

Annexe 1. Traitement des réactions de participation et des conseils Note de départ

Guide de lecture

Cette annexe 1. « Traitement des réactions de participation et des conseils Note de départ » comprend le traitement des réactions de participation qui ont été introduites pendant la période de participation (du 4 juin 2019 au 2 août 2019 inclus). Ces réactions proviennent tant des conseillers que de la population, des asbl, ... La participation ne sera pas littéralement et intégralement reflétée dans cette annexe, mais elle a été résumée puis obtenu des réponses. Le tableau est donc une représentation de la participation résumée et de la manière dont la participation sera gérée dans les phases ultérieures du processus.

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|--|---|
| Si la N60 doit être utilisée comme artère de circulation, la route doit être supprimée du centre-ville pour réduire le trafic de transit via Renaix. | Le plan a pour premier objectif de résoudre les problèmes de mobilité dans la région de Renaix. Le plan vise à réaliser une meilleure liaison supralocale, et une attention sera également accordée à la façon de circuler localement. Les solutions proposées dans le cadre du projet doivent être socialement responsables et adaptées à la région. Toutes les alternatives raisonnables seront examinées dans le RIE du plan. Les effets attendus sur la mobilité et les effets dérivés sur la qualité de vie (bruit, sécurité, circulation/qualité de la vie locale, espace, qualité de l'air, etc.) seront notamment examinés. Cette étude est indispensable pour clarifier l'effet d'une route de catégorie supérieure et pour quantifier les effets en fonction de l'emplacement du tracé. |
| Espérons que l'emplacement du tracé de la N60 sera à une distance suffisante du centre, par analogie à celle dans Leuze. | |
| Dans le cadre de la réduction de l'espace occupé : une route ayant moins de voies | Ce projet vise une liaison supralocale fluide, en tenant compte de la façon de circuler localement et du contexte spatial et sociétal plus large. Le flux doit être garanti, mais la liaison doit être de qualité. Cela signifie, notamment, que des infrastructures adaptées à la capacité requise sont prévues, maintenant et à l'avenir. L'enquête de circulation réalisée révèle qu'un profil routier 2x1 est suffisant, moyennant des carrefours correctement conçus et des optimisations locales. Par ailleurs, on vise une intégration paysagère qualitative des infrastructures routières. Cela signifie, notamment, que l'occupation hors-sol de l'espace dans les zones à valeur paysagère (crêtes, forêts, zones de ruisseau, etc.) est limitée dans la mesure du possible. Là où l'occupation de l'espace est nécessaire, la nouvelle infrastructure sera intégrée dans le paysage. Il est important de mentionner à ce sujet que l'intervention doit également être techniquement réalisable du point de vue de la construction. Il ne doit pas y avoir de risques de sécurité inacceptables pour l'environnement. Les critères de sécurité pour l'utilisateur de la route doivent également être pris en compte, tels que les angles de virage, les déclivités et les régimes de vitesse. Si souhaité, le RIE peut comporter des scénarios avec un régime de vitesse différent. |
| Dans le cadre de la réduction de l'espace occupé : accepter les écarts de déclivité | |
| Dans le cadre de la réduction de l'espace occupé : autoriser des écarts d'angle de virage | |
| Dans le cadre de la réduction de l'espace occupé : introduire des limitations de vitesse si nécessaire | |
| N60 interdite au trafic lourd | L'alternative basée sur l'actuelle N60 sera examinée plus loin. Dans un premier temps, l'étude repose sur un test de caractère raisonnable, comme indiqué dans la note d'orientation version 1. Le RIE du plan examinera également les effets attendus de toutes les solutions raisonnables sur la mobilité et la qualité de vie. Bien entendu, les effets du trafic des poids lourds sur la qualité de vie et la sécurité routière seront pris en compte. Par ailleurs, l'amélioration de la façon de circuler localement en fonction de la qualité de vie et en fonction de la sécurité est un élément inscrit dans l'objectif du plan du projet. Il s'agit donc d'un élément qui sera d'office visé. |
| Situation potentiellement dangereuse pour les cyclistes | Le projet a d'ores et déjà mis en évidence que les principaux obstacles pour les cyclistes sont les infrastructures inadéquates, (le sentiment d') l'insécurité routière et les déclivités. L'amélioration de la situation tant pour les cyclistes que pour les marcheurs figure donc parmi les objectifs du plan. Le plan y accordera toute l'attention requise et saisira les opportunités dans la mesure du possible. |
| L'Ommegangstraat est une alternative cycliste meurtrière à la N60 | |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|---|--|
| L'Ommegangstraat ne doit pas être une alternative au trafic lourd, de plus, la limitation de vitesse n'est pas respectée. | L'alternative via l'Ommegangstraat a été évoquée par des participants à la session de travail et fera donc l'objet d'un examen plus approfondi. Dans un premier temps, cette étude repose sur un test de caractère raisonnable, comme indiqué dans la note d'orientation version 1. Le RIE du plan examinera les effets attendus de toutes les solutions raisonnables sur la mobilité et la qualité de vie. Bien entendu, les effets du trafic des poids lourds sur la qualité de vie et la sécurité routière seront pris en compte. |
| Suggestion de l'emplacement du tracé | Un grand nombre d'alternatives seront examinées au cours du processus, y compris diverses alternatives de participation. Ces alternatives subiront un test de caractère raisonnable durant la période comprise entre la première et la seconde version de la note d'orientation. Toutes les alternatives raisonnables seront ensuite examinées plus en détail dans le RIE du plan. |
| Investir dans le trafic routier ne contribue pas aux objectifs climatiques. | Les effets du plan sur le climat (émissions de CO2) seront examinés dans le RIE du plan. |
| Le plan parle trop peu des modes de transport alternatifs à la voiture. | L'intégration des points de la politique de mobilité est considérée comme un objectif du plan. Ces points de mobilité incluent notamment un passage en douceur du vélo à la voiture ou aux transports en commun. Afin de faciliter cette transition, l'accent est mis sur trois éléments différents : l'amélioration de la situation pour le ralentissement du trafic, la maîtrise des habitudes de déplacement et l'amélioration du lien entre les différents modes de transport. |
| Qu'en est-il du permis pour les travaux d'égouttage dans la bande de réservation et de la participation du MOW ? | Cette question dépasse le cadre de ce processus de planification. |
| Préoccupations concernant la pollution sonore | Toutes les solutions raisonnables seront examinées dans le RIE du plan. Cela signifie également que l'impact sonore sera illustré pour chaque alternative raisonnable. |
| Dans le cadre de la mobilité durable : le transport de marchandises par train et sur l'Escaut | La réalisation d'options de transbordement sur l'Escaut ne fait pas l'objet de ce plan. En revanche, la facilitation des transports par voie d'eau est considérée comme un objectif. Les effets du plan sur la répartition modale sont (autant que possible) également examinés dans le RIE du plan. |
| Dans le cadre de la mobilité durable : le transport de marchandises par train et sur l'Escaut | |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|---|---|
| Dans le cadre de la mobilité durable : liaisons plus fréquentes par train et bus | L'intégration des points de la politique de mobilité est considérée comme un objectif du plan. Ces points de mobilité incluent notamment un passage en douceur du vélo à la voiture ou aux transports en commun. Afin de faciliter cette transition, l'accent est mis sur trois éléments différents : l'amélioration de la situation pour le ralentissement du trafic, la maîtrise des habitudes de déplacement et l'amélioration du lien entre les différents modes de transport. |
| Centre-ville à faible circulation ou exempt de circulation en priorisant les cyclistes | Un centre-ville à faible circulation ou exempt de circulation en priorisant les cyclistes est considéré comme une opportunité dans le plan. Cet aspect figure notamment dans l'étude de conception, en particulier dans les projections futures. |
| Dans le cadre de la mobilité durable : stimuler la circulation des trains et des bus | L'intégration des points de la politique de mobilité est considérée comme un objectif du plan. Ces points de mobilité incluent notamment un passage en douceur du vélo à la voiture ou aux transports en commun. Afin de faciliter cette transition, l'accent est mis sur trois éléments différents : l'amélioration de la situation pour le ralentissement du trafic, la maîtrise des habitudes de déplacement et l'amélioration du lien entre les différents modes de transport. |
| Aménagement local : conserver l'accès à la N60 pour 4 maisons du Rijksweg, à Maarkedal (Nukerke) | La sécurité prévaudra toujours, tant sur l'allée que dans ces maisons. Selon l'alternative finale qui sera choisie, il faudra donc examiner si une contre-allée s'impose ou non à cet endroit. Ce n'est pas encore à l'ordre du jour à ce stade du processus. |
| Le lit de chemin de fer entre Renaix et Audenarde peut être utilisé comme route de contournement. | Cette alternative figure dans la note d'orientation version 1 comme alternative de participation. Cette alternative subira un test de caractère raisonnable entre la première et la seconde version de la note d'orientation. Si cette alternative s'avère raisonnable, elle sera ensuite examinée plus en détail dans le RIE du plan. |
| Les transports lourds doivent être bannis de la ville le plus rapidement possible, via la N60 et le Zuiderring. | Des alternatives basées sur la N60 actuelle et en combinaison avec le contournement Sud seront examinées plus en détail. Dans un premier, l'étude repose sur un test de caractère raisonnable, comme indiqué dans la note d'orientation version 1. Toutes les alternatives raisonnables seront examinées plus en détail dans le RIE du plan. Les effets attendus sur la mobilité et la qualité de vie de toutes les solutions raisonnables seront également examinés, dans le RIE du plan. Bien entendu, les effets du trafic des poids lourds sur la qualité de vie et la sécurité routière seront pris en compte. |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|--|---|
| Prendre en compte l'objectif visé | L'objectif spatial N60 visé est considéré dans cette note d'orientation comme étant une étude pertinente, qui sera donc prise en compte dans la recherche d'une solution. |
| Examiner s'il y a un effet positif sur la suppression du passage à niveau de la Ninovestraat | Selon les alternatives raisonnables, cet aspect peut être examiné à un stade ultérieur du projet. |
| Aménagement local : bande sans construction de 10 m le long de la voie, dans laquelle seules les constructions/équipements liés à la voie peuvent être érigés. En revanche, des destinations secondaires temporaires sont possibles | Ces conseils sont particulièrement pertinents au niveau de l'élaboration et seront donc réexaminés à un stade ultérieur du projet. |
| La valeur biologique d'un domaine ferroviaire est toujours de nature temporaire, et il doit également être possible d'utiliser cette ressource ferroviaire pour l'infrastructure ferroviaire | Cet aspect a bien été noté. Dans le RIE du plan, l'évaluation des effets possibles sur la biodiversité partira toujours d'une situation de référence (destination actuelle et valeur biologique actuelle suivant la carte d'évaluation biologique et la validation du site, complétée par des objectifs de conservation pour les zones Natura2000 le cas échéant). La coordination peut éventuellement avoir lieu en cas de chevauchement entre le plan et la voie. |
| Aménagement local : le talus de la voie ferrée doit être exempt d'entretien | Il s'agit d'informations sur les conditions de l'aménagement au niveau de la voie ferrée. Ces conseils sont particulièrement pertinents au niveau de l'élaboration et seront donc réexaminés à un stade ultérieur du projet. |
| Qualité de vie : la présence de la ligne de chemin de fer (et les éventuelles modifications d'infrastructure) ne peut occasionner aucun inconvénient | Ce conseil est particulièrement pertinent au niveau de l'élaboration et sera donc réexaminé à un stade ultérieur du projet. |
| Aménagement local : pour les propriétaires riverains, ceux-ci doivent prendre les mesures nécessaires pendant la construction (ou la rénovation) afin d'éviter les vibrations et les nuisances sonores résultant de l'exploitation normale de la voie. | Cet aspect sort du cadre du processus de planification. |
| Aménagements locaux : les nouveaux aménagements entraînent de nouveaux flux de mobilité, étudier l'impact de ces aménagements sur les passages à niveau aux abords immédiats. | L'examen des effets du plan sur le trafic ferroviaire, y compris la sécurité aux passages à niveau, est prévu dans le RIE du plan (« fonctionnement du système de circulation - autres modes »). Lorsque de nouvelles routes à construire coupent la voie ferrée, cela se fera en principe toujours à différents niveaux. |

| | |
|--|---|
| Aménagements locaux : l'accès direct au domaine ferroviaire doit toujours être rendu physiquement impossible (s'applique également aux voies d'évacuation) | Il s'agit d'informations sur les conditions de l'aménagement au niveau de la voie ferrée. Ces informations peuvent être incluses dans l'étude du RIE du plan, dans la discipline Personnes (et dérivés le cas échéant). |
|--|---|

