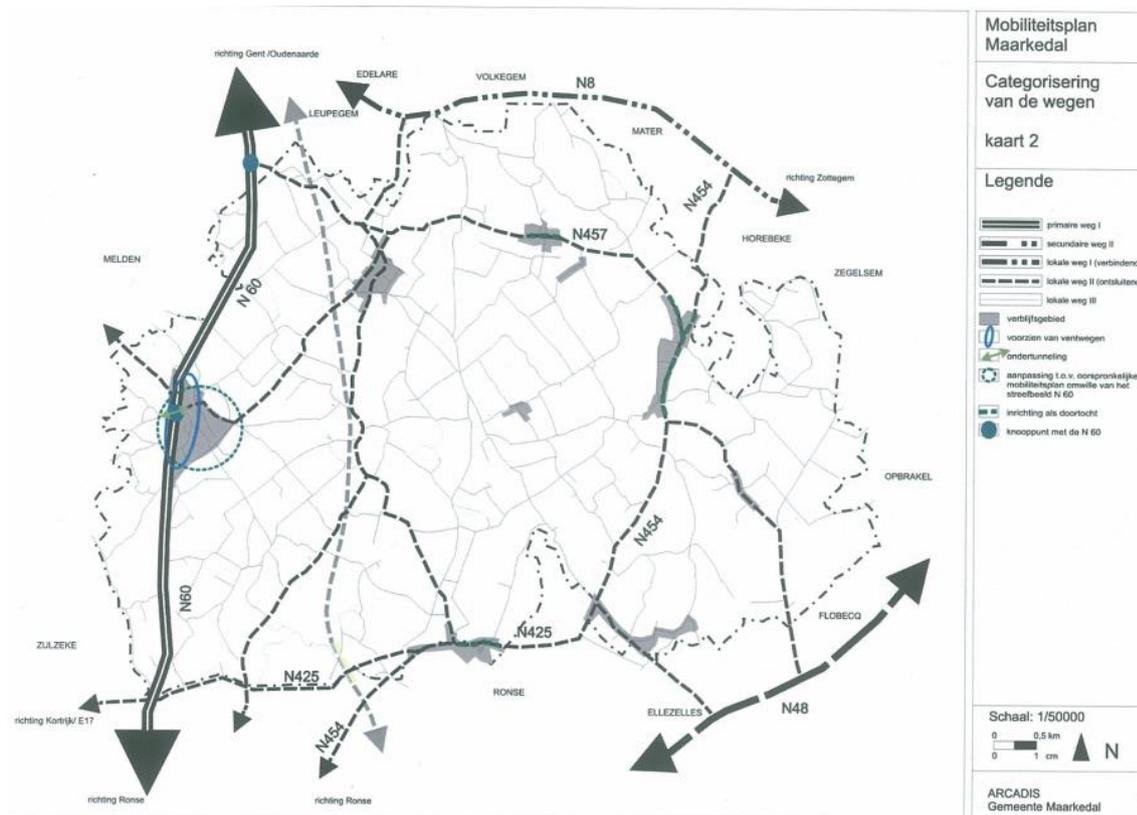


Figure 2-17 | Catégorisation des routes (Source, approfondissement et élargissement du plan de mobilité de Maarkedal)

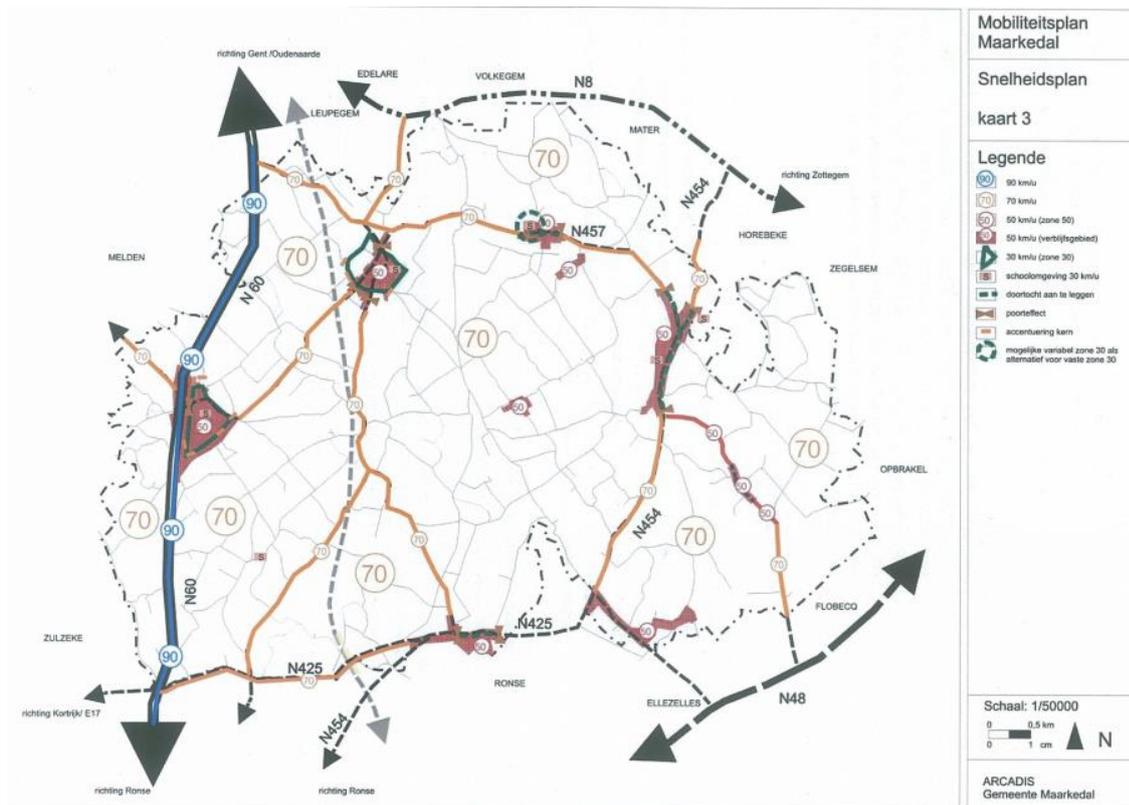


Figure 2-18 | Régimes de vitesse (Source, approfondissement et élargissement du plan de mobilité de Maarkedal)

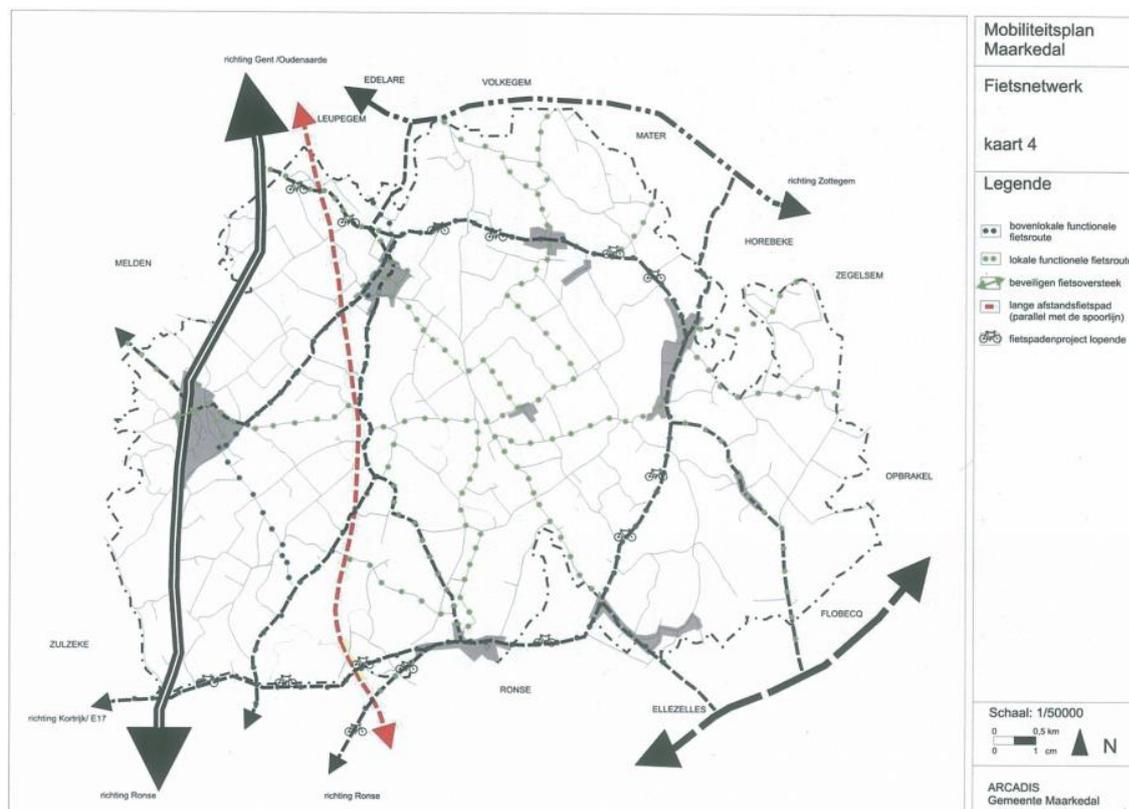


Figure 2-19 | Infrastructuur cyclable souhaitée (Source, approfondissement et élargissement du plan de mobilité de Maarkedal)

