

## **Annexe 5. Traitement des réactions de participation et des conseils Note d'orientation version 1**

### **Guide de lecture**

Cette annexe 1. « Traitement des réactions de participation et des conseils Note d'orientation version 1 » comprend le traitement des réactions issues de la consultation qui ont été introduites pendant la période de consultation (du 4 juin 2020 au 7 août 2020 inclus). Ces réactions proviennent tant des conseillers que de la population, des asbl, ... La consultation ne sera pas littéralement et intégralement reprise dans cette annexe, mais elle a été résumée et il y a ensuite été répondu. Une distinction a été faite entre les réponses du public lors de la consultation pour l'objectif clé 1 et les réponses de participation du public lors de la consultation pour l'objectif clé 2. Les tableaux reprennent la consultation publique résumée et la manière dont elle sera traitée dans les étapes ultérieures du processus.

## Réactions lors de la consultation relatives à l'objectif principal 1

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>L'infrastructure existante peut être utilisée pour maintenir le trafic lourd en dehors de la ville, ce qui décime également le prix de revient.</p>	<p>Des travaux considérables sont également nécessaires si l'infrastructure existante doit être réutilisée, car l'infrastructure actuelle n'est pas conforme aux directives de conception d'une route principale. En outre, l'enquête sur le critère du caractère raisonnable montre que les variantes de réutilisation stricte n'ont pas un pouvoir de résolution suffisant pour être considérées comme raisonnables. Toutefois, dans la mesure du possible, l'objectif est de réutiliser des segments de route individuels.</p>
<p>L'absorption et la perte de terres agricoles doivent être minimales. Les parcelles doivent être suffisamment utilisables et accessibles après la construction de la route de contournement et une attention particulière doit être accordée aux machines agricoles passant par Renaix. Il faut éviter de déchiqueter les ZAR. La ZAR ne peut être abordée que s'il existe une motivation profonde et une compensation correspondante. Si l'emplacement du boisement est clair, il convient également de reconfirmer les autres terres agricoles également.</p>	<p>L'impact sur le secteur agricole, l'occupation des terres agricoles, l'impact sur l'ouverture des parcelles agricoles et leur accessibilité seront étudiés dans le cadre de recherches complémentaires, en particulier dans le rapport d'impact agricole (RIA) et dans le RIE du plan. La conception actuelle tient déjà compte des itinéraires supra-locaux pour le trafic agricole, en offrant toujours une alternative lorsque la route existante est utilisée, comme la N60. Le désenclavement des parcelles agricoles individuelles sera développé plus avant dans le RIA / la phase du projet. Une fois que l'emplacement du boisement est clair, le GRUP définira les différentes destinations, y compris les zones qui seront préservées à des fins agricoles. Toutefois, cela ne peut être fait que dans une phase ultérieure de la procédure, lorsque l'enquête est suffisamment avancée.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>L'extension de la N60 va changer radicalement et définitivement l'apparence de Renaix.</p>	<p>L'évaluation environnementale évaluera l'impact des alternatives raisonnables sur le paysage. Ce plan vise à 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.) sera limitée. Là où l'espace est occupé, 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 ou pour l'utilisateur de la route. Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) indiquera notamment les effets attendus sur le paysage et la perception.</p>
<p>À ce jour, les alternatives ne tiennent pas compte des préoccupations exprimées dans le dossier précédent.</p>	<p>Les objections en cause n'apparaissent pas clairement. En tout cas, il convient de constater qu'il s'agit d'un nouveau processus de planification avec des objectifs et des conditions cadres différents. Dans le cadre de ce nouveau processus, plusieurs possibilités de participation sont à nouveau prévues. Même après l'adoption provisoire d'un projet de PESR par le gouvernement flamand, le nouveau plan sera soumis à une nouvelle enquête publique. Il est possible à chacun de ces moments de présenter à nouveau des objections.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Le projet « Rond Ronse » n'a pas encore donné de résultats concrets pour les cyclistes.</p>	<p>Le plan est actuellement encore dans une première phase de recherche dans laquelle l'accent est mis sur les alternatives routières et sur les alternatives qui contribuent à la création d'une valeur sociale ajoutée en améliorant la structure spatiale.</p>
<p>Le périphérique sud doit s'interconnecter à un nombre suffisant d'endroits avec le réseau routier local. Les tracés dans lesquels le contournement sud fait partie de la route principale I doivent être évalués négativement.</p>	<p>Les effets de la nouvelle infrastructure routière seront évalués au cours de la prochaine phase. Cette analyse est basée sur les effets objectifs calculés avec le modèle de trafic. Cela comprend l'évaluation de l'impact sur l'intensité du trafic dans le centre-ville, la pollution de l'air, les nuisances sonores,... Pour l'instant, il n'est pas encore possible de préjuger si les alternatives sont positives ou négatives.</p>
<p>Objection à la trajectoire sous la Chapelle de Wittentak. Ce tracé a un impact sur de nombreuses personnes (Kappellestraat et Bierinkstraat), il y aura des nuisances dues aux travaux et un trafic supplémentaire derrière le jardin.</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. L'alternative « Relief » (O2) n'a pas été jugée raisonnable pour le critère de faisabilité technique et n'est pas comprise dans l'étude intégrée. L'alternative « Vallée » (O3) a été jugée raisonnable et sera comprise dans les recherches ultérieures (voir la note d'orientation, chapitre 5). La recherche intégrée comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Dans la note d'orientation, 19 alternatives d'itinéraires sont</p>	<p>L'amélioration de la façon de circuler localement en fonction de la qualité de vie et en</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>décrites, mais les aspects cyclistes ne sont mentionnés nulle part. Cependant, les cyclistes sont impliqués dans les deux objectifs principaux et dans deux des sept sous-objectifs (amélioration de la situation du trafic local + amélioration de la multimodalité). Un minimum pour la note d'orientation est que la description et l'analyse des alternatives de conception doivent inclure la liaison vélo Renaix - Audenaerde (voir document Images futures, chapitre Pierres angulaires).</p>	<p>fonction de la sécurité et l'amélioration de la multimodalité sont des éléments inscrits dans les objectifs du plan de ce projet.</p> <p>La note conceptuelle (annexe à la note d'orientation 2) indique comment les carrefours destinés aux vélos sont traités. Lorsque cela est nécessaire, des espaces seront prévus dans le plan pour les pistes cyclables et les liaisons cyclistes. La note conceptuelle des différents carrefours sera élaborée plus avant au cours de la phase de projet. Les mesures d'accompagnement dans le centre de Renaix seront examinées plus en détail dans les prochaines phases, en consultation avec la ville de Renaix. On peut également mentionner en marge qu'une partie de la liaison cyclable supra-locale le long de la voie ferrée sera déjà réalisée en tant que quickwin, indépendamment du plan actuel. Cela forme une trajectoire d'étude et de participation parallèle.</p>