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|---|---|
| Aménagements locaux : les eaux usées et les eaux de surface ne doivent pas s'écouler dans les fossés longeant la voie ferrée | Il s'agit d'informations sur les conditions de l'aménagement au niveau de la voie ferrée. Ces informations peuvent être incluses dans l'étude du RIE du plan, dans la discipline Eau (et dérivés le cas échéant). |
| Une adaptation du texte de la note de départ est requise | Cet aspect sera adapté dans la note d'orientation |
| Procédure : il convient de mentionner dans le RIE dans quelle mesure le plan/projet n'empêche pas la réalisation des objectifs de conservation + des conseils pratiques sont formulés pour établir une évaluation appropriée. Non seulement l'effet de l'eutrophisation doit être examiné, mais aussi l'acidification résultant de l'émission de NOx et de substances contenant du soufre. | L'évaluation appropriée sera effectuée conformément aux directives applicables. L'eutrophisation et l'acidification par les émissions de NOx au niveau de la ZPS sont toutes deux examinées (l'étude repose sur les résultats des émissions par tronçon routier à partir de la modélisation IFDM Traffic et du prétest Évaluation appropriée). |
| Vérifie-t-on si une indemnisation doit être accordée en vertu du Décret Nature ? | La réquisition de forêt et l'interdiction de modifier la végétation / de petits éléments d'aménagement paysager et la nécessité d'une indemnisation seront examinées dans le RIE du plan. |
| La note de départ indique que si le tracé de la N60 est fixe, il est souhaitable d'adapter la délimitation de la petite zone urbaine en fonction de celui-ci. Cela n'est possible qu'en concertation avec toutes les parties, la discussion à ce sujet devant débuter au sein de l'équipe de planification. De plus, il faut veiller à ce que des terres agricoles ne soient pas soustraites à leur destination agricole. | Le RIE du plan examinera toutes les alternatives raisonnables et estimera l'impact de chaque alternative sur l'agriculture. À ce sujet, une attention sera également accordée aux terres agricoles qui se situeront entre la (nouvelle) route et la zone urbaine de Renaix. Les menaces et/ou opportunités susceptibles d'y être associées seront clairement identifiées. Un RIA sera également établi afin de fournir au gouvernement et au secteur agricole un aperçu des conséquences de possibles changements de fonction. Sur base de ces résultats, l'équipe de planification peut ensuite continuer à travailler sur ce point dans le cadre de l'élaboration du PES. |
| Il n'est pas recommandé de d'ores et déjà modifier le PESG « Vallée du Nederaalbeek » à Maarkedal, car en effet, ce PES apporte une sécurité aux agriculteurs concernés. | L'intention n'étant pas de modifier le PESG « Vallée du Nederaalbeek » à Maarkedal. Si, dans le cadre de l'alternative finalement choisie, il s'avère quand même opportun d'effectuer des modifications, il conviendra bien entendu de les étayer convenablement. |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|--|--|
| <p>Procédure : l'agriculture a de nombreux défis à relever dans la mise en œuvre des objectifs de conservation, d'autant plus en lien avec le processus AGNAS. Par ailleurs, l'agriculture est confrontée à la perte de terres agricoles lors de la construction de routes et à des indemnités correspondantes. Il est recommandé de les limiter à un minimum et de conclure de bons accords suffisamment en faveur du secteur agricole. Le département est également favorable à la réduction de la zone de planification proposée.</p> | <p>Les objectifs du plan indiquent que le présent plan vise à offrir une perspective d'avenir pour l'agriculture en garantissant la disponibilité de terres pour l'agriculture familiale à long terme. On reconnaît qu'il est important d'offrir une sécurité juridique aux agriculteurs. L'estimation des effets possibles sur l'agriculture sera incluse dans le RIE du plan dans la discipline Personnes / Aspects spatiaux. L'accent est mis à cet égard sur la valeur des terrains affectés à une fonction agricole. Un RIA sera également établi afin de fournir au gouvernement et au secteur agricole un aperçu des conséquences de possibles changements de fonction. Des mesures peuvent notamment être prises en amont afin de limiter les éventuelles conséquences négatives. La rédaction du RIA s'effectue en collaboration avec le VLM.</p> |
| <p>Lorsque des alternatives sont déterminées et des indemnités proposées, il convient de mettre à jour la carte d'évaluation biologique en se basant sur un examen approfondi sur place.</p> | <p>Une mise à jour ou un contrôle du BWK au niveau des différents tracés sera effectué(e) si nécessaire. Notez qu'il s'agit ici d'un RIE du plan et pas encore d'un projet RIE, donc la mise à jour se concentrera sur les écotopes critiques qui peuvent se distinguer pour le choix de l'alternative préférée.</p> |
| <p>Procédure : tel qu'abordé précédemment pendant l'équipe de planification, le département insiste pour qu'un RIA soit établi dans la suite du processus et qu'il soit approfondi une fois les alternatives envisagées. (RIE - discipline Aspects spatiaux)</p> | <p>L'estimation des effets possibles sur l'agriculture sera incluse dans le RIE dans la discipline Personnes / Aspects spatiaux. L'accent est mis à cet égard sur la valeur des terrains affectés à une fonction agricole. Par ailleurs, un RIE sera établi afin de garantir que les effets d'un changement de fonction ou les effets de l'activité sur le fonctionnement de l'agriculture (restante) dans la zone en question sont correctement et efficacement répertoriés. La rédaction du RIA s'effectue en collaboration avec le VLM.</p> |
| <p>Texte : vérifier dans la note de départ, les erreurs qui empêchent de trouver la source de référence</p> | <p>Il en sera tenu compte lors de la rédaction des documents ultérieurs.</p> |
| <p>Aménagement local : pour les installations où aucune surpression spécifique n'était prévue sur le projet de plan, il est demandé d'en prévoir une pour la révision du plan régional (canalisations simples, donc une mention conforme à l'article 8 suffit)</p> | <p>Cet aspect est noté, ce conseil peut être inclus dans les étapes ultérieures du processus, lors de la rédaction du PESG.</p> |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|--|--|
| Suggestion de l'emplacement du tracé | Un grand nombre d'alternatives seront examinées dans le cadre du projet, parmi lesquelles aussi diverses alternatives de participation. Ces alternatives subiront un test de caractère raisonnable durant la période comprise entre la première et la seconde version de la note d'orientation. Toutes les alternatives raisonnables seront ensuite examinées plus en détail dans le RIE du plan. |
| Dans le cadre de la mobilité durable : des itinéraires nature alternatifs pour les cyclistes | Le processus a d'ores et déjà mis en évidence que les principaux obstacles pour les cyclistes sont les infrastructures inadéquates, (le sentiment d') l'insécurité routière et les déclivités. L'amélioration de la situation tant pour les cyclistes que pour les marcheurs figure donc parmi les objectifs du plan. Le plan y accordera toute l'attention requise et saisira les opportunités dans la mesure du possible. |
| Suggestion de l'emplacement du tracé, prévoir des points de jonction comme complexe de rampes de sortie et non pas comme ronds-points (giratoires). | Un grand nombre d'alternatives seront examinées dans le cadre du projet, parmi lesquelles aussi diverses alternatives de participation et alternatives comportant la route de contournement sud. Différentes variantes seront également examinées en matière de points de jonction. Ces alternatives subiront un test de caractère raisonnable durant la période comprise entre la première et la seconde version de la note d'orientation. Toutes les alternatives raisonnables seront ensuite examinées plus en détail dans le RIE du plan. |
| Prévoir le trafic local et de transit | Cela coïncide avec les objectifs de planification du projet. |
| Prévoir le désenclavement de la Kuitholstraat au moyen d'un raccourci/chemin de traverse (pour la circulation locale (agricole), les cyclistes, la faune). | Un grand nombre d'alternatives seront examinées dans le cadre du projet et diverses variantes seront également examinées concernant les points de jonction et le désenclavement des routes qui se croisent. Cet aspect fait partie de l'examen (de conception) approfondi quant aux possibilités et conséquences. Les alternatives subiront un test de caractère raisonnable durant la période comprise entre la première et la seconde version de la note d'orientation. Toutes les alternatives raisonnables qui se dégagent de ce test seront ensuite examinées plus en détail dans le RIE du plan. |