## 2.2.8 Plan de mobilité de Kluisbergen

- Le plan de mobilité de Kluisbergen a été élargi et approfondi et a reçu un avis favorable à la Commission régionale de la mobilité du 18 juin 2012. Les aspects suivants sont pertinents pour le projet Rond Ronse :
- Kluisbergen est la commune située de Flandre orientale située le plus au sud-est et se trouve dans le « Zuidelijk openruimtegebied ».
- Kluisbergen ne joue pas de rôle sur le plan des commodités supralocales, sauf en ce qui concerne la récréation.
- Le potentiel économique est limité. Pour la plupart des commodités, Kluisbergen dépend de Renaix, d'Audenarde, de Courtrai et de Gand.
- C'est pourquoi la commune entend principalement miser sur le renforcement des fonctions récréatives avec de bonnes liaisons à pied et à vélo.
- Kluisbergen n'est pas traversée par des voies primaires. La N60 (voie primaire I) se trouve juste à l'est de Kluisbergen. La N36 (Renaix – frontière Flandre occidentale) et la N8 (du raccordement avec la N8 à Berchem jusqu'à la N60) ont été sélectionnées en tant que voies secondaires de type I et désenclavent Kluisbergen sur le réseau supérieur des voiries, à savoir la N60 au nord et à l'ouest et l'E17 à l'ouest. La N425 – Zandstraat est une route complémentaire importante reliant la N36 et la N60.
- Il n'y a pas de liaison ferroviaire.
- De Lijn a une ligne de bus fréquente Oudenaarde – Avelgem qui passe à Kluisbergen. La ligne de bus régionale Renaix – Avelgem passe également par Kluisbergen, mais seulement 3 à 4 fois par jour. Cette ligne de bus est complétée par le phonebus Ardennes flamandes.
- Vu les constructions dispersées, il n'est pas souhaitable d'élargir ce service de bus.
- La route continue dans la Kerkstraat-Stationstraat entre en conflit avec la viabilité dans le centre de Berchem.
- Investissements dans le réseau cyclable, tant fonctionnel que récréatif, réalisés en améliorant l'infrastructure et en s'attaquant aux barrières.

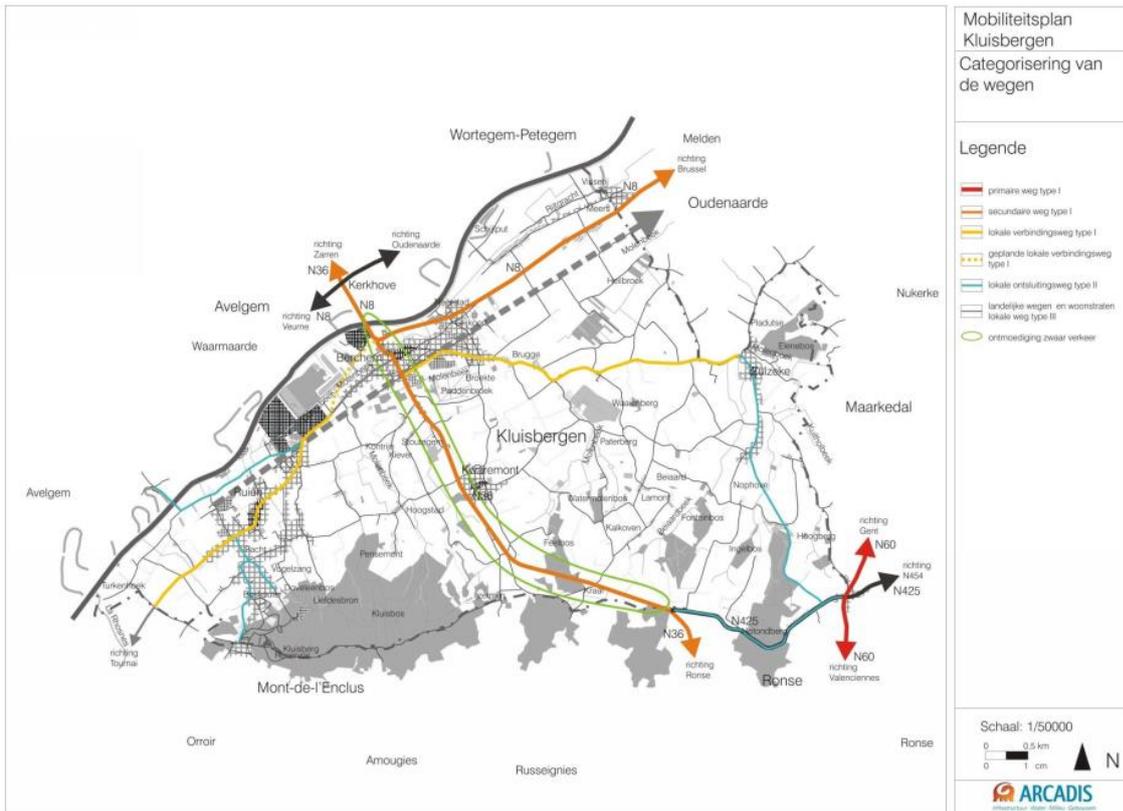


Figure 2-20 | Catégorisation des routes (Source, approfondissement et élargissement du plan de mobilité de Kluisbergen)

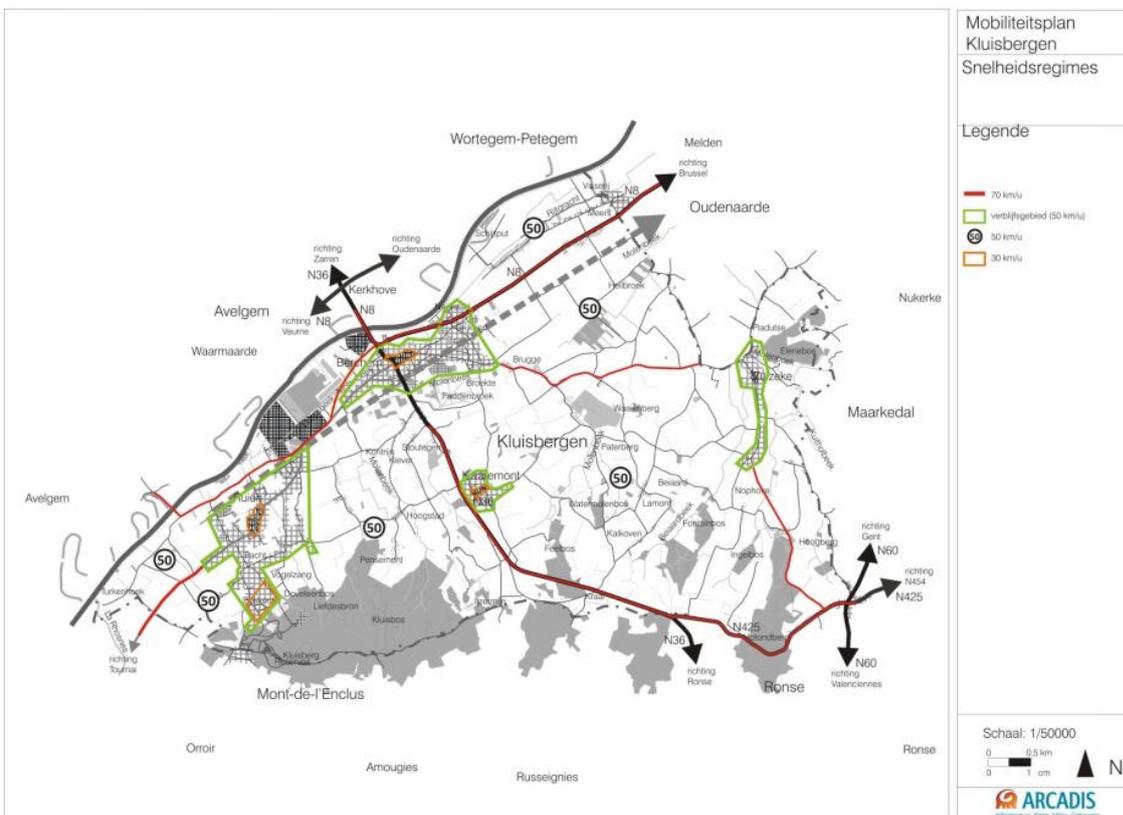


Figure 2-21 | Régimes de vitesse (Source, approfondissement et élargissement du plan de mobilité de Kluisbergen)