<p>Plusieurs alternatives sont proposées, qui sont une combinaison de l'alternative O4 (Rail) et de l'alternative O5 (Conservation), avec un contournement au nord.</p>	<p>Ces propositions ont été prises en compte et les moyens de les inclure dans l'examen du caractère raisonnable ont été examinés. Comme ces propositions sont une combinaison de plusieurs alternatives de la version 1 de la note d'orientation, elles n'ont pas été incluses séparément dans l'examen du caractère raisonnable et la version 2 de la note d'orientation. Dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable, les deux alternatives Conservation (O5) et Rail (O4) ont été étudiées, ainsi qu'un contournement nord. L'alternative O5 n'a pas été jugée raisonnable sur la base du critère 1 (capacité à résoudre les problèmes). L'alternative O4 et le contournement nord ont été retenus comme raisonnables (voir la note d'orientation, chapitre 5). Ces alternatives sont comprises dans une recherche intégrée plus poussée. Cette recherche intégrée examinera également, à un stade ultérieur, si des éléments d'alternatives raisonnables peuvent être combinés pour parvenir à une solution.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Les alternatives G1, G4, G5 et G6 font l'objet d'objections en raison de leur impact excessif sur l'agriculture. Il est nécessaire de prêter attention aux exploitations agricoles présentes.</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Les alternatives G1, G5 et G6 ont été jugées déraisonnables et ne seront pas incluses dans les recherches ultérieures. L'alternative G4 a été jugée raisonnable et sera incluse dans la recherche intégrée. Cette recherche comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Sur la base de ces recherches et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Des objections ont été soulevées contre les alternatives qui longent Klijpe, en raison de divers aspects : le facteur de contournement important, l'impact sur la ZPS, l'impact sur le vestige de l'atlas paysager établi, la dégradation de la qualité de vie à Klijpe, la dégradation des terres agricoles et des espaces ouverts,... Les alternatives longeant Klijpe qui doivent être étudiées sont inacceptables pour l'ensemble de la communauté de Klijpe.</p>	<p>Il est pris acte de ces commentaires et préoccupations. Toutes les alternatives ont été examinées de la même manière dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable, sur la base de trois critères différents (capacité à résoudre des problèmes, faisabilité technique de la construction et impact extrême et ingérable sur le paysage et la nature). Les alternatives jugées raisonnables seront étudiées de manière plus approfondie et objective dans le RIE, notamment en ce qui concerne la qualité de vie, selon la méthodologie décrite au chapitre 6 de la note d'orientation.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Les alternatives O1, O4 et O4 sont contestées en raison de leur impact sur les zones d'habitat et les ZPS.</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Les alternatives G1, G3, G5, G6, I1, I4, I5, I6, O2 et O5 ont été jugées déraisonnables et ne seront pas incluses dans les recherches ultérieures. Les autres alternatives ont été jugées raisonnables et seront incluses dans la recherche intégrée. Cette recherche comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Sur la base de ces recherches et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Les alternatives orientales suscitent des objections en raison de divers aspects : dommages au paysage, impact sur l'agriculture, dommages à la zone couverte par la directive « Habitats »/ZPS, qualité de vie et bien-être à proximité de l'alternative, dépréciation des propriétés, non-utilisation de la bande de réserve proposée ou de la route existante, impact sur la stabilité des sols et la gestion de l'eau, pollution atmosphérique et sonore,...</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Les alternatives G6, I4 et I5 ont été jugées déraisonnables (voir la note d'orientation au chapitre 5). L'alternative O4 a été jugée raisonnable et sera incluse dans la recherche ultérieure. En outre, une nouvelle alternative orientale a été développée, O6, qui est raisonnable et sera également incluse dans la recherche intégrée (voir la note d'orientation, chapitres 4 et 5). La recherche intégrée ultérieure comprend un rapport d'évaluation environnemental et un rapport d'impact agricole (RIA). Sur la base de ces recherches et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Un certain nombre d'alternatives I (I1, I2, I4, I5 et I6) sont contestées. I3</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Les alternatives G1, G3, G5, G6, I1, I4, I5, I6, O2 et O5 ont été jugées déraisonnables et ne seront pas incluses dans les recherches ultérieures. Les autres alternatives ont été jugées raisonnables et seront incluses dans la recherche intégrée. Cette recherche comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Sur la base de ces recherches et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Il y a des objections contre l'alternative O5 (conservation), en raison de plusieurs aspects : l'alternative ne serait pas une solution pour la situation du trafic dans Broecke et la Glorieuxlaan, impact possible sur les Valeurs de la nature, impact possible sur le Schavaart, l'alternative n'offre pas de solution pour le désenclavement de Klein Frankrijk, il n'y a pas d'attention à épargner le centre, la Zandstraat est déjà très fréquentée et peu sûre, ...</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. L'alternative « Conservation » (O5) n'a pas été jugée raisonnable pour le critère de la capacité à résoudre les problèmes (voir la note d'orientation, chapitre 5) et n'est pas incluse dans l'étude intégrée.</p>



Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Une objection est déposée contre les alternatives qui peuvent affecter le Schavaart : O1 (Hotond), O2 (Relief) et O3 (Vallée).</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. L'alternative O2 (Relief) a été jugée déraisonnable et sera pas incluse dans la recherche ultérieure. Les alternatives O1 (Hotond) et O3 (Vallée) ont été jugées raisonnables et seront incluses dans la recherche intégrée (voir note d'orientation, chapitre 5). Cette recherche intégrée comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) - qui étudiera également les effets sur le Schavaart - et un rapport d'impact agricole (RIA). Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Il y a des objections contre les alternatives centrales Relief (O2) et Vallée (O3), en raison de plusieurs aspects : proximité du Fiertelmeers, dommages au Schavaert, possibilité que ces alternatives n'offrent pas de solution pour le trafic est-ouest de et vers Klein Frankrijk, impact possible sur la gestion de l'eau, impact possible sur la stabilité du sol, impact possible sur le patrimoine historique, pollution supplémentaire de l'air et de la lumière, pollution sonore, impact possible sur le tourisme, impact écologique possible, impact sur la qualité de vie, sécurité routière, ...</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. L'alternative « Relief » (O2) n'a pas été jugée raisonnable pour le critère de faisabilité technique et n'est pas comprise dans l'étude intégrée. L'alternative « Vallée » (O3) a été jugée raisonnable et sera comprise dans les recherches ultérieures (voir la note d'orientation, chapitre 5). La recherche intégrée comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (REL). Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Une objection a été déposée contre la route de contournement sud, en partie à cause de la possible disparition de la tranquillité qui existe actuellement. La route traverse de nombreuses zones résidentielles et naturelles et nécessite beaucoup de nouvelles infrastructures. De plus, il est possible que la rocade sud ne résolve pas le problème, mais le déplace. Si le contournement sud est construit, il convient de prévoir des tampons verts qui fonctionnent comme une barrière sonore. Des compensations (nouveaux parcs et forêts, routes lentes,...) doivent également être prévues. Des recherches archéologiques sont nécessaires.</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Le tracé de contournement sud G4 a été jugé raisonnable et sera incluse dans la recherche intégrée. Cette recherche comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Des mesures d'atténuation seront proposées dans l'évaluation environnementale. Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera à nouveau l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Une nouvelle alternative de traversée ouest est proposée.</p>	<p>Cette proposition a été incluse dans la note d'orientation en tant que variante I6 et soumise à l'examen du caractère raisonnable. Cependant, l'alternative a été considérée comme déraisonnable au regard du critère de la capacité à résoudre les problèmes et n'est plus incluse dans la recherche intégrée.</p>
<p>Une objection écologique a été soulevée. En outre, l'objectif de la nouvelle N60 est obsolète et il n'y a pas d'accord sur l'extension de la N60 en Wallonie. C'est un investissement inutile à un coût extravagant. La perspective et les objectifs de « Rond Ronse » doivent rester intégraux (jonction supra-locale avec l'attention portée à la situation locale du trafic, valeur ajoutée sociale, augmentation de la sécurité du trafic et de la qualité de vie, intégration du paysage si possible, augmentation de l'accessibilité multimodale).</p>	<p>Ce plan a une longue histoire. Le processus précédent, le PESR « Liaison manquante N60 à hauteur de Renaix », a été annulé par le Conseil d'État en 2016. Le gouvernement flamand a décidé de reprendre le processus de planification. Le nouveau processus est maintenant mené sur la base d'une procédure de planification intégrée. Les objectifs du plan ont été définis dans la note de départ et affinés dans la note d'orientation 1. Ces objectifs affinés ne sont en aucun cas obsolètes.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Une nouvelle alternative est proposée pour la connexion de la zone industrielle Klein Frank avec la N60. Elle est toujours dessinée par un périphérique sud, la jonction peut également être réalisée via la Ommegangstraat et le long de la voie ferrée (cf. alternative O4), mais celle-ci s'arrête à Klein-Frankrijk. Ainsi, Renaix du Sud se voit épargner une nouvelle route.</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification, également pour ce qui est des liaisons ouest. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. La connexion nord-est ouest (N2) a été jugée raisonnable et est incluse dans l'étude intégrée, qui comprend une évaluation des incidences sur l'environnement (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Une nouvelle alternative est proposée, qui est une combinaison de O1 (Hotond), sans contournement sud, et de O2 (Conservation). Dans cette alternative, le trafic peut toujours (temporairement) passer par l'infrastructure existante pour rejoindre Klein Frankrijk. Pont West sera le nouveau centre d'affaires et sera facilement accessible depuis le nord et le sud. L'impact de cette proposition sur l'environnement serait limité.</p>	<p>Cette proposition a été prise en compte et les moyens de l'inclure dans l'examen du caractère raisonnable ont été examinés. Comme cette proposition est une combinaison de plusieurs alternatives de la note d'orientation v1, cette proposition ne sera pas intégrée de manière séparée dans l'examen du caractère raisonnable et la note de cadrage v2. Dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable, les deux alternatives Hotond (O1) et Conservation (O5) sont étudiées, ainsi qu'un contournement sud et un contournement nord. L'alternative O5 n'a pas été jugée raisonnable sur la base du critère 1 (capacité à résoudre les problèmes). L'alternative O1, le contournement sud et le contournement nord ont été jugées raisonnables et seront incluses dans une recherche intégrée ultérieure. Cette recherche intégrée examinera également, à un stade ultérieur, si des éléments de solutions de rechange raisonnables peuvent être combinés pour parvenir à une solution.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Une nouvelle alternative est proposée, qui est une combinaison de O1 (Hotond) sans la route Ommegangstraat, O5 (Conservation) sans le Hotondtunnel et I6. Plusieurs avantages et inconvénients de cette proposition sont indiqués.</p>	<p>Cette proposition a été prise en compte et les moyens de les inclure dans l'examen du caractère raisonnable ont été examinés. Comme cette proposition est une combinaison de plusieurs alternatives de la note d'orientation v1, cette proposition ne sera pas intégrée de manière séparée dans l'examen du caractère raisonnable et la note de cadrage v2. L'examen du caractère raisonnable étudie les différentes alternatives. La recherche ultérieure examinera si des éléments de solutions de rechange raisonnables peuvent être combinés pour parvenir à une solution. L'alternative O1 s'est avérée raisonnable et sera incluse dans la recherche intégrée, l'alternative O5 ne s'est pas avérée raisonnable en termes de capacité à résoudre les problèmes et ne sera pas intégrée dans la recherche future.</p>