| Les administrations communales locales attendent une participation relative aux indemnités Nature, dans le cadre des parcelles agricoles qui risquent d'être réquisitionnées | Les administrations communales locales sont étroitement impliquées en tant que parties prenantes dans l'ensemble du processus et sont considérées comme un partenaire important. |
| Conservation maximale du tracé précédent, dans le cadre des terrains déjà acquis | L'examen du tracé le plus optimal commence sans parti pris et dans un esprit ouvert à toutes les alternatives raisonnables. Entre la publication de la note d'orientation version 1 et de la note d'orientation version 2, chaque alternative actuelle sera soumise à un test de caractère raisonnable. Chaque alternative qui semble raisonnable sera ensuite examinée plus en détail dans le RIE du plan. |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|---|--|
| La commune désapprouve une réquisition partielle du PESG « Vallée du Nederaalbeek » | L'intention n'étant pas de modifier le PESG « Vallée du Nederaalbeek » à Maarkedal. Si, dans le cadre de l'alternative finalement choisie, il s'avère quand même opportun d'effectuer des modifications, il conviendra bien entendu de les étayer convenablement. |
| La Ville de Renaix approuve le processus participatif, mais estime qu'il faut veiller à ne pas surcharger le projet. | Cet aspect a bien été noté. Le projet Rond Ronse repose sur une approche globale avec un processus de planification intégré, mais entend absolument assurer un équilibre suffisant entre le projet et le programme. Cela se fait, notamment, en maintenant une communication ouverte, ce qui signifie qu'il soit possible d'agir rapidement sur d'éventuels goulots d'étranglement. |
| La zone du projet va au-delà des frontières communales de Renaix et l'ambition demeure de transporter au maximum les marchandises par voie navigable. À une échelle plus régionale, il est intéressant de noter qu'il existe un transbordement à Kluisbergen ou Audenarde (Escaut). La ville de Renaix exprime son inquiétude quant au bon déroulement de la procédure. | La réalisation d'options de transbordement sur l'Escaut ne fait pas l'objet de ce plan. En revanche, la facilitation des transports liés à l'eau et l'intégration des points de mobilité contemporains sont considérées comme un objectif. Cela comprend, entre autres, un passage en douceur du vélo, de la voiture (partagée) aux transports publics et la facilitation des transports liés à l'eau vers les zones d'activité. Les effets du plan sur la répartition modale sont (autant que possible) également examinés dans le RIE du plan. |
| On souhaite également, dans la suite du déroulement du processus, une description qualitative de l'influence des plans de mobilité et des travaux d'infrastructure en dehors du maillage | Les informations existantes mises à disposition au sujet de ces travaux et plans seront examinées quant à leur pertinence, et leur qualité sera discutée dans le RIE. Elles sont quantitativement incluses dans le RIE pour autant qu'elles soient incluses (ou susceptibles de l'être par le Dépt. MOW Équipe Modélisation du Trafic) dans le modèle de circulation. Notez qu'elles seront ensuite incluses dans les scénarios tant Ref que GT et qu'elles auront donc probablement peu ou pas d'impact sur le choix de l'alternative préférée. |
| On propose d'utiliser des cadres de référence issus des études d'impact sur la mobilité du RLB, du test de mobilité et de MOBER pour le cadre de signification | Les cadres de signification retenus seront aussi à jour que possible et adaptés le plus possible à la nature et au degré de détail du plan et aux informations disponibles. S'il existe des cadres de référence à cet effet, les études d'impact sur la mobilité du RLB, le test de mobilité et MOBER (version 2018) les utiliseront. |
| Au cours du processus, une précision et des détails supplémentaires seront indispensables | Cet aspect a bien été noté. |
| Les objectifs du PES Rond Ronse doivent être redéfinis. | Dans la première version de la note d'orientation, les objectifs du plan inclus dans la note de départ seront précisés. |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|---|---|
| <p>Une attention suffisante doit être accordée à AGNAS</p> | <p>Plusieurs études d'accompagnement sont en cours pour clarifier la situation à cet égard. La première étude est une note d'experts sur l'expansion des forêts. Cette étude a été lancée par le Département Environnement dans le but de réaliser l'objectif de création de 260 ha de forêt supplémentaire en ZPS. Celle-ci s'effectue en étroite collaboration notamment avec le Département Agriculture et Pêches. Par ailleurs, un RIA sera également établi. Cela permettra de parvenir à des affectations et à des décisions de planification équilibrées. Les effets d'un changement de fonction de la zone agricole peuvent ainsi être répertoriés de manière efficace et satisfaisante. Cela s'effectue en collaboration avec le VLM.</p> |
| <p>Le conseil préconise d'intégrer le projet complexe « Kluisbos » dans le PES régional « Rond Ronse »</p> | <p>Compte tenu de l'état d'avancement du projet complexe « Kluisbos » et de la spécificité de ses objectifs, il s'avère peu intéressant d'intégrer le projet en tant que tel dans le processus de planification actuel. En revanche, il va sans dire que la coordination entre les deux processus est essentielle, laquelle reposera sur un retour d'information régulier.</p> |
| <p>Le SARO préconise une concertation étroite avec la Région wallonne (Forum interrégional d'information sur l'aménagement du territoire)</p> | <p>Dans le cadre de la période de participation officielle, un avis a été demandé à la Région wallonne. Par ailleurs, les efforts nécessaires sont faits pour consulter tant les administrations wallonnes compétentes que les autorités locales.</p> |
| <p>Une bonne analyse de la situation réelle existante concernant les installations sportives / de loisirs est nécessaire à cet égard</p> | <p>Les fonctions actuelles d'utilisation spatiale sur le terrain au niveau des différents tracés et les effets du plan sur ces fonctions seront répertoriées dans le RIE du plan dans la discipline Personnes/Espace.</p> |
| <p>Plusieurs itinéraires VTT traversent la zone d'étude. Il faut en tenir compte.</p> | <p>Le RIE du plan peut vérifier qualitativement s'il faut s'attendre à un impact sur les loisirs dans la zone et donc, par exemple, sur les itinéraires VTT. L'estimation des effets possibles sur les aspects Personnes/Espace dans le RIE du plan partira d'une situation de référence. Cette situation de référence se compose d'une part de l'affectation actuelle et d'autre part de la situation réelle, qui correspond à l'utilisation récréative actuelle (autorisée).</p> |
| <p>Examiner les effets du plan sur les « loisirs » dans la discipline « Personnes/Aspects spatiaux »</p> | |
| <p>On se demande si le modèle macro est transfrontalier et suffisamment détaillé sur le territoire wallon. Par ailleurs, on demande si on prend en compte différentes routes de contournement spécifiques que la Wallonie envisage à court terme.</p> | <p>Le modèle de circulation, qui est établi par le Dépt. MOW Équipe Modélisation du Trafic, franchit les frontières régionales et nationales. Le degré de détail du réseau en dehors de la Flandre est déterminé par son impact supposé sur le trafic en Flandre et les informations disponibles. Le réseau figurera / sera inclus logiquement dans le modèle plus étroitement et avec plus de détails en termes de configurations des carrefours, etc. s'il est plus proche de la frontière flamande que s'il en est éloigné. En concertation avec l'AWV et l'Équipe de Modélisation du Trafic, on vérifiera quels travaux transfrontaliers pertinents sont déjà inclus dans le modèle macro et dans quelle mesure des aspects supplémentaires peuvent être ajoutés au modèle.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Elia demande de prendre en compte la présence de lignes à haute tension, le câble à haute tension et de signalisation et la station à haute tension et à inclure ces installations à haute tension dans les plans de développement ultérieurs</p> | <p>Cet aspect a bien été noté. Cela ne s'applique que si des installations d'Elia pénètrent effectivement dans la zone du plan et cet aspect sera donc évalué plus tard dans le processus.</p> |
|--|--|