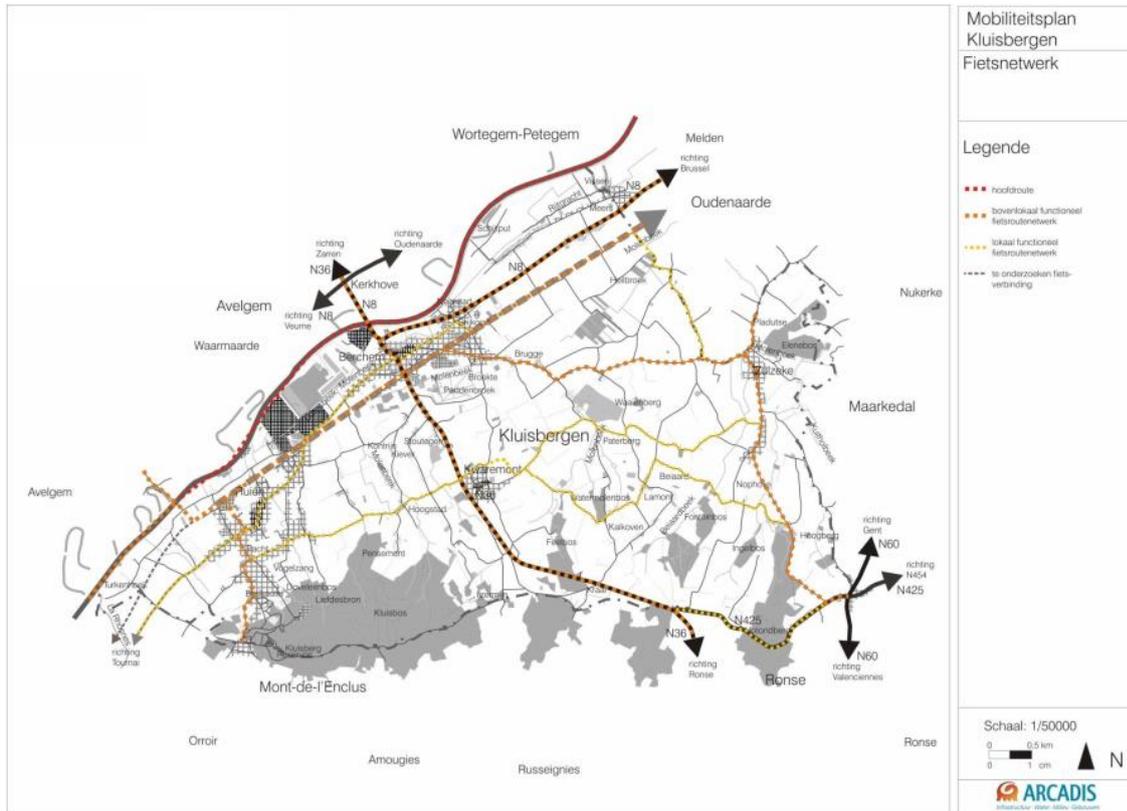


Figure 2-22 | Infrastructuur cyclable souhaitée (Source, approfondissement et élargissement du plan de mobilité de Kluisbergen)

## 2.2 Études pertinentes

### 2.2.1 Paysage spatial cible N60 (2005)

En 2005, l'AWV Flandre orientale (l'actuel Département du MTP - Mobilité et Travaux publics) a rédigé une étude des objectifs à atteindre pour la N60. Plus spécifiquement, l'étude se concentre sur le tronçon routier à partir du complexe de raccordement avec l'E17 à De Pinte jusqu'au raccordement avec la N60 prévue et existante à hauteur de la frontière de la province au sud de Renaix. Le but de l'étude était d'établir un objectif spatial à atteindre en fonction du réaménagement prévu de la N60 en tant que voie primaire de catégorie 1.

Jusque juste avant Renaix, la N60 a déjà été aménagée en tant que voie 2x2. Pour cette partie, il a été formulé des propositions dans les objectifs à atteindre, afin de réaménager la voirie selon les principes d'aménagement d'une voie primaire de type I, telle que reprise dans le RSV. À hauteur de Renaix, on n'a pas encore construit la nouvelle N60. Dans les contours de la bande de réservation du plan de secteur, on a élaboré, dans le cadre de ces objectifs à atteindre, une proposition pour l'aménagement d'une nouvelle partie de la N60 selon les principes d'aménagement d'une voie primaire de type I. Dans le concept d'ingénierie de la circulation, la route de déviation au sud a également été impliquée. Ce n'était pas le but de mettre en doute, dans cette étude, la bande de réservation, telle que celle-ci a été prévue sur le plan de secteur.

Deux carrefours ont été retenus à Renaix :

- le carrefour avec la rue du Soleil N36 (route secondaire de type 1), qui désenclave la ville depuis le nord, ainsi que le désenclavement principal sont pour le centre urbain de Renaix ;
- le carrefour avec la route de déviation au sud N48a (voie secondaire de type 2), qui désenclave la ville depuis la direction du Hainaut.

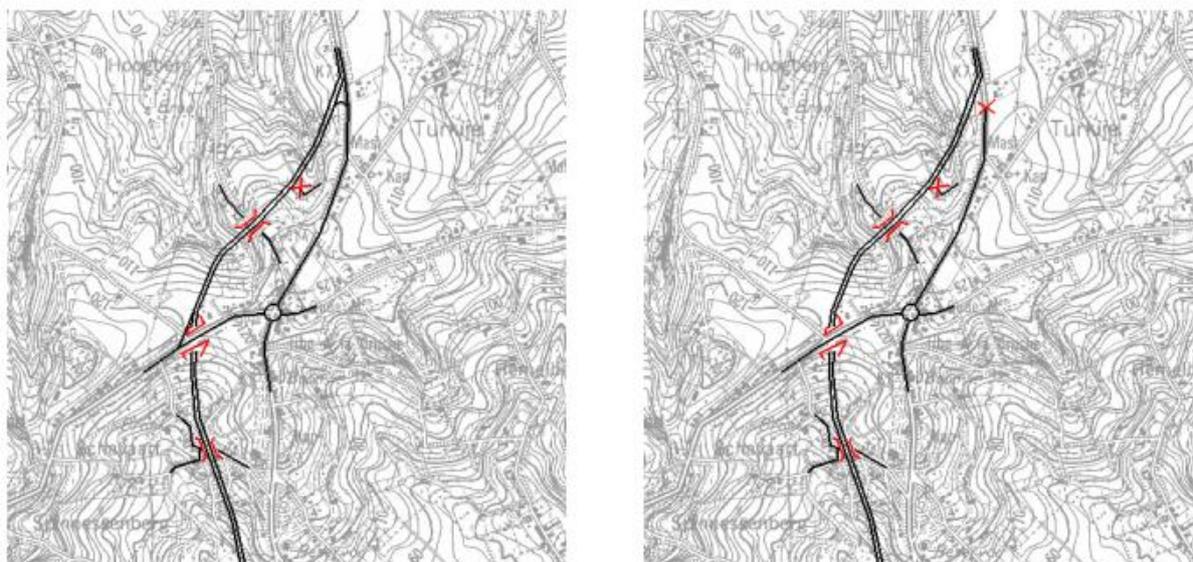


Figure 2-23 | Configuration du carrefour Turquie (temporairement versus définitivement)

Par ailleurs, des carrefours dénivelés ont été prévus à hauteur du boulevard des Anglais, de la Nouvelle chaussée de Tournai, de la rue Fiertelmeers et de la rue de la Chapelle.

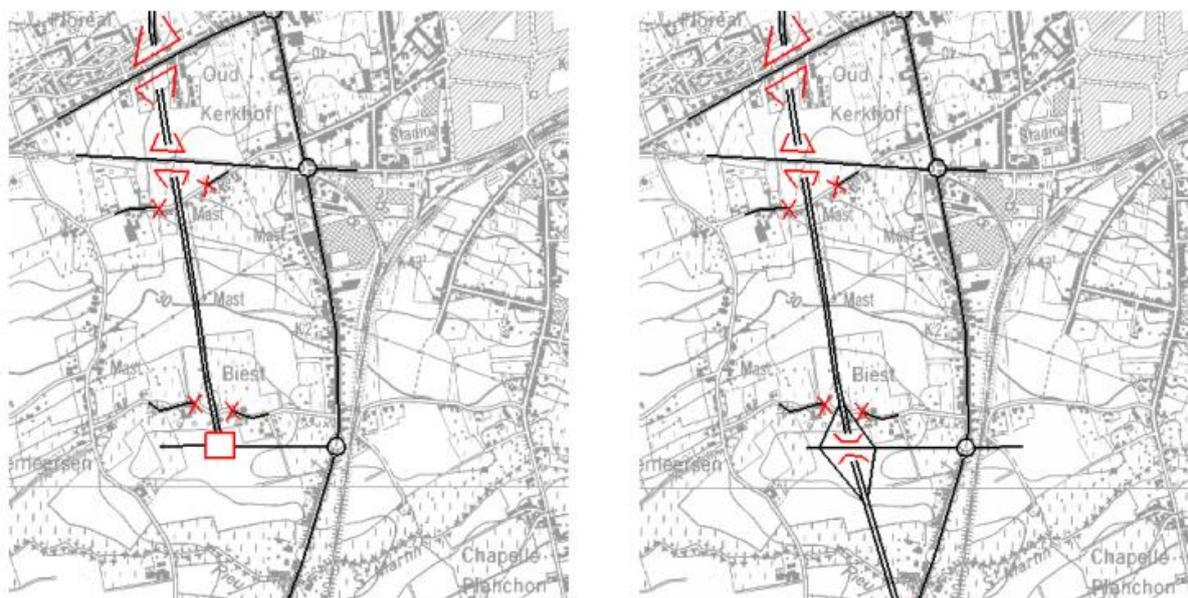


Figure 2-24 | Configuration de carrefour du carrefour N48a (temporairement versus définitivement)

Le concept avec 2 carrefours est l'aperçu de la situation finale compte tenu de la construction de la N48a à Renaix. Tant que cela ne sera pas arrivé, il est conservé un carrefour 'provisoire' à hauteur du début de la bande de réservation sur le territoire de la commune de Maarkedal. Ainsi, le confort sur la route dans les quartiers au nord de la ville de Renaix et l'accessibilité de la zone industrielle Petite France peuvent être garantis.