<p>Une nouvelle alternative est proposée, qui est une variante de l'alternative O5 (Conservation). Afin de rejoindre Klein Frankrijk pour le trafic en provenance du nord, cette alternative passe par l'Ommegangstraat jusqu'à côté de la voie ferrée (alternative O4). Il est prévu de s'attaquer à la Ommegangstraat (y compris la piste cyclable) et celle-ci pourrait également être adaptée pour réaliser l'extension vers Klein Frankrijk.</p>	<p>La liaison est-ouest par la Ommegangstraat et la ligne de chemin de fer a été incluse comme variante de toutes les alternatives sous le nom de « Noordelijke Omleidingsweg ». Il en sera pleinement tenu compte dans les étapes suivantes.</p>
<p>Une nouvelle alternative est proposée, une proposition reprenant l'infrastructure routière existante : l'alternative se compose de 3 parties : 1) la déviation existante le long de la Zandstraat, de la Berchemsesteenweg et de la Zonnestraat, 2) une nouvelle route de liaison entre la Zonnestraat et la Doorniksesteenweg, 3) la déviation sud. 2x1 voies et plusieurs ronds-points.</p>	<p>Cette proposition a été prise en compte et la possibilité de l'inclure dans l'examen du caractère raisonnable a été examinée. Comme cette proposition est une combinaison de plusieurs alternatives de la note d'orientation v1, cette proposition ne sera pas intégrée de manière séparée dans l'examen du caractère raisonnable et la note de cadrage v2.</p>
<p>Une nouvelle alternative est proposée, qui est une variante entre l'alternative O2 et l'alternative O3 et qui suit la ligne à haute tension.</p>	<p>Cette proposition a été incluse dans l'examen du caractère raisonnable en tant qu'alternative I7 et a été jugée raisonnable. La proposition sera donc également incluse dans la recherche intégrée.</p>
<p>Une préférence est exprimée pour une alternative centrale (avec un contournement sud) qui reste dans la zone de réserve, une telle alternative assurera le moins d'emprise sur les surfaces agricoles.</p>	<p>Il est pris acte de cette préférence. Le caractère raisonnable des alternatives est décrit au chapitre 5 de la note de cadrage. Les alternatives qui ont été écartées comme étant raisonnables seront combinées dans une recherche intégrée plus poussée avec la jonction est-ouest qui semble la plus appropriée.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Une préférence est exprimée en faveur d'une alternative centrale qui reste dans la zone de réserve, une telle alternative assurera le moins d'emprise sur les surfaces agricoles.</p>	<p>Cet aspect a bien été noté. Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives centrales ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage. Plusieurs trajectoires centrales ont été incluses dans l'examen du caractère raisonnable, certaines ont été jugées raisonnables et seront incluses dans des recherches ultérieures (voir le chapitre 5 de la note de cadrage).</p>
<p>La préférence va à l'alternative Est, qui permet de suivre la ligne de chemin de fer (le lit est déjà fourni) et d'accéder convenablement à Klein Frankrijk.</p>	<p>La voie alternative (O4) a été jugée raisonnable et sera incluse dans l'étude intégrée (note de cadrage, chapitre 5). Une intégration paysagère qualitative de l'infrastructure routière a été incluse comme élément pour affiner le sous-objectif « Réalisation d'une jonction supra-locale qualitative en matière de circulation et d'organisation spatiale ».</p>
<p>Une préférence est exprimée pour un tracé qui ne passe pas par des zones agricoles ouvertes, afin d'éviter une pression supplémentaire sur les terres agricoles.</p>	<p>Il est pris acte de cette préférence. L'impact sur l'activité agricole sera évalué sur la base d'un rapport d'impact agricole (RIA).</p>
<p>Une préférence est exprimée pour l'alternative occidentale O1 (Hotond).</p>	<p>L'alternative O1 a été retenue comme raisonnable dans l'examen du caractère raisonnable et sera incluse dans la recherche intégrée.</p>
<p>Il est proposé de tracer des itinéraires centraux réservés aux cyclistes, certainement vers les écoles, les zones sportives, les zones culturelles, ... En outre, pour certaines rues, il est proposé d'appliquer la zone 30, la circulation à sens unique ou des inhibiteurs de circulation pour limiter la nuisance du trafic lourd. Il est également souligné qu'il est important de revaloriser le centre de Renaix de manière globale (vert dans la ville, espace ouvert, KLE,...).</p>	<p>Il est pris acte de ces préférences. La politique d'accompagnement sera élaborée en collaboration avec la ville de Renaix, dans une phase ultérieure de la conception.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Il est demandé de tenir compte du relief lors de la formulation d'alternatives pour une liaison à vélo entre Renaix et Audenarde. Cela peut se faire, par exemple, en reliant le raccordement pour les vélos au lit plat de l'infrastructure ferroviaire (image d'avenir Ouest, Est et Réutilisation).</p>	<p>De telles opportunités seront exploitées dans la mesure du possible.</p>
<p>Il n'y a pas d'embouteillages structurels à Renaix, la N60 comme solution aux embouteillages est inutile. Pour le trafic de marchandises, d'autres solutions devraient être possibles.</p>	<p>L'accent n'est pas mis sur l'augmentation de la capacité, mais sur la création d'une infrastructure routière sûre et lisible qui améliore la qualité de vie dans le centre-ville.</p>
<p>Klein Frankrijk fait l'objet de peu d'attention. Il est à espérer que des compensations ne devront pas être envisagées.</p>	<p>Le sens de cette question/suggestion n'est pas tout à fait clair. Il s'agit vraisemblablement d'éventuelles compensations nécessaires pour la construction du contournement sud s'il traverse la zone ZPS ou VEN. La route de contournement sud ne traverse aucune zone naturelle, de sorte qu'il n'y aura pas de compensation pour la perte de nature due à la construction de la route de contournement sud et qu'aucune compensation ne sera donc nécessaire.</p>
<p>Il convient d'éviter les longs temps de détours et de rotation pour les piétons, les cyclistes et les véhicules agricoles. Veuillez utiliser, dans la mesure du possible, des passages à niveau non souterrains qui sont conçus pour être sûrs et utilisables et qui évitent autant que possible l'effet de barrière (croisement des axes piétons et cyclistes). Cela joue un rôle majeur dans les alternatives centrales.</p>	<p>L'approche concernant les intersections avec le réseau cyclable est décrite dans la note de conception (annexe 7 de la présente note de conception). En ce qui concerne les variantes « centrales », nous pouvons déjà affirmer que la plupart des intersections auront automatiquement un sol inégal, car la N60 est située sur un viaduc ou dans un tunnel. Seule la variante 17 nécessitera des œuvres d'art spécifiques aux intersections avec le réseau cyclable. Les intersections pour les flux de trafic locaux (en dehors des intersections) sont toujours prévues sur un terrain inégal. À ce stade, les axes locaux qui doivent « au moins être préservés » et les axes qui seront « naturellement » préservés comme la N60 sont réalisés dans un viaduc ou un tunnel. D'autres recherches détaillées dans la phase de projet examineront pour chaque axe à traverser si la conservation est nécessaire et comment cela peut être fait.</p>