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|--|--|
| <p>Des distances de sécurité s'appliquent à proximité des lignes à haute tension aériennes. Aucun chiffre global ne peut être donné pour la limitation en hauteur, car celle-ci dépend de plusieurs facteurs</p> | <p>Ce conseil inclut diverses consignes de sécurité relatives à l'infrastructure d'Elia, lesquelles seront prises en compte. En outre, l'évaluation de l'impact dans la discipline Personnes/Espace tiendra également compte des interférences avec les lignes à haute tension (et d'autres viabilités), en termes de niveau de détail approprié pour un RIE du plan.</p> |
| <p>Les distances de sécurité s'appliquent le long de l'axe de la ligne à haute tension, pour les poteaux d'éclairage, les panneaux publicitaires, les structures temporaires telles que les tentes, etc. Les distances de sécurité s'appliquent également pour la verdurisation sous et à côté des lignes à haute tension.</p> | |
| <p>Prendre en compte les pylônes présents : des distances de sécurité peuvent également s'appliquer ici, et les pylônes doivent toujours être accessibles aux employés d'Elia.</p> | |
| <p>Elia fournit volontiers les consignes de sécurité concernant les câbles souterrains à haute tension et à fibres optiques. Les canalisations souterraines ne doivent pas être atteintes par une végétation profondément enracinée.</p> | |
| <p>Intégrer la zone de la sous-station de Renaix dans le PES en tant que « Zone pour les viabilités communautaires et publiques ».</p> | <p>Cet aspect a bien été noté. Si cela s'avère applicable à un stade ultérieur du processus, on pourra certainement en tenir compte.</p> |
| <p>Compléter la relation avec les processus provinciaux du plan d'aménagement du territoire</p> | <p>Cet aspect a bien été noté et sera adapté le cas échéant.</p> |
| <p>Il y a un manque de précision / de nuance sur la manière dont l'intention d'être un levier visant à créer une valeur ajoutée sociétale se rapporte au processus de délimitation de la petite zone urbaine de Renaix qui a été mené par la province. Il est souhaitable d'y prêter une attention suffisante dans la suite du processus de planification.</p> | <p>Dans cette note d'orientation, par rapport à la note de départ, les objectifs du plan ont été peaufinés dans le but de les rendre aussi concrets que possible. Les résultats du processus de délimitation provinciale de la petite zone urbaine de Renaix, tels que constatés dans le PESP correspondant, en constituent l'un des points de départ ; les résultats de ce processus ne seront donc aucunement enfreints.</p> |