Enfin, il est également tenu compte, dans l'étude réalisée dans le développement du concept, des désenclavements d'héritage et de la circulation en vélo. Dans l'étude des objectifs à atteindre, les désenclavements d'héritage directs ne sont pas autorisés. Le désenclavement de zones industrielles ou de terrains d'entreprises se déroule par le biais des carrefours. En ce qui concerne la circulation des vélos, cela est organisé de façon permanente par le biais du réseau local de voiries. Il est toujours possible aux cyclistes de traverser la voie primaire, notamment à hauteur des deux carrefours qui sont également repris dans l'étude.

Dans le volet urbanistique de l'étude des objectifs à atteindre, on regarde notamment les zones où la route interfère avec le tissu urbain. Deux objectifs ont été filtrés de cette partie de l'étude.

Premièrement, il faut limiter au maximum les nuisances et, deuxièmement, il faut éviter une formation de barrière physique et visuelle en préservant autant que possible les liaisons existantes. Par ailleurs, on cite également dans le volet urbanistique de l'étude que la liaison spatiale avec l'environnement peut être accentuée localement et que la végétalisation de la route peut constituer un élément fort pour le caractère urbain.

Dans la vision partielle intitulée « *Stedelijk gebied Ronse* » (zone urbaine de Renaix) (sous-zone 5), les objectifs à atteindre se fondent sur les longues-vues sur le paysage prononcé pour mettre en avant un étroit ensemble législatif relatif au transport routier en tant que concept spatial pour la sous-zone 4. Ces longues-vues sont là grâce à la topographie de la zone.

Le projet de note formule néanmoins aussi déjà la proposition suivante (traduction libre) : *'sans discussion, un tunnelling de la N60 allant d'avant la rue Zeelstraat jusqu'après le Schavaart cause, d'un point de vue paysager, le moins de nuisance par rapport à la zone la plus vulnérable.*

Pour la zone située rue du Soleil, l'objectif à atteindre se concentre fortement sur le fait que la voirie future coïncide ici avec la périphérie urbanisée de Renaix et sur les opportunités et problèmes que cela entraîne. Les objectifs à atteindre optent pour une jonction centrale et au sud, ainsi que pour le 'pontage' des liaisons transversales telles que la Kapellestraat, l'Engelsenlaan, et cætera. Cette facette interfère évidemment aussi avec le rôle que la N60 assume dans la Délimitation de la zone de petite agglomération de Renaix.

## **2.2.9 Reporting sur les effets environnementaux dans le cadre du prolongement de la N60**

### **2.2.9.1 RIE du Plan Liaison manquante N60 à hauteur de Renaix**

En 2008, on a commencé l'élaboration d'un RIE du plan, lequel a été approuvé le 10 juin 2013. Après la fin de la procédure du RIE du plan, on a établi un PRES pour l'alternative de préférence.

L'alternative telle que reprise dans le PRES est ressortie du reporting sur les incidences environnementales, sur la base d'aspects liés à l'ingénierie de la circulation, spatiaux et paysagers, comme étant la plus souhaitable.

Comme nous l'avons déjà indiqué dans l'historique, le PRES a été annulé par le Conseil d'État.

Dans ce RIE du plan, on a examiné dans une première phase, outre l'alternative zéro (situation existante conservée, mais avec des développements en conséquence d'une politique décidée et par le développement autonome de facteurs environnementaux), les alternatives suivantes avec chacune leur emplacement spécifique :

- l'alternative 1 passait à l'ouest de l'actuelle N60 entre le Kuithol et le Hoogberg, puis entre le bois de la Fontaine et le bois Ingel, pour ensuite se raccorder à l'actuelle N36 ;
- l'alternative 2 correspondait au projet de base dans lequel un tracé est indiqué le long de l'axe central de la bande de réservation sur le plan de secteur ;
- l'alternative 3 avait pour point de départ le suivi, pour autant que possible, de la N60 existante jusque juste après la Schavaarthelling ;
- l'alternative 4 consistait dans un long tunnel foré. Ce tunnel creusera au nord, environ à hauteur de la ferme Onkerij, le flanc nord de la colline pour ensuite probablement revenir à la surface sur le flanc sud, à hauteur de Spinessenberg ;
- l'alternative 5 passait, pour la partie au nord, à l'est de la zone de réservation, le long du Hemelberg vers la Schavaarthelling et s'y raccorde sur la partie déjà existante de la N60 ;
- l'alternative 6 est l'alternative du plan la plus à l'est, le tracé routier le long du hameau Turkije vers Ten Berge étant dévié, pour aboutir sur la N48 près de la zone d'activité économique Klein Frankrijk. La variante 6a passait localement à l'est du quartier Turkije, où l'alternative du plan n° 6 passait à l'ouest de Turkije.

Par ailleurs, deux alternatives de participation ont également été prises en considération. Dans la première alternative de participation, la César Snoecklaan était prolongée sur le Spinessenberg jusqu'à la Kruisstraat. Dans la seconde alternative de participation, le tracé court le long de la Zandstraat sur le hameau de Klijpe et il se raccorde sur la N60 à la frontière linguistique.

Il est ressorti de cette première phase du RIE du plan que la partie du tracé du plan de secteur (alternative du plan n° 2) au sud de la Kapellestraat était le tracé le plus optimal. Pour la partie au

nord toutefois, qui court le long d'une zone ZPS et qui traverse un mouillage constaté, il a été nécessaire de mener une étude approfondie, par laquelle on a examiné l'utilisation du tracé existant de la N60 (alternative du plan n° 3). Est ressortie de cette étude approfondie une alternative intermédiaire (alternative du plan n° 23) qui a été choisie par le gouvernement flamand en tant qu'alternative de préférence au motif que cette alternative a été mise à l'avant comme étant l'alternative la plus atténuante.

#### **2.2.9.2 RIE du projet « Réalisation du lien manquant Prolongement de la N60 à Renaix »**

Pour l'alternative de préférence qui a été reprise dans le PRES N60 annulé, un RIE du projet a aussi été établi, sous le numéro de dossier PR2049.

Dans le RIE du projet, on examine les effets de l'élaboration ultérieure du tracé de préférence et une Évaluation appropriée est aussi incluse. Le RIE du projet a été approuvé par le Service RIE le 23 mars 2015.

#### **2.2.10 Bouwmeesterscan ville de Renaix (décembre 2018)**

Le 21 décembre 2017, le gouvernement flamand et le bourgmestre flamand Leo Van Broeck ont lancé un appel aux administrations communales à se porter candidat pour le Bouwmeester Scan. Avec le Scan, les administrations communales peuvent définir une politique pour travailler avec une utilisation de l'espace durable et meilleure. Il permet aux administrations locales de faire établir pour leur commune un diagnostic des forces et faiblesses spatiales et politiques. Cela en vue du développement d'un agenda et de projets concrets pour la transition vers un environnement durable. Sur la base du diagnostic, on propose des ambitions résumées qui aboutissent à quatre projets stratégiques, pour lesquels on a réalisé une première exploration spatiale dans le Bouwmeester Scan.

Avec 59 autres administrations communales, Renaix s'est portée candidate pour ce Bouwmeester Scan. Ensuite, le groupe cible du Bouwmeester Scan a sélectionné trente demandes. La ville de Renaix était parmi les 30 communes sélectionnées qui ont commencé, en 2018, à réaliser le Bouwmeester Scan. Le rapport final du Bouwmeester Scan pour Renaix a été délivré en décembre 2018.

#### **2.2.11 Autoroute cyclable F421**

Pour le compte de la Région flamande et en collaboration avec les communes de Flandre orientale, la province a dessiné un réseau d'autoroutes cyclables et un réseau de pistes cyclables fonctionnel supralocal. Avec ce réseau, la province et la Région flamande entendent encourager les gens à utiliser le vélo pour leurs petits déplacements pour se rendre à l'école, au travail ou au magasin.

Les autoroutes cyclables constituent les axes principaux reliant, pour les cyclistes, les villes et carrefours économiques flamands. Une autoroute cyclable permet de faire du vélo de ville en ville, en toute sécurité et de façon confortable, sur de plus longues distances. Les autoroutes sont aménagées en tant que route 'étirée' : tout droit et autant que possible sans conflit avec les carrefours sécurisés. La province est le maître d'ouvrage des autoroutes cyclables ; les communes reprennent ensuite l'infrastructure cyclable aménagée et veillent à leur entretien.