<p>C'est une bonne chose que la route de contournement sud soit incluse. C'est un maillon indispensable de la solution globale pour désenclaver Klein Frankrijk et soulager le centre-ville. La</p>	<p>La liaison est-ouest est en effet nécessaire pour atteindre les objectifs du plan. Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. La liaison est-ouest</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>connexion N-S et la connexion E-O doivent être effectuées simultanément. En outre, le contournement sud n'a pas été inclus dans toutes les alternatives, ce qui crée automatiquement un inconvénient majeur et les alternatives sont difficiles à mettre en balance.</p>	<p>est nécessaire pour atteindre les objectifs du plan. Cela signifie également que chaque alternative d'itinéraire nécessite une liaison est-ouest. Cela a également été inclus dans l'enquête complémentaire. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Le tracé de contournement sud a été jugé raisonnable et sera incluse dans la recherche intégrée. Les alternatives dans l'examen du caractère raisonnable ont toujours été combinées avec la liaison est-ouest qui semblait la plus raisonnable. La recherche intégrée comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Des mesures d'atténuation seront proposées dans le RIE. Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Est-il vrai que la rocade sud se situe entre la Adolphe Hullebroeckstraat et la Aatstraat ?</p>	<p>La bande de réservation sur le plan régional pour le Contournement sud passe en effet par la Aartstraat.</p>
<p>Est-il possible d'utiliser et de transformer l'infrastructure existante pour constituer la route de contournement sud.</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification, également pour la liaison est-ouest. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. La liaison est-ouest centrale avec réutilisation des infrastructures existantes s'est avérée déraisonnable en termes de capacité à résoudre les problèmes et ne sera pas incluse dans la recherche intégrée.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Est-il possible de remplacer le contournement sud par un tunnel ?</p>	<p>La route de contournement sud a été examinée en tant que tunnel souterrain pour les variantes complètes du tunnel. La route a été conçue comme un tunnel peu profond. Cette option n'a pas été jugée déraisonnable dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable. Le prix de revient ne joue aucun rôle à ce stade. L'ACAS examinera si les coûts plus élevés de la construction du tunnel l'emportent sur les bénéfices.</p>
<p>Afin d'épargner le centre, Broeke et la Kruisstraat, les deux zones industrielles doivent être reliées.</p>	<p>Afin d'améliorer le flux dans la région et de garantir une liaison supralocale fluide, il sera important dans un premier temps de réaliser une bonne liaison nord-sud. Afin d'améliorer vraiment la situation du trafic local, il convient également de tenir compte des liaisons entre les parties ouest et est de la zone du plan et du désenclavement des zones d'activités. Le désenclavement de Pont West et de Klein Frankrijk sont donc certainement des points d'attention dans ce processus. La solution finale de mobilité devra apporter une réponse à la fois à la jonction nord-sud et au désenclavement des zones industrielles.</p>
<p>L'objection introduite contre l'avant-projet GRUP du 08/11/2013 n'a jamais reçu de réponse.</p>	<p>Ce processus de planification est une nouvelle procédure avec des objectifs et des intentions de planification ajustés. Les objections du GRUP précédent ne sont pas prises en compte dans ce processus de planification. En général, il est vrai que les objections individuelles ne reçoivent pas de réponse individuelle, mais les différents arguments de fond sont étayés dans la décision du gouvernement flamand.</p>
<p>Les habitants de Renaix n'utilisent presque plus le vélo, mais les distances à parcourir pour se rendre aux installations ne sont pas ici le problème. Le problème réside principalement dans l'insécurité du trafic. De même, les fortes pentes ne jouent également que l'un des facteurs expliquant la faible utilisation de la bicyclette.</p>	<p>L'amélioration de la façon de circuler localement en fonction de la qualité de vie et en fonction de la sécurité sont des éléments inscrits dans les objectifs du plan de ce projet. Il s'agit donc d'un élément qui sera d'office visé.</p>



Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Beaucoup sont contre une nouvelle N60, seuls quelques-uns sont pour, cela ne devrait pas être possible.</p>	<p>Au cours des nombreuses conversations que nous avons eues avec les parties prenantes au cours de notre processus, nous avons constaté qu'il existe un accord général sur le fait qu'il y a un problème de mobilité et d'habitabilité à Renaix, et que cela conduit actuellement à des situations dangereuses et à des conflits entre les différents modes de transport. Bien entendu, nous recherchons une solution qui soit proportionnée au problème posé et une intégration qualitative dans le paysage.</p>
<p>Afin de détourner le trafic provenant de Klein Frankrijk ou de la direction de Brakel, la N519 via la N57 pourrait être une alternative.</p>	<p>Une liaison par cette route ne ferait que déplacer le problème vers la N519 (avec beaucoup de rues bordées d'habitations et les nœuds du Mont d'Elzelles et d'Elzelles. En outre, le trafic doit ensuite passer par la N57 jusqu'à Renaix, ou par le centre du Vloesberg jusqu'à Lessen. De plus, le facteur de détour important nécessiterait des mesures très drastiques pour faire respecter cet itinéraire, ce qui créerait d'autres effets secondaires indésirables. Cette proposition n'a donc pas été prise en compte davantage car elle ne dispose pas d'une capacité suffisante de résolution des problèmes.</p>