| | |
|--|--|
| En lien avec la nature : zoomer sur la perte de biotope avec indemnités et sur le problème de la fragmentation dans une Flandre orientale très fragmentée. | Les aspects de la perte de biotope et de la fragmentation sont bien entendu traités dans la discipline Biodiversité du RIE. La fragmentation est également abordée dans les disciplines Paysage et Patrimoine, Personnes/Espace et Mobilité. |
| Consulter les sources mentionnées dans la discipline Biodiversité | Cet aspect a bien été noté. |
| Prendre en compte les conseils en matière d'eau du cadre politique provincial pour les cours d'eau gérés par la province de Flandre orientale | Cet aspect a bien été noté. |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|--|--|
| Regrouper les processus (p. ex., ce processus et AGNAS) permet d'établir un équilibre spatial précis | Plusieurs études d'accompagnement sont en cours pour clarifier la situation à cet égard. La première étude est une note d'experts sur l'expansion des forêts. Cette étude a été lancée par le Département Environnement dans le but de réaliser l'objectif de création de 260 ha de forêt supplémentaire en ZPS. Celle-ci s'effectue en étroite collaboration notamment avec le Département Agriculture et Pêches. Par ailleurs, un RIA sera également établi. Cela permettra de parvenir à des affectations et à des décisions de planification équilibrées. Les effets d'un changement de fonction de la zone agricole peuvent ainsi être répertoriés de manière efficace et satisfaisante. Cela s'effectue en collaboration avec le VLM. |
| Peu de choses concernant l'agriculture ont été incluses dans la note de départ | Les objectifs du plan peaufiné indiquent que le PESG Rond Ronse entend offrir une sécurité juridique accrue au secteur agricole. Le PESG doit donc être un levier qui permet aux exploitations agricoles pérennes présentes de développer durablement leurs activités. Il doit être possible de sécuriser les positions foncières de l'agriculture familiale. Des études d'accompagnement sont également en cours à ce sujet. La première étude est une note d'experts sur l'expansion des forêts. Cette étude a été lancée par le Département Environnement dans le but de réaliser l'objectif de création de 260 ha de forêt supplémentaire en ZPS. Celle-ci s'effectue en étroite collaboration notamment avec le Département Agriculture et Pêches. Par ailleurs, un RIA sera également établi. Cela permettra de parvenir à des affectations et à des décisions de planification équilibrées. Les effets d'un changement de fonction de la zone agricole peuvent ainsi être répertoriés de manière efficace et satisfaisante. Cela s'effectue en collaboration avec le VLM. |
| La note de départ contient peu d'informations sur l'agriculture, à l'exception de l'ambition de créer une valeur ajoutée par le biais du processus | |
| L'estimation des cultures à la p. 73 de la note de départ est erronée | Cet aspect sera adapté dans la note d'orientation. |