En janvier 2018, la Province de Flandre orientale a publié une carte reprenant les autoroutes cyclables présentes dans la province.



Figure 2-25 | Carte des autoroutes cyclables Flandre orientale – janvier 2018

À Renaix, l'autoroute cyclable F421 est reprise sur la carte en tant qu'autoroute cyclable et suit l'ancienne voie de chemin de fer qui va d'Avelgem à Geraardsbergen en passant par Renaix, d'est en ouest, sur une longueur de 14 km.



Figure 2-26 | Extrait de la carte Autoroutes cyclables Flandre orientale, janvier 2018

Dans les Ardennes flamandes, cette autoroute cyclable constitue une liaison plate qui permet également des déplacements journaliers plus longs. À Ellezelles, cette autoroute cyclable est réalisée en tant que 'route de RAVel' à travers la Wallonie. À Renaix, l'autoroute cyclable sera aménagée prioritairement avec des fonds européens. Le projet fait partie du projet Interregproject 'Eurocyclo', qui implique la réalisation de la route cyclable européenne EuroVelo 5. Cette route passe à Renaix, au-dessus de l'autoroute cyclable F421. La province du Hainaut et la Région wallonne construisent la liaison en direction de la F45, d'Avelgem et de Kluisbergen. À Flobecq et à Lessines aussi, les RAVels seront réalisés. Il faut encore démarrer l'étude pour Geraardsbergen.

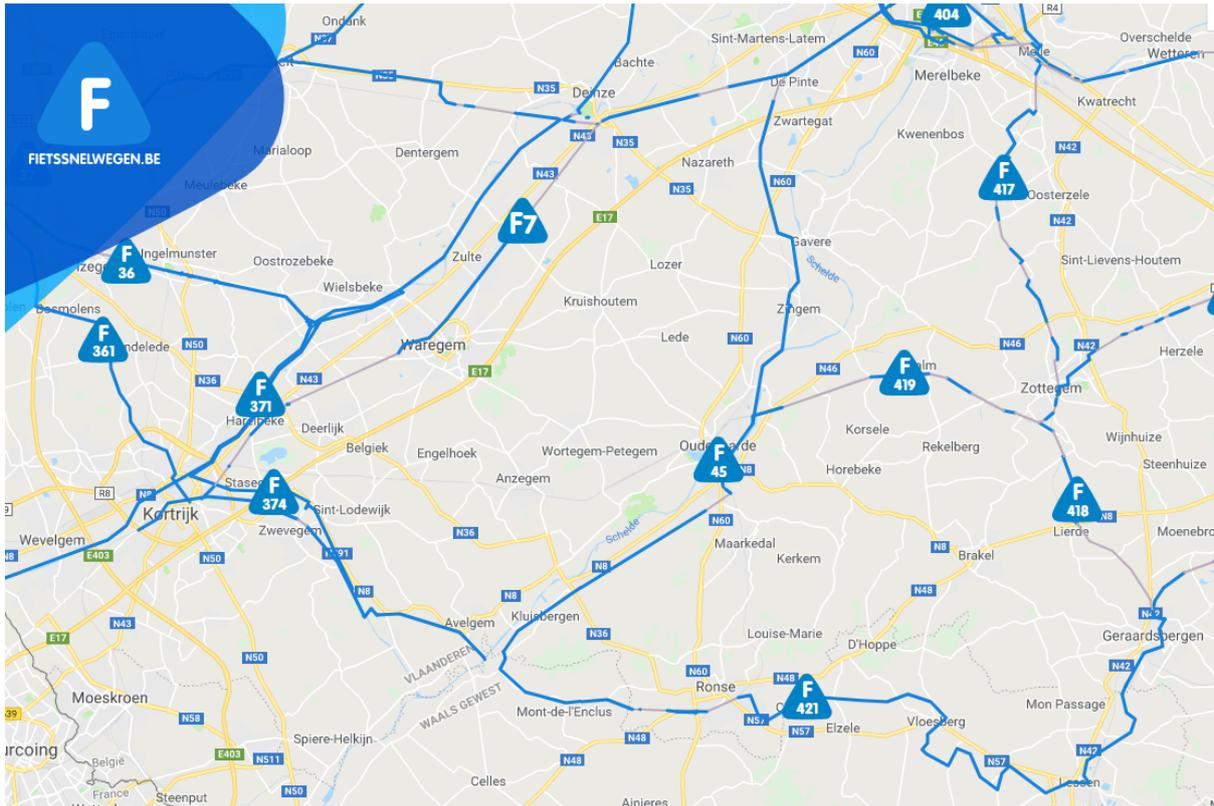


Figure 2-27 | Extrait du réseau d'autoroutes cyclables dans la région selon [www.fietssnelwegen.be](http://www.fietssnelwegen.be)

À Renaix, on a prévu les travaux suivants à l'autoroute cyclable :

- 2018 : Construction de l'autoroute cyclable le long du parking de la SNCB aux abords de la gare. (SNCB)
- 2019 : Construction d'une autoroute cyclable aux abords de la gare jusqu'à l'autoroute cyclable déjà réalisée boulevard du Quatre-Mars. (Province)
- 2020 : Piste cyclable rue Delplanquette – Ancienne chaussée de Tournai. Étude pour la construction d'une autoroute cyclable sur l'ancien site de chemin de fer jusqu'à Russeignies. (Province)
- 2021 : Route cyclable MGR. Beylstraat – Rue Beaufaux. Élargir le chemin de randonnée à 3 mètres et le raccorder au RAVél à Ellezelles. (Province)

## 2.2.12 Glissements de terrain - Étude des mouvements de masse dans les Ardennes flamandes

L'étude relative aux « Mouvements de masse dans les Ardennes flamandes » contient une description approfondie des glissements de terrain (mouvements de masse) et identifie le problème pour une sous-zone des Ardennes flamandes d'environ 200 km<sup>2</sup> comprenant notamment la commune de Renaix. Le résultat est une carte rastrée (résolution 10 m) avec 4 catégories de sensibilité. L'étude exploratoire a été approuvée le 03/07/2006, le projet consécutif intitulé « Opstellen van een gevoeligheidskaart voor grondverschuivingen in de Vlaamse Ardennen » (Etablissement d'une carte de sensibilité pour les glissements de terrain dans les Ardennes flamandes) le 28/08/2007. La carte de sensibilité montre les zones à risque qui sont sensibles aux mouvements de masse (rouge = sensibilité très élevée, vert = faible sensibilité).

Sur le territoire de Renaix, les zones à risque de mouvements de masse se situent principalement sur les chaînes de collines au nord et à l'est de la ville.

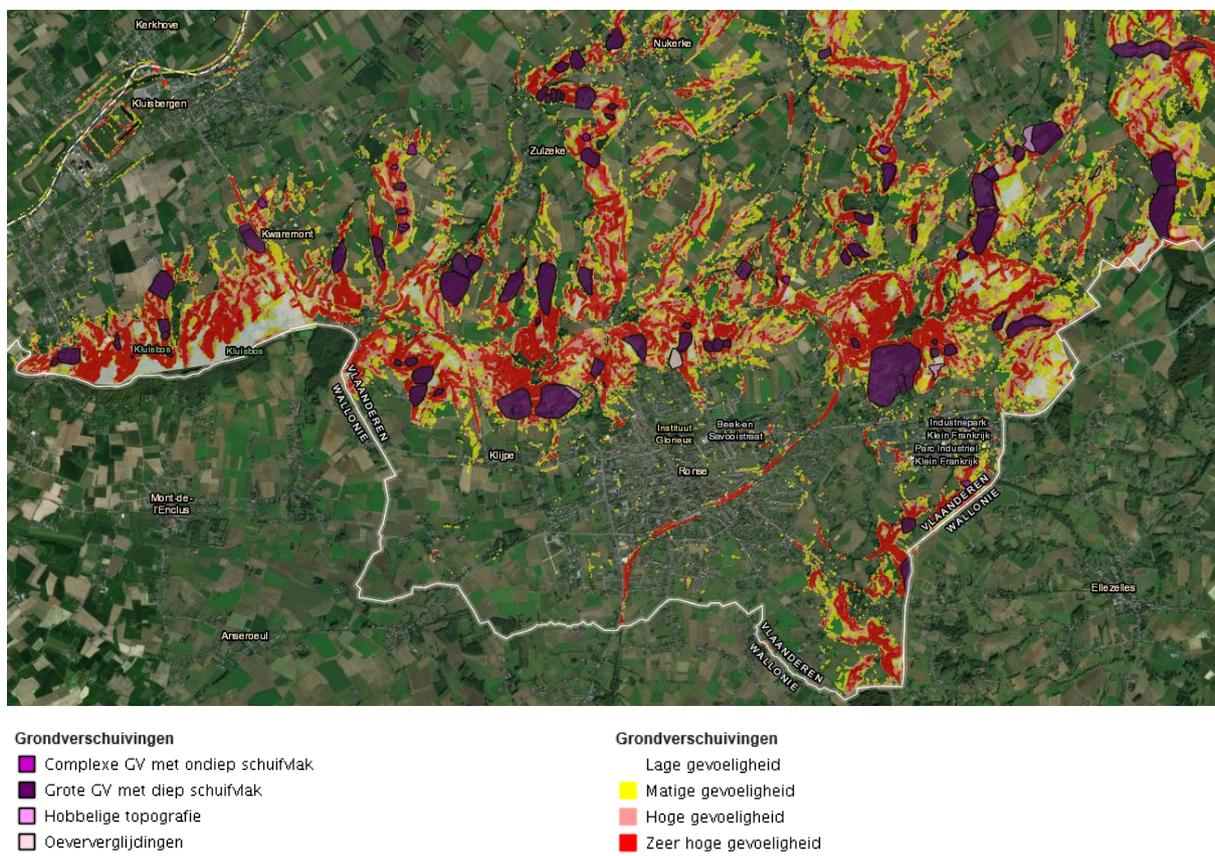


Figure 2-28 | Reproduction des glissements de terrain cartographiés et carte de sensibilité des glissements de terrain dans la région des Ardennes flamandes. Source : Geopunt Vlaanderen