<p>De nouveaux tracés, à l'est et à l'ouest, tombent du ciel et chacun d'eux est accompagné de points d'interrogation.</p>	<p>La génération des différentes alternatives dans différentes largeurs de bande (est, ouest et centrale) vise à trouver différentes solutions possibles qui répondent à l'objectif principal 1. Les alternatives incluses dans la note d'orientation version 1 ont été initialement soumises à l'examen du caractère raisonnable afin d'étudier quelles alternatives sont raisonnables et peuvent être incluses dans une recherche intégrée ultérieure.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Aucun des principaux objectifs de ce projet ne semble réalisable. La viabilité de la circulation et la sécurité routière ne changeront pas</p>	<p>Afin d'examiner si les alternatives incluses dans la note d'orientation version 1 et les alternatives qui auraient pu être enregistrées ultérieurement sont réalisables et donc raisonnables, un examen du caractère raisonnable a été effectué dans la note d'orientation version 2. Cet examen du caractère raisonnable a permis de déterminer quelles sont les alternatives qui restent raisonnables et qui peuvent donc garantir que l'objectif clé 1 peut être atteint. Il ressort des analyses effectuées dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable, par exemple pour le critère 1 « capacité de résolution des problèmes », que les alternatives raisonnables apportent des gains significatifs en termes de contrôle technique (réduction des kilomètres parcourus par les véhicules de 25 % en moyenne et réduction des kilomètres parcourus par les camions jusqu'à 80 %). Toutes les alternatives raisonnables sont incluses dans la recherche intégrée. Les alternatives développées pour atteindre l'objectif clé 2 seront examinées plus en détail à un stade ultérieur du processus afin de définir si l'objectif clé 2 peut être atteint. Tout cela se fera sur la base d'une étude d'impact environnemental (RIE) (cf. chapitre 6 de la note d'orientation) et d'un rapport d'impact agricole (RIA), entre autres.</p>
<p>Il existe des risques pour les forêts, les zones naturelles et les terres agricoles. Il se peut que ces zones soient perdues et que de nouvelles expropriations doivent avoir lieu.</p>	<p>L'examen du caractère raisonnable n'a pris en compte que l'impact inacceptable et non atténuable sur le paysage et la nature. Après la publication de la version 2 de la note d'orientation et l'intégration de la prochaine période de consultation dans une version 3 de la note d'orientation, la recherche intégrée commencera effectivement. Les effets probables sur les alternatives raisonnables pour les forêts et les zones naturelles et l'utilisation agricole seront étudiés dans un rapport d'impact environnemental (RIE), un rapport d'impact agricole (RIA) et l'analyse coûts-avantages sociaux (ACAS).</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Merci de réfléchir à la restauration de la valeur du paysage dans la région de Hotond-Scherpenberg-Langvelde. Assouplir la N36 et permettre ainsi la connexion entre Hotond, Langvelde et Triburie. Relier Klijpekom en tant que quartier à part entière avec le centre-ville</p>	<p>L'un des objectifs du processus de planification actuel est d'accroître la qualité du paysage des Ardennes flamandes et de définir les paysages patrimoniaux. Au niveau du plan, on examinera donc quelles destinations peuvent soutenir cet objectif. Le volet orientation de la note d'orientation traite de la méthodologie qui sera utilisée pour les évaluations dans les disciplines du paysage et de la biodiversité. Dans une prochaine étape de la recherche sur la conception, cet aspect sera examiné en fonction des alternatives retenues.</p>
<p>Le début de ce processus de planification reste incertain, une meilleure motivation est nécessaire.</p>	<p>Dans la note de départ, sur laquelle le GF a pris une décision le 17 mai 2019, définit clairement les objectifs du plan pour ce processus de planification ; sur la base des réactions de participation et d'autres participations, ces objectifs du plan ont été affinés dans la note d'orientation v1. Les différents éléments de ces objectifs mettent en œuvre le Plan structurel d'aménagement du territoire en Flandre, tant pour le volet infrastructure de la ligne (sélection de la route principale I) que pour les objectifs relatifs aux espaces ouverts (politique extraterritoriale) et à l'urbanité (politique des zones urbaines). Cela répond aux exigences d'une note de départ et donc au démarrage de ce processus de planification.</p>
<p>Le nœud de l'intersection N36-N60 affectera la qualité de vie et la sécurité routière à Klijpe.</p>	<p>L'orateur exprime son inquiétude. Les éventuels effets attendus sur la qualité de vie et la sécurité routière des alternatives raisonnables sont étudiés plus en détail dans le RIE selon la méthodologie de la discipline « mobilité, air, bruit et santé », décrite au chapitre 6 de la note d'orientation. Cela permettra, le cas échéant, de déterminer quelles mesures d'atténuation doivent être prises pour garantir la qualité de vie et la sécurité routière.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>La vallée du Schavaart est très sensible aux glissements de terrain et il est essentiel d'en tenir compte. (étude en annexe)</p>	<p>Toute la zone vallonnée des Ardennes flamandes est sensible aux glissements de terrain en raison de sa structure. Cette question a été prise en compte pour la mise en œuvre de l'examen du caractère raisonnable. Seul le tracé O2 a été jugé déraisonnable sur la base de ce problème. Au cours des phases suivantes, les différentes alternatives seront étudiées afin de minimiser les risques dans les zones critiques.</p>
<p>Quelle que soit la solution choisie, elle doit être bien intégrée dans le paysage. Creusement de tunnels si possible, utilisation des accotements naturels, en limitant la hauteur et la largeur du viaduc.</p>	<p>L'un des objectifs de ce processus de planification est de parvenir à une intégration qualitative de l'infrastructure routière dans le paysage. Cela signifie, notamment, que l'occupation hors-sol de l'espace dans les zones à valeur paysagère (crêtes, forêts, zones de ruisseau, etc.) sera limitée. Là où l'espace est toutefois occupé, 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 ou pour l'utilisateur de la route. Ce point sera approfondi et étudié au cours du processus de planification.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Plaidoyer pour ne plus étendre Klein Frankrijk (suppression progressive ou délocalisation) et pour continuer à développer / délocaliser vers Pont West des entreprises avec beaucoup de transport lourd.</p>	<p>Il n'est pas prévu de déplacer les parcs d'activité économique existants. L'objectif, tel qu'il est défini dans la note de départ et la note d'orientation v1, est d'améliorer l'accessibilité des activités économiques. Cela signifie que le principe est que les parcs d'activité économique existants tels que Klein Frankrijk et Pont-West seront préservés mais mieux désenclavés que dans la situation actuelle. L'amélioration de l'accès, pour lequel la séparation du trafic local et supra-local est primordiale, devrait assurer une meilleure habitabilité et sécurité du trafic dans la zone centrale de Renaix. De plus, la relocalisation d'un parc d'activité économique est une alternative de politique d'aménagement du territoire et ne répond donc pas à l'objectif du plan proposé. La proposition politique ne vise pas à fermer le grand parc d'entreprises « Klein Frankrijk », d'une superficie d'environ 82 hectares, ni à trouver un nouvel emplacement à proximité de Pont-West ou ailleurs.</p> <p>Le trafic à destination de la Petite France provient principalement de la N60 nord d'une part et de la N48 est d'autre part. En cas de déménagement des entreprises de la zone d'activité Klein Frankrijk vers la zone d'activité Pont West, on évite que le trafic de la N60-nord passe par le centre-ville, mais le trafic de la N48 sera alors dirigé vers le centre-ville. Il s'agit donc davantage de déplacer un problème que de trouver une solution efficace.</p> <p>Par ailleurs, le concept du contournement sud vise non seulement à désenclaver Klein Frankrijk, mais aussi à accueillir le trafic (semi) traversant de la N48 et de la N57 et à structurer les mouvements de trafic des quartiers sud. Un déménagement de Klein Frankrijk n'offre pas de réponse à cette question. Il n'empêcherait pas que le nombre de véhicules-kilomètres dans le centre de Renaix reste relativement élevé.</p> <p>En termes purement pratiques, la proposition est également difficile à réaliser. Le parc d'activité économique de Klein Frankrijk a une superficie de 82 ha, la superficie restante de Pont-West est de 31 ha.</p> <p>Cela signifie qu'il faudrait trouver un nouveau site pour accueillir les entreprises de Klein-Frankrijk.</p> <p>Ce n'est qu'alors que l'on pourra envisager le déménagement des entreprises. Une telle démarche ne peut être réalisée à court terme, mais constitue un processus à long terme. De manière réaliste, il faut compter une période d'environ 40 ans pour réaliser une telle démarche.</p> <p>La proposition n'offre pas d'alternative réaliste et donc raisonnable et n'est de facto pas réalisable en termes d'efficacité, de faisabilité technique et de coût.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>La circulation automobile des résidents non centraux dans le centre de Renaix et dans la Zuidstraat doit être progressivement supprimée, dans le cadre de la qualité de vie et de l'air. Il est absolument essentiel d'empêcher la circulation de transit dans le centre.</p>	<p>Ce projet a pour premier objectif de résoudre les problèmes de mobilité régionale. Cet objectif principal comprend l'amélioration de la situation de la circulation locale à Renaix, tant en termes de qualité de vie que de sécurité. Pour y parvenir, l'un des objectifs est de séparer le trafic local et supra-local.</p>
<p>Lors de la construction de la nouvelle N60, il faudra également construire un Park &amp; Ride/Bike. Nécessité éventuelle d'une politique de permis pour les résidents du centre et de la Zuidstraat. Offrir des alternatives de stationnement aux visiteurs</p>	<p>En effet, la mobilité et les effets connexes d'un tracé dépendent non seulement du tracé lui-même, mais aussi de la politique d'accompagnement. Dans l'évaluation des impacts sur l'environnement (RIE), il peut être nécessaire d'examiner différents scénarios pour chaque alternative, afin de pouvoir évaluer l'impact environnemental des tracés et des mesures d'accompagnement de manière égale. La politique d'accompagnement sera élaborée en coopération avec la région « Ville et transport ».</p>
<p>La maison et le garage sont représentés sur plusieurs cartes comme s'ils étaient dans la rue, ce qui n'est pas le cas.</p>	<p>Les cartes figurant dans les notes sont encore schématiques à ce stade et seront détaillées ultérieurement. Cela a été vérifié et modifié.</p>
<p>Il n'y a pas d'impact sur la mobilité à Audenarde.</p>	<p>La recherche sur la mobilité se concentre principalement sur la situation de la circulation dans et autour de Renaix. Cela permettra d'identifier les endroits où des changements significatifs (ou perceptibles) sont à prévoir en termes de mobilité. Les effets macroéconomiques du trafic seront étudiés dans le RIE, qui inclut la région d'Audenarde. Si des changements importants sont attendus en ce qui concerne la ville d'Audenarde, ils seront examinés et évalués dans le RIE. La ville d'Audenarde sera également impliquée dans le reste du processus, afin de pouvoir mieux évaluer l'impact éventuel sur la ville.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Le projet est compliqué par la combinaison de problèmes de mobilité locale, de problèmes de mobilité régionale et de reboisement.</p>	<p>Ce projet est réalisé sur la base d'une procédure de planification intégrée et a donc une large portée. Le processus de planification s'efforce d'avoir une vision large et intégrale. Une solution est recherchée tant pour le trafic supra-local que pour le trafic en centre-ville, la mobilité étant une combinaison d'effets locaux et supra-locaux. Dans ce contexte, l'accent est également mis sur l'agriculture et la nature, entre autres choses. La facilitation des objectifs concernant la nature (boisement) a un impact spatial important, tout comme le projet d'infrastructure. En les combinant dans le processus de planification, une vision unique peut être développée. Cela devrait améliorer la qualité du processus de planification. Dans la version 2 de la note d'orientation, il a été tenté de structurer cela au mieux.</p>
<p>Mobilité locale : merci de se limiter à des solutions locales plutôt qu'à une nouvelle autoroute (pistes cyclables, transports publics,...).</p>	<p>L'impact sur la viabilité de la circulation ne diminuera de manière significative que lorsque le trafic de fret et de voitures (de transit) sera exclu du centre. C'est ce que montre également l'analyse de la note d'orientation version 2. Cela est également nécessaire pour réaliser des investissements dans les transports publics, le vélo,... Cela est également nécessaire pour maximiser le retour sur investissement dans les transports publics, le vélo, ... et pour travailler sur le transfert modal. Toutes les alternatives sont examinées du point de vue de leurs avantages et de leurs inconvénients pour les questions locales et supralocales. Outre l'infrastructure automobile, d'autres modes de transport seront également utilisés, en concertation avec la ville de Renaix, les municipalités environnantes et la région de transport. L'utilisation de ces autres modes n'aura normalement que peu ou pas d'influence sur le choix de l'itinéraire routier.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Problèmes de mobilité régionale : basés sur des données anciennes et non plus réalistes. Il n'y a pas de demande réelle pour une liaison N-S rapide. Ce besoin n'apparaît pas dans la note. Une ventilation du trafic de destination et du trafic économique vers Klein Frankrijk et les autres zones industrielles est nécessaire</p>	<p>Les différents éléments de ces objectifs mettent en œuvre le Plan structurel d'aménagement du territoire en Flandre, tant pour le volet infrastructure de la ligne (sélection de la route principale I) que pour les objectifs relatifs aux espaces ouverts (politique extraterritoriale) et à l'urbanité (politique des zones urbaines). Cela répond aux exigences d'une note de départ et donc au démarrage de ce processus de planification.</p> <p>Au début de ce programme d'étude, une campagne de comptage à grande échelle a été organisée (février 2019 - voir annexe à la note de cadrage 1). Elle a entre autres montré la fonction de Renaix en tant que carrefour au sein de la région. En conséquence, l'accent n'est pas seulement mis sur la liaison nord-sud, mais la liaison et l'exclusion des différentes chaussées est également prise en compte comme point d'attention.</p> <p>Lors de cette campagne de comptage, les flux de circulation vers/depuis Klein Frankrijk ont été étudiés séparément.</p>
<p>Un déclassement de la N60 en classe II entre Audenarde et la frontière wallonne est demandé.</p>	<p>Nous supposons que cette proposition signifie « déclassement en route secondaire » (route au niveau provincial).</p> <p>Cette suggestion va à l'encontre de la vision du gouvernement flamand et ne fait pas partie de ce plan. Toutefois, la conception de la route est adaptée à la capacité nécessaire, avec une chaussée 2x1 comme point de départ.</p>
<p>Pour les alternatives Conservation, Hotond et Relief, une route est tracée presque parallèlement à la Zandstraat. Comment faut-il voir les choses : la Zandstraat sera-t-elle élargie, y aura-t-il une nouvelle route à côté,... ?</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de</p>



Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Anxiété face aux alternatives Conservation, Hotond et Relief : bruit, émissions, diminution de la valeur du logement, ...</p>	<p>résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Au cours du processus de planification, les alternatives (restantes) seront étudiées plus en détail, notamment dans un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Sur la base du résultat de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera à nouveau l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR. Les alternatives Relief (O2) et Conservation (O5) n'ont pas été jugées raisonnables (respectivement en termes de faisabilité technique et de capacité à résoudre les problèmes) et ne sont pas incluses dans la recherche intégrée. L'alternative « Vallée » (O3) a été jugée raisonnable et est comprise dans la recherche intégrée (voir la note d'orientation, chapitre 5).</p>
<p>À la p. 46/233, il est indiqué que le bande de réservation sera supprimée si elle n'est pas utilisée dans la nouvelle infrastructure. Les autorités compétentes en matière de planification peuvent, dans une phase ultérieure, décider de réaffecter l'ancienne bande de réservation. AOE demande s'il ne serait pas préférable d'intégrer la réaffectation lors de l'établissement du PES.</p>	<p>Il est pris acte de ce commentaire. Il faudra discuter avec les autorités compétentes pour savoir si cela entre dans le cadre du projet. Cela signifie que les éventuelles réaffectations doivent s'inscrire dans les objectifs du plan (forêt/zone résidentielle).</p>
<p>Le terme « ancrage indiqué » n'est plus utilisé dans la réglementation actuelle. Le terme correct est « vestige établi de l'atlas paysager ». Cela doit être modifié.</p>	<p>Cela a été modifié dans la version 2 de la note d'orientation.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Inquiétude concernant une ouverture de tunnel (paragraphe 35131, p.79) à hauteur de la Zandstraat et de la Hotondstraat.</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. L'alternative O1 a été jugée raisonnable et sera incluse dans la recherche intégrée. La recherche complémentaire comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera à nouveau l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>S'il vous plaît pas de N60 à travers des zones vertes tranquilles. Cela entraîne des nuisances sonores et il n'existe pas encore de plan d'action concernant l'installation de barrières antibruit. De plus, la valeur des maisons va diminuer et le calme va disparaître, tout cela au détriment des personnes et des animaux.</p>	<p>Dans l'évaluation environnementale au niveau du plan, l'impact prévu dû à l'augmentation du bruit et aux perturbations sera examiné pour trouver des solutions de rechange raisonnables. Si des effets négatifs (importants) sont attendus, des mesures d'atténuation seront proposées</p>
<p>Préoccupation pour la qualité de vie, la nature, le bruit et la pollution de l'air dans les environs de la Lorettestraat, de la Maagdenstraat, de Germinal, et de la Blauwe Steen.</p>	<p>L'étude d'impact environnemental (RIE) analysera l'impact attendu en termes de pollution atmosphérique (NOx, PM10 et PM2,5), de perturbation lumineuse (qualitative), de nuisances sonores et de qualité de vie en tant que combinaison de divers facteurs de nuisance.</p>
<p>L'avis du 25/07/2019 (réf. TPW-OL-2019158986) n'a pas été inclus dans l'annexe 4 de la note d'orientation version 1. Veuillez tenir compte de ces conseils pour la suite de la préparation du PES. Les termes et conditions énoncés dans le présent document restent pleinement en vigueur.</p>	<p>Cet aspect a bien été noté. Les conditions à un stade ultérieur du processus seront prises en compte lors de l'élaboration du PESR.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Un aperçu est donné des installations Fluxys impliquées dans les différentes alternatives (PESR, participation du public et alternatives de conception, avec des cartes jointes). Veuillez adapter les plans de conception de manière à ce que l'intégrité et l'emplacement des installations de transport de gaz naturel puissent être maintenus à tout moment.</p>	<p>Cet aspect a bien été noté. Ce conseil peut être inclus dans les étapes ultérieures du processus, lors de la rédaction du PESG. En outre, l'évaluation de l'impact dans la discipline Personnes/Espace tiendra également compte des éventuelles interférences avec les conduites de gaz (et d'autres viabilités), en termes de niveau de détail approprié pour un RIE du plan. Dans un premier temps, il s'agira d'examiner dans quelle mesure les infrastructures existantes de Fluxys (et d'autres infrastructures d'utilité publique) peuvent influencer l'étude des alternatives.</p>
<p>L'accès à la Kuitholstraat ne doit pas être oublié lors de l'élaboration des détails.</p>	<p>Au cours du processus de planification, différentes alternatives sont examinées. Différentes variantes seront également conçues et étudiées pour l'intersection et l'accès aux routes locales. Cela fait partie de la poursuite des recherches sur la conception et le trafic des possibilités et des conséquences pour le réseau routier sous-jacent.</p>
<p>Proposition d'éléments pouvant être inclus dans le dossier de projet Renaix : alternative le long de la voie ferrée Adelin Devos, alternative sur les infrastructures routières existantes, gestion de l'eau, études de stabilité, politique de stationnement dans le centre-ville, étude de l'impact de la tarification routière, ...</p>	<p>Les deux propositions (alternative sur l'infrastructure existante et alternative le long de la ligne de chemin de fer) ont été incluses dans la note d'orientation et soumises au test du caractère raisonnable. L'alternative par rapport à l'infrastructure existante (O5) et l'alternative I4 (le long de la voie) se sont toutes deux révélées déraisonnables dans le test du caractère raisonnable. L'alternative O5 a été jugée déraisonnable sur la base du critère 1 (capacité à résoudre les problèmes). L'alternative I4 (le long de la voie ferrée) est déraisonnable pour le critère de faisabilité technique et le critère d'impact extrême et non atténuable (voir la note de cadrage, chapitre