| | |
|--|---|
| <p>LIS ne fournit qu'une estimation approximative de l'impact sur le secteur agricole, une étude plus approfondie, sous la forme d'un RIA, sera nécessaire</p> | <p>L'estimation des effets possibles sur l'agriculture sera incluse dans le RIE du plan dans la discipline Personnes / Aspects spatiaux. L'accent est mis à cet égard sur la valeur des terrains affectés à une fonction agricole. Par ailleurs, un RIA sera rédigé. Ce RIA veillera à ce que l'on puisse aboutir à des affectations et des décisions de planification équilibrées. Les effets d'un changement de fonction de la zone agricole peuvent ainsi être répertoriés de manière efficace et satisfaisante. Cela s'effectue en collaboration avec le VLM.</p> |
|--|---|

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|---|---|
| <p>La note de départ contient encore trop peu d'éléments positifs concrets pour l'agriculture qui sont nécessaires pour compenser le bilan de la perte d'espace. Par ailleurs, la note n'indique pas comment et où trouver des avantages pour l'agriculture.</p> | <p>Les objectifs du plan peaufiné indiquent que le PESG Rond Ronse entend offrir une perspective d'avenir au secteur agricole. On examinera donc comment le PESG peut servir de levier permettant aux exploitations pérennes présentes de développer durablement leurs activités, et comment sécuriser les positions foncières de l'agriculture familiale. Des études d'accompagnement sont également en cours à ce sujet. La première étude est une note d'experts sur l'expansion des forêts. Cette étude a été lancée par le Département Environnement dans le but de réaliser l'objectif de création de 260 ha de forêt supplémentaire en ZPS. Celle-ci s'effectue en étroite collaboration notamment avec le Département Agriculture et Pêches. Par ailleurs, un RIA sera également établi. Cela permettra de parvenir à des affectations et à des décisions de planification équilibrées. Les effets d'un changement de fonction de la zone agricole peuvent ainsi être répertoriés de manière efficace et satisfaisante. Cela s'effectue en collaboration avec le VLM.</p> |
| <p>Inclure dans l'inventaire que la province réalisera 2 zones inondables contrôlées (ZIC) à Maarkedal. Les expériences de ce processus peuvent être incluses dans le nouveau projet afin de donner aux agriculteurs une voix dans cette partie de la zone de planification.</p> | <p>Cet aspect a bien été noté et complété dans la note d'orientation.</p> |
| <p>Il existe deux projets Leader dans la région qui peuvent être pertinents : « Busje komt zo, vervoersoplossingen voor de Vlaamse Ardennen / Le bus arrivera bientôt, des solutions de transport pour les Ardennes flamandes » (point mob à Renaix) et « Boeren op een helling / Agriculteurs sur une pente » (mettant l'accent sur le thème de l'érosion)</p> | <p>Cet aspect a bien été noté, ces projets Leader seront examinés quant à leur éventuelle valeur ajoutée pour ce projet.</p> |

| | |
|---|---|
| Suggestions d'alternatives : proposition d'Adelin Devos ; tracé le long des infrastructures routières existantes. Répertoire également les anciens tracés dans le dossier de projet | Un grand nombre d'alternatives seront examinées dans le cadre du projet, parmi lesquelles les différentes alternatives issues du processus précédent, les alternatives de participation et les alternatives de conception. Les alternatives de participation et les alternatives de conception subiront un test de caractère raisonnable durant la période comprise entre la première et la seconde version de la note d'orientation. Toutes les alternatives raisonnables seront ensuite examinées plus en détail dans le RIE du plan. |
| Suggestions : études antérieures à inclure dans le dossier de projet | Cet aspect a bien été noté. Ces études seront examinées et toutes les informations utiles pourront être utilisées. |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|--|---|
| Suggestions : patrimoine historique dans et autour de Renaix à inclure dans le dossier de projet | Toutes les alternatives raisonnables figureront et seront examinées dans le RIE du plan. L'impact sur le paysage, le patrimoine architectural et l'archéologie sera estimé pour chaque alternative raisonnable. Bien entendu, une attention sera également accordée aux sites historiques et au patrimoine culturel et historique ainsi qu'à leur emplacement et à leur relation par rapport à la (nouvelle) N60 et au centre de Renaix. |
| Suggestions : études sur la pollution, la qualité de vie et l'impact sur l'environnement à inclure dans le dossier de projet | Ces suggestions des études seront alignées sur la méthodologie du RIE du plan proposée concernant l'air (NOx, PM10 et PM2,5), la lumière (qualitative), le bruit et la qualité de vie en tant que combinaison de divers facteurs de nuisance. L'étude de l'impact sur l'environnement et la valeur du terrain peut être incluse dans l'analyse socio-économique coûts/bénéfices. Des simulations des alternatives actuelles seront incluses dans le volet technique de l'étude de conception. |
| Suggestions : études de l'impact sur le tourisme et l'économie à inclure dans le dossier de projet | Cet aspect a bien été noté. Ces études seront examinées et toutes les informations utiles pourront être utilisées. |
| Suggestion : étude de l'impact sur la tarification routière à inclure dans le dossier de projet | Cet aspect a bien été noté, mais à ce jour, la tarification routière n'est toujours pas une politique définitive. |

| | |
|---|--|
| Suggestion : étude sur la sécurité routière / centre à circulation réduite dans la ville à reprendre dans le dossier de projet. | Toutes les alternatives raisonnables figureront et seront examinées dans le RIE du plan. L'impact de chaque alternative sur la mobilité et les effets dérivés seront estimés. Les menaces et/ou opportunités susceptibles d'y être associées seront clairement identifiées. L'impact sur la sécurité routière sera évalué de manière qualitative équivalente pour toutes les alternatives. |
| Suggestions : études de mobilité et évaluation du statut de N60 comme route principale à inclure dans le dossier de projet | La discipline Mobilité dans le RIE du plan examine les effets de la N60 non seulement au niveau régional (en tant que « chaînon manquant »), mais également au niveau local (désenclavement et qualité de vie de Renaix et abords). |
| Suggestion : étude sur l'impact écologique à inclure dans le dossier de projet | Le RIE du plan va répertorier l'impact sur la biodiversité de chaque alternative raisonnable. L'examen sur l'impact écologique du plan est une partie essentielle du RIE du plan, y compris une évaluation appropriée et un test approfondi de la nature. |
| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
| Suggestion : étude sur le financement de différents projets et alternatives à inclure dans le dossier de projet | Dans une phase ultérieure de ce projet, une analyse socio-économique des coûts/bénéfices va répertorier ces aspects. |

| | |
|--|---|
| <p>Compte tenu de la pression sur les terres agricoles, en préserver autant que possible, en particulier au sein d'une ZAC (Zone Agricole Confirmée). Par ailleurs, les agriculteurs ont un besoin criant de sécurité juridique.</p> | <p>Les objectifs du plan peaufiné indiquent que le PESG Rond Ronse entend offrir une perspective d'avenir au secteur agricole. On examinera donc comment le PESG peut servir de levier permettant aux exploitations pérennes présentes de développer durablement leurs activités, et comment sécuriser les positions foncières de l'agriculture familiale. Des études d'accompagnement sont également en cours à ce sujet. La première étude est une note d'experts sur l'expansion des forêts. Cette étude a été lancée par le Département Environnement dans le but de réaliser l'objectif de création de 260 ha de forêt supplémentaire en ZPS. Celle-ci s'effectue en étroite collaboration notamment avec le Département Agriculture et Pêches. Par ailleurs, un RIA sera également établi. Cela permettra de parvenir à des affectations et à des décisions de planification équilibrées. Les effets d'un changement de fonction de la zone agricole peuvent ainsi être répertoriés de manière efficace et satisfaisante. Cela s'effectue en collaboration avec le VLM.</p> |
| <p>Les cultures agricoles mentionnées dans la note de départ sont incorrectes ; cultures dominantes : prairies, maïs, pommes de terre, céréales (et semences et légumineuses) et betteraves</p> | <p>Cet aspect sera adapté dans la note d'orientation.</p> |

| | |
|---|-------------------------|
| <p>Contenu résumé de la réaction de participation</p> | <p>Réponse formulée</p> |
|---|-------------------------|

| | |
|--|--|
| <p>La note de départ et les sessions de travail déjà organisées accordent trop peu d'attention à l'agriculture</p> | <p>Cet aspect a bien été noté. Les objectifs du plan peaufiné, afin de clarifier la création de valeur ajoutée sociétale, incluent que le PESG Rond Ronse entend offrir une perspective d'avenir au secteur agricole. Il s'agira donc d'étudier comment le PESG peut servir de levier permettant aux exploitations pérennes présentes de développer durablement leurs activités et comment sécuriser la situation foncière de l'agriculture familiale. Des études d'accompagnement sont également en cours à cet effet. La première étude est une note d'experts sur l'expansion des forêts. Cette étude a été lancée par le Département Environnement dans le but de réaliser l'objectif de création de 260 ha de forêt supplémentaire en ZPS. Celle-ci s'effectue en étroite collaboration notamment avec le Département Agriculture et Pêches. Par ailleurs, un RIA sera également établi. Cela permettra de parvenir à des affectations et à des décisions de planification équilibrées. Les effets d'un changement de fonction de la zone agricole peuvent ainsi être répertoriés de manière efficace et satisfaisante. Cela s'effectue en collaboration avec le VLM.</p> |
| <p>Le programme Water-Land-Schap Maarkebeek peut servir d'inspiration</p> | <p>Cet aspect a bien été noté. Ce projet sera examiné et toutes les informations qui s'avèrent utiles et pertinentes pourront être utilisées.</p> |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|---|---|
| <p>La note de départ est trop générale, les alternatives (et leur effet) ne sont pas mentionnées. Il est donc inutile que le public commente les alternatives. La révision de la note de départ et une nouvelle consultation du public sont nécessaires.</p> | <p>Cette première version de la note d'orientation est plus instructive et explicative concernant les alternatives susceptibles d'intégrer la suite de l'étude. Les alternatives incluses dans cette note d'orientation sont des alternatives issues du processus précédent, des alternatives de participation et des alternatives de conception. Les objectifs du plan issus de la note de départ sont également clarifiés et peaufinés dans cette note d'orientation. Des précisions sont apportées quant à leur interprétation et aux critères qui peuvent être considérés comme indispensables pour atteindre les objectifs du plan. La publication de cette note d'orientation sera systématiquement suivie d'une nouvelle période de participation, analogue à la période de participation de la note de départ, afin que chacun ait la possibilité de participer utilement et en connaissance de cause. Une seconde note d'orientation sera ensuite établie, en tenant compte des commentaires et de la participation générale reçus au cours de cette période de participation.</p> |
| <p>Lors de l'élaboration des alternatives de plan, on prendra en compte les aspects suivants : trier toutes les alternatives selon des critères objectifs et univoques + l'examen des alternatives fera abstraction de la bande de réservation (car aucune étude d'impact environnemental / étude de faisabilité) + uniquement en cas de conflit avec les options politiques, cela peut avoir un impact sur l'examen des alternatives. Si le BRV (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen) entre en vigueur pour l'adoption provisoire du PESG, les dispositions relatives au planning structurel ne s'appliqueront plus.</p> | <p>Les alternatives disponibles et celles qui peuvent encore être incluses dans la période de participation qui suit la note d'orientation version 1 seront d'abord soumises à un test de caractère raisonnable. La méthodologie de ce test de caractère raisonnable figure dans la note d'orientation version 1. Toutes les alternatives raisonnables seront ensuite examinées plus en détail dans le RIE du plan.</p> |
| <p>Les principes et objectifs du BRV doivent être pris en compte dans l'examen des alternatives, l'évaluation d'impact et le développement de la conception du PES.</p> | <p>Le 20 juillet 2018, le Gouvernement flamand a approuvé la vision stratégique du Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Dans le Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, le Gouvernement flamand formule des objectifs, des principes de développement spatial et des sites qui constitueront la base de la transformation de l'espace de la Flandre. La vision stratégique définit les orientations stratégiques pour le développement spatial en Flandre pour les décennies à venir et, avec un ensemble de cadres politiques, formera le Beleidsplan Ruimte Vlaanderen qui remplacera le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. La vision stratégique ne constitue pas actuellement une base juridique pour l'élaboration de plans de mise en œuvre spatiale.</p> |

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|--|--|
| L'étang du château appartenant à Marjus est un bassin tampon, il faut prendre en compte cet aspect lors de l'élaboration du plan / des alternatives au plan. Importance de : impact sur la qualité de l'eau / la capacité de stockage d'eau. Les objectifs d'une politique intégrée de l'eau et des options politiques (BRV) doivent être respectés. Par ailleurs, veuillez vous reporter à l'étude du professeur Walravens sur les sols sensibles au cisaillement, cet aspect doit également être pris en compte. | Toutes les alternatives raisonnables seront examinées dans le RIE du plan. L'impact sur l'eau (eaux souterraines, eaux de surface et interaction entre les deux) et les effets dérivés qui en découlent seront répertoriés. Les informations issues de cette réaction de participation peuvent être incluses par l'expert Eau du RIE. La méthodologie du RIE du plan est décrite dans la note d'orientation. |
| Dans l'étude d'impact : prendre en compte la sensibilité aux glissements de terrain | L'importance des glissements de terrain dans les Ardennes flamandes est connue et sera incluse dans la discipline Sols et Eaux souterraines du RIE du plan. |
| Lors de l'élaboration d'alternatives et lors de la réalisation d'une étude d'impact : prendre en compte la valeur patrimoniale du domaine du château de St Hubert | L'impact du plan sur le patrimoine architectural, dont le domaine du château de Saint-Hubert, est à l'étude dans la discipline Paysage et Patrimoine du RIE du plan. |

| | |
|---|---|
| <p>La portée du projet est confuse, on se demande si on examinera réellement les domaines d'action à discuter dans le cadre d'AGNAS. Les exploitations agricoles risquent de devenir déficitaires en raison des réquisitions de terres, il convient d'examiner cet aspect. On insiste sur le fait que le projet doit être global, tant en résolvant le problème de mobilité qu'en étant évident dans le contexte d'AGNAS.</p> | <p>Les objectifs du plan peaufiné indiquent que le PESG Rond Ronse entend offrir une perspective d'avenir au secteur agricole. On examinera donc comment le PESG peut servir de levier permettant aux exploitations pérennes présentes de développer durablement leurs activités, et comment sécuriser les positions foncières de l'agriculture familiale. Des études d'accompagnement sont également en cours à ce sujet. La première étude est une note d'experts sur l'expansion des forêts. Cette étude a été lancée par le Département Environnement dans le but de réaliser l'objectif de création de 260 ha de forêt supplémentaire en ZPS. Celle-ci s'effectue en étroite collaboration notamment avec le Département Agriculture et Pêches. Par ailleurs, un RIA sera également établi. Cela permettra de parvenir à des affectations et à des décisions de planification équilibrées. Les effets d'un changement de fonction de la zone agricole peuvent ainsi être répertoriés de manière efficace et satisfaisante. Cela s'effectue en collaboration avec le VLM.</p> |
|---|---|

| Contenu résumé de la réaction de participation | Réponse formulée |
|--|---|
| <p>Examen d'alternatives : percement d'un tunnel complet pour tous les tracés examinés</p> | <p>Certaines alternatives permettent d'examiner s'il est possible de percer un tunnel partiel ou complet. Le caractère raisonnable de celles-ci devra être examiné. Cet examen peut être effectué sur la base du test de caractère raisonnable décrit dans la note d'orientation version 1.</p> |

Recommandé pour étendre la zone de planification afin d'obtenir une image plus complète des mouvements de trafic dans une région légèrement plus vaste. Vérifier si un réseau routier plus large peut contribuer aux objectifs du présent plan.

La zone du plan est le périmètre à l'intérieur duquel d'éventuelles modifications d'affectation sont nécessaires pour réaliser les objectifs du plan. Des mesures de limitation du trafic peuvent être mises en œuvre sans changement d'affectation, ce qui évite d'étendre la zone du plan. La N8 est pour ainsi dire - et plus largement - dans la zone d'étude pour la mobilité (concernant la E17 jusqu'au ring de Bruxelles). Notez que la N8 Berchem-Oudenaarde-Brakel et la N36-N48 Berchem-Ronse-Brakel ont exactement le même niveau hiérarchique (route secondaire I à W de la N60, route secondaire II à O de la N60) et se contenter simplement de les « écarter » du trafic ouest-est de Renaix à Audenaarde n'est par conséquent pas une piste envisageable.