### 2.2.13 Études relatives à la qualité des eaux d'écoulement des pluies de la voirie

Assainissement des eaux de pluie – Exploration des possibilités technologiques – VMM : Le but principal de cette étude est de vérifier pour un certain nombre de zones d'étude quelles techniques d'assainissement entrent le plus en ligne de compte pour épurer les eaux de pluie polluées qui atterrissent dans les cours d'eau.

Dans cette étude, on renvoie notamment à ce qui suit :

[1] Commission Gestion intégrée de l'eau, « Afstromend wegwater » (écoulement des eaux de pluie) Avr-2001.

[2] J. Rombout, F. C. Boogaard, J. Kluck et R. Wentink, “Zuiverende voorzieningen regenwater.” STOWA, 2007.

[3] R. P. M. Berbee, G. B. J. Rijs et M. W. De Brouwer, “Behandeling afstromend wegwater van snelwegen.” Institut national de gestion des eaux intérieures et de traitement des eaux usées, 1996.

## 2.3 Initiatives de planification Wallonie

### 2.3.1 Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)

Le 27 mai 1999, le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) a été adopté par le gouvernement wallon.

La N60 est incluse dans ce plan de politique en tant que RGG II/III (réseaux grand gabarit) – routes rapides.

Sur la A8, qui se raccorde sur la N60, la dernière partie entre Lessen et Frasnes a été ouverte en 2000.

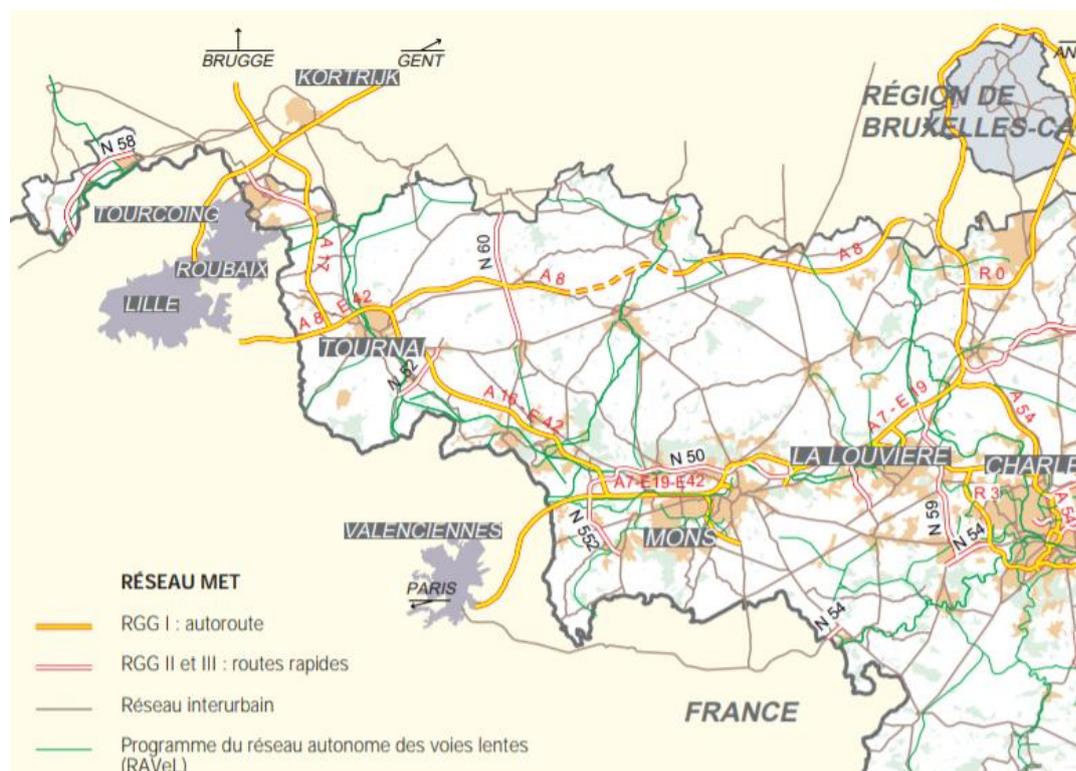


Figure 2-29 | Extrait de la carte Réseau routier régional - SDER

Entre-temps, un nouveau plan de politique spatial est en cours d'élaboration : le SDT. Lorsque le SDT sera définitivement approuvé, il remplacera le SDR. Dans le chapitre suivant, on parle du SDT.

### 2.3.2 Schéma de Développement du Territoire (SDT)

Le SDT « projet de Schéma de Développement du Territoire » (plan de développement spatial régional) est dans sa phase de finalisation en ce moment (l'enquête publique a été clôturée fin 2019). Une version définitivement approuvée est attendue prochainement.

Il a été formulé 6 objectifs stratégiques d'ici à l'année 2050, dont notamment les suivants sont pertinents et méritent d'être mentionnés dans le cadre de la présente note (traduction libre) : « Une Wallonie qui a reconfiguré et a de nouveau cité ses liens interrégionaux et transfrontaliers » et « le sol, le paysage, les hommes et la production locale en tant que sources auxiliaires territoriales et chaînes de valeur ».

Le plan de développement spatial se fonde sur la dynamique d'un certain nombre d'éléments à distinguer territorialement :

- 35 pôles « rayonnants » ou « pôles d'emploi » (dont 7 pôles régionaux). Ces pôles regroupent les villes wallonnes qui rayonnent elles-mêmes à l'extérieur ou qui concentrent de l'emploi.
- 5 régions de coopération transrégionale et transfrontalière (la Communauté métropolitaine de Bruxelles, l'Euregio Meuse-Rhin, l'Eurométropole, la Grande Région, le Parc des trois Pays)
- 4 zones métropolitaines de développement qui doivent être aménagées de façon à positionner ou à repositionner le territoire dans la dynamique économique et dans la dynamique de coopération en rapport avec les pôles situés en dehors de la Wallonie
- 1 zone de développement endogène qui doit être développée de façon à positionner ou à repositionner le territoire autour d'une forte mobilisation d'atouts locaux.

Axés sur les zones qui sont également desservies par la N60, ces pôles aboutissent à ce qui suit :

- Pôles d'emploi à Ath & Péruwelz;
- Zones de développement métropolitaines : Mons & Doornik;
- La zone de développement endogène du Pays-de-Collines.

En vue de maîtriser la mobilité, on donne la priorité, dans le plan, à la consolidation, au renforcement ou au développement d'une offre de mobilité collective et active efficace entre les différents pôles définis.

Sur les extraits ci-dessous, tirés des cartes du SDT (les cartes n'ont pas de titre dans le SDT), un certain nombre de visions pertinentes pour la présente note de portée sont incluses et citées brièvement.

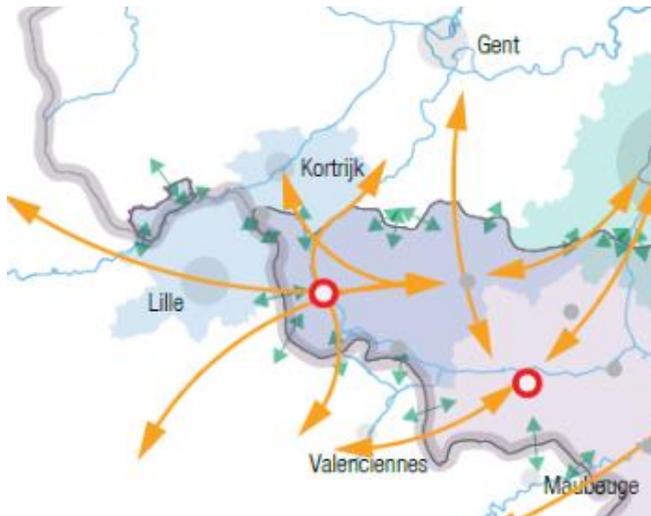


Figure 2-30 | Figure : Réseaux socio-économiques transrégionaux & transfrontaliers (Mons-Tournai-Gand-Courtrai)



Figure 2-31 | Figure : Réseaux socio-économiques transrégionaux & transfrontaliers (Mons-Tournai-Gand-Courtrai)



Figure 2-32 | Réseaux structurels de circulation et de transport qui constituent un levier pour créer du bien-être et un développement durable

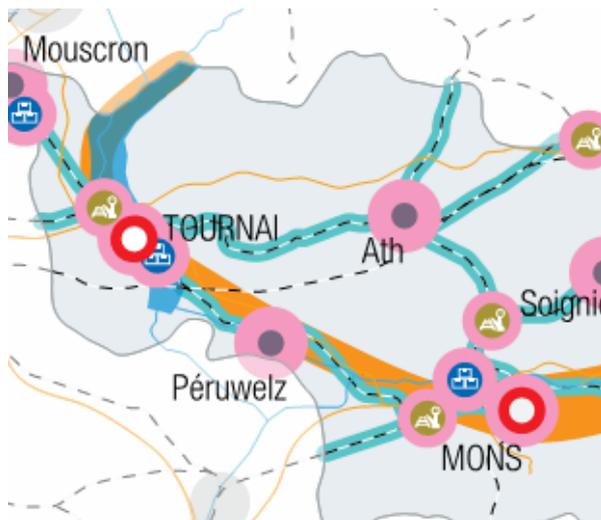


Figure 2-33 | L'activité industrielle doit de nouveau occuper une place sur le territoire et utiliser à la fois le capital humain (des forces de travail qualifiées et une formation à un niveau supérieur) et l'infrastructure existante, en particulier les chemins de fer et les voies navigables. Les zones qui se prêtent à un tel développement industriel sont reconnues à l'échelle régionale.

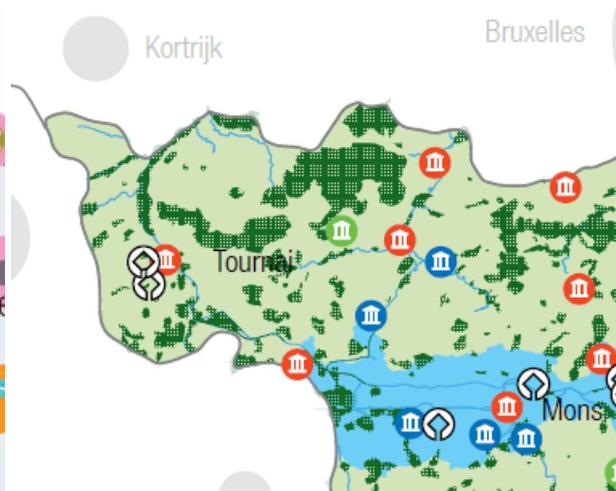


Figure 2-34 | « patrimoine naturel » de l'urbanisation à garantir

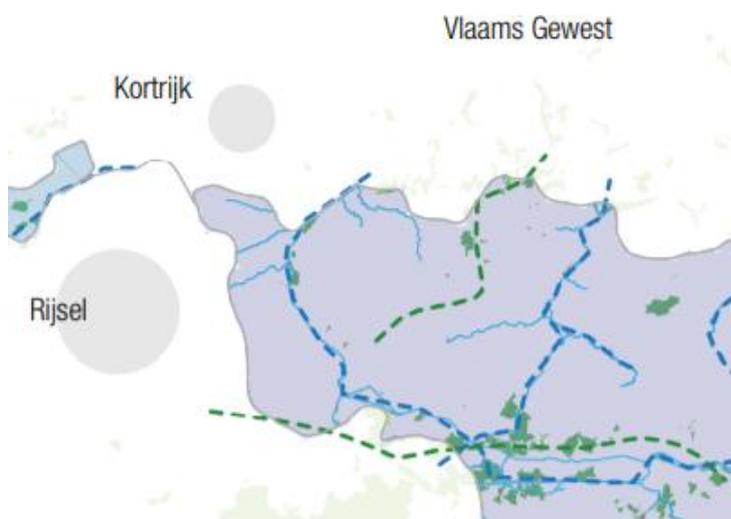


Figure 2-35 | Indication du Pays de Collines en tant que liaison écologique à conserver et à valoriser



Figure 2-36 | Indication du réseau cyclable à développer (le long du site de l'ancien chemin de fer vers Leuze)

### 2.3.3 Plan de secteur (Gewestplan)

Tout comme en Flandre, il existe aussi en Wallonie le plan de secteur en tant que base juridique pour les demandes de permis, dénommé en Wallonie « Plan de Secteur ». Il a été élaboré, à l'époque (en 1977), pour tout le territoire de la Belgique. Le plan de secteur pour les communes limitrophes situées de l'autre côté de la frontière linguistique est dominé par une zone agricole. Un certain nombre de zones d'habitation plus petites sont réparties dans cette zone. De l'autre côté de la frontière linguistique, de grandes parties des chaînes de collines (Pays de Collines) sont affectées en tant que zone forestière ou en tant que zone agraire paysagère importante.

Il est pertinent pour le projet Rond Ronse que – certes dans l'esprit du moment où les plans régionaux ont été établis dans les années '70 – le nouveau tracé pour la N60 qui va de la frontière avec la Région flamande à l'entrée et la sortie n°31 avec l'E429/A8 dans le plan de secteur est toujours prévu. Sur le plan de secteur sont déjà dessinés, sur ce tracé indiqué, deux raccordements dénivelés, ce qui donne une idée des ambitions pour ce trajet dans la période de l'établissement du plan de secteur (années 70).

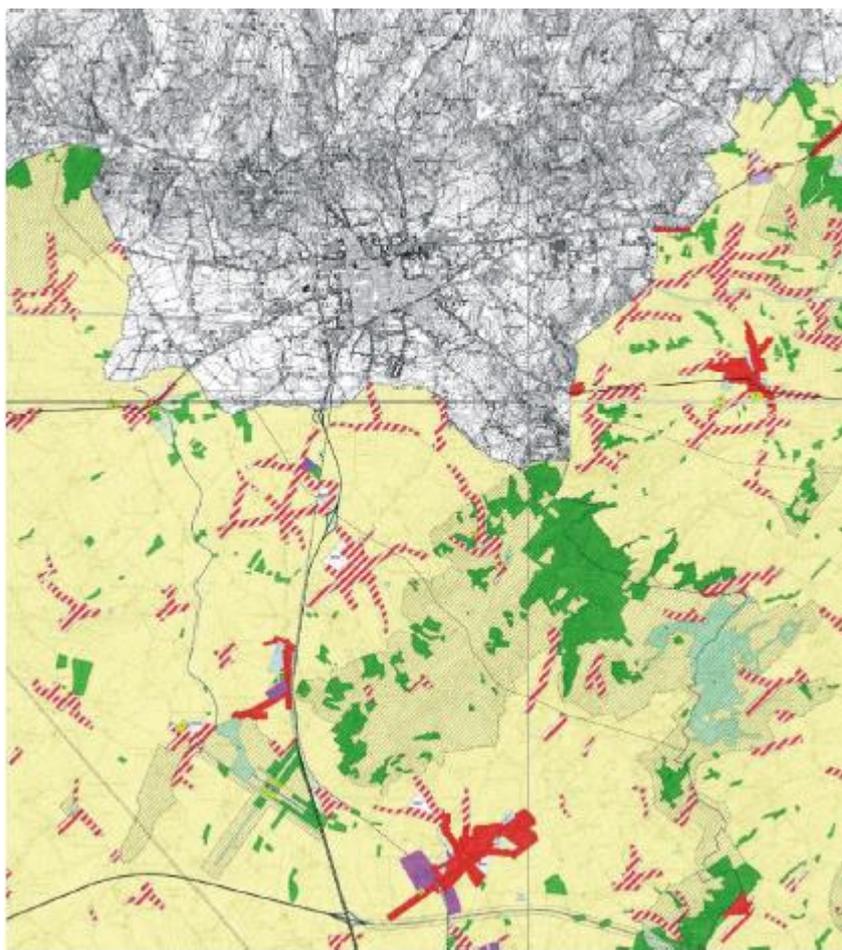


Figure 2-37 | Extrait tiré du 'plan de secteur'

### 2.3.4 FAST : vision de la mobilité pour Wallonie 2030

Ce document (2017) – établi par le Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme du gouvernement wallon – est une déclaration d'intention en ce qui concerne une vision de la mobilité pour la Wallonie. Comparable avec le Mobiliteitsplan Vlaanderen. L'abréviation 'FAST' représente Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal'. Il n'a pas encore été inclus d'actions concrètes dans ce document.

L'objectif de cette vision est de garantir à chaque habitant, d'ici à l'année 2030, un bon accès aux fonctions nécessaires et, simultanément, de diminuer le nombre d'accidents, de kilomètres de file et les émissions de véhicules. Pour atteindre cela, il faut miser au maximum sur la multimodalité. Concrètement, on a l'ambition de faire diminuer la part des voitures de 83 % (occupation de la voiture : 1,3 personne) à 60 % (occupation de la voiture : 1,8 personne). Cela correspond à une évolution de la part des conducteurs de voiture de 64 % à 33 %. Pour le transport de marchandises également, on veut miser sur une part plus importante des chemins de fer et de la navigation intérieure. La part du transport de marchandises par route doit diminuer de 82 % à 75 %.

Le plan mise sur 3 'axes' importants, à savoir la politique, les investissements et le changement de comportement.

Sur le plan de la politique, il est surtout mis en avant l'importance d'une répartition claire des tâches et compétences sur les différentes autorités. La tâche principale des sociétés de transport public est toujours de desservir les axes principaux du transport public.

Sur le plan des investissements, l'accent est surtout mis sur l'amélioration de l'infrastructure des nœuds pour le transport public et sur le renforcement de la position concurrentielle grâce à l'augmentation du flux. Par ailleurs, on veut investir dans des systèmes intelligents de transport (pilotage, véhicules automatiques, MaaS,...)

Avec l'aspect changement de comportement, on cherche, d'une part, un bon alignement entre l'aménagement du territoire et le système de mobilité et, d'autre part, des synergies entre les différents domaines de politique.

### **2.3.5 Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde (février 2009)**

Ce document, établi par les intercommunales IDETA & IEG et en vigueur depuis 2009, constitue le plan de mobilité intercommunal d'Antoing, d'Ath, de Beloeil, de Bernissart, de Brugelette, de Brunehaut, de Celles, de Chièvres, d'Ellezelles, d'Enghien, d'Estaimpuis, de Flobecq, de **Frasnes-lez-Anvaing**, de Hensies, de Jurbise, de Lens, de Lessines, de Leuze-en-Hainaut, de Mont-de-l'Enclus, de Pecq, de Péruwelz, de Rumes, de Silly, de Soignies, de Tournai (intercommunale IDETA) et de Mouscron, de Comines-Warneton et d'Estaimpuis (intercommunale IEG).

Le plan de mobilité pour la région a les objectifs suivants :

- Garantir l'accessibilité de la région ;
- Renforcer la connexion vers les réseaux interrégionaux, nationaux et internationaux ;
- Lutter contre la pauvreté en matière de transport ;
- Renforcer les modes alternatifs ;
- Multimodalité au service du développement d'une économie durable ;
- Amélioration de l'offre pour le voyageur : intermodalité et complémentarité ;
- Créer des emplois durables (secteur logistique) et renforcer le potentiel économique, sans nuire à la qualité de vie.

Sur le plan des transports publics, le niveau local vise à permettre des déplacements depuis et vers les zones et nœuds de transport urbains. Cela est complété avec des services spécifiques axés sur le désenclavement de zones peu peuplées, sur les zones d'emplois et sur les attractions touristiques.

Pour la circulation routière, les autoroutes (l'E429 et l'E42) forment la colonne vertébrale du réseau. Par ailleurs, différentes routes N sont indiquées en tant que structure principale pour la circulation routière.

Dans cette note, on attache beaucoup d'importance à la relation via la N60 en tant que liaison de Renaix jusqu'à la Wallonie, et ce pour différents modes de transport. La N60 est indiquée comme étant :

- un axe présentant un potentiel de croissance important pour la circulation des voitures, en liaison avec les pôles d'emploi de Péruwelz et de Leuze. Le plan part dès lors d'une réalisation du ring routier autour de Renaix.
- 'Axe structurant' pour la circulation des camions, notamment en liaison avec le port de Gand. Il est indiqué une route pour le transport exceptionnel depuis Orchies (France) vers Ninove, en passant par Tournai et Renaix (N48).
- 'axe à renforcer' pour le transport public (ligne de bus) avec une liaison avec les gares de Renaix, de Leuze, de Péruwelz et de Blaton.

- Par ailleurs, on part aussi, dans ce plan, du prolongement de la N56 jusqu'à Geraardsbergen et de la réalisation de la 'Route de la Laine' à Mouscron, avec un prolongement jusqu'à la E42.

Wallonie - IDEA - IEG

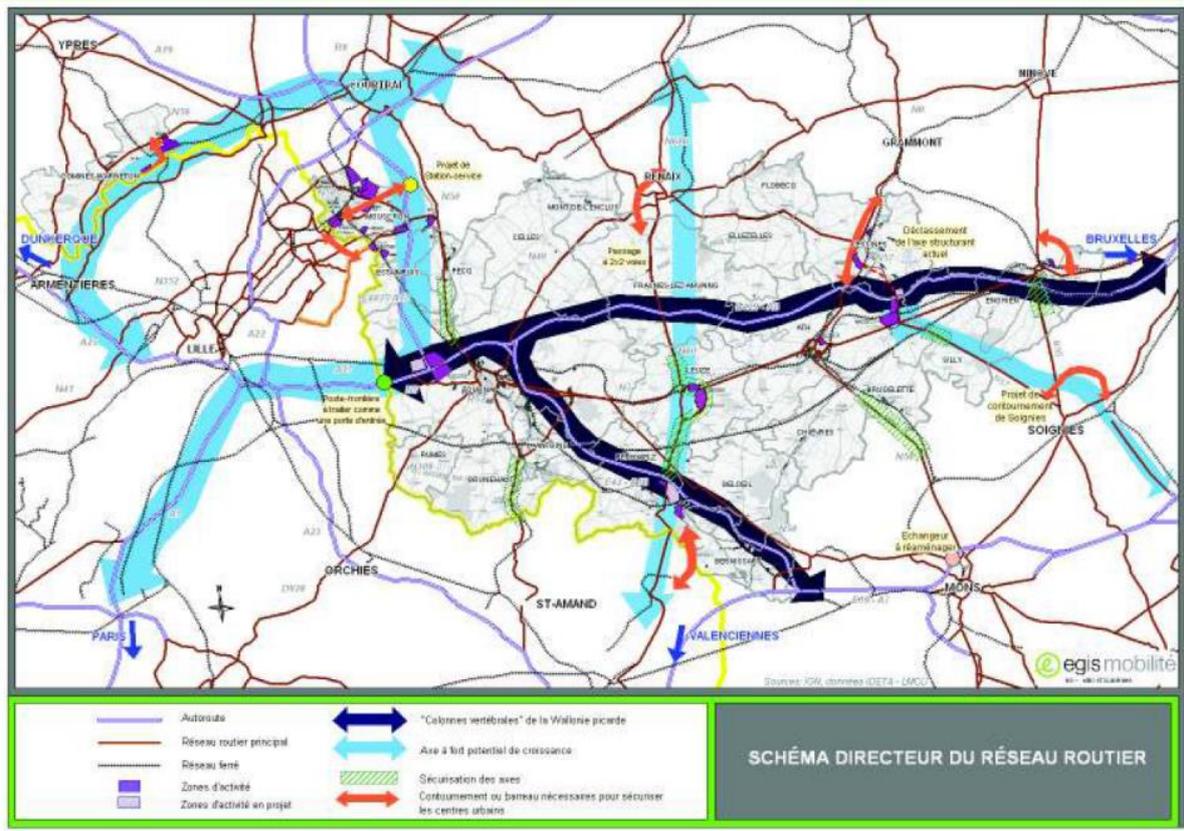


Figure 2-38 | Schéma directeur du réseau routier

Enfin, l'amélioration du réseau cyclable est aussi mise en avant en tant qu'objectif. Le réseau 'RAVeL' constitue ici la colonne vertébrale, avec des pistes cyclables continues sur un propre site. Par ailleurs, on entend améliorer l'infrastructure cyclable le long des routes régionales et dans les noyaux urbains.

### 2.3.6 Plan Communal de Mobilité Frasnes-Lez-Anvaing

Ce document a été remplacé, en ce qui concerne les réseaux à plus grande échelle, par le document décrit ci-dessus, intitulé 'Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde', en tant que plan de mobilité intercommunal. Vu la plus grande échelle du 'Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde', il semble utile d'intégrer néanmoins séparément le PCM de Frasnes-lez-Anvaing et de faire un zoom sur les liaisons locales.

Dans le plan de mobilité de Frasnes-lez-Anvaing, la N60 est vue comme un axe structurant important et comme un support du désenclavement pour la circulation motorisée. Les différents noyaux d'habitation sont débloqués aussi directement que possible vers la N60.



Avec la construction de la N60E à l'est de Péruwelz, la Région wallonne a déjà réalisé un premier investissement en vue du ring routier.

L'axe principal du nouveau parc d'entreprises Polaris sera raccordé, au nord, à la N60 et, au sud, à la rue Ponchau (voir figure). Cet axe reliera la N60 avec la N60e, et constituera la partie nord du ring routier.

- De cette façon, tant le terrain industriel Polaris au nord du canal que le terrain industriel La Hurtrie au sud du canal seront reliés avec la N60, sans charger le centre du village de Péruwelz.

Pour compléter le ring routier, il faut prévoir une liaison de la N60E à la N60 au sud de Péruwelz. Les flèches blanches et orange sur la figure montrent un certain nombre de liaisons possibles. Il faut encore étudier cela plus amplement dans une étude des variantes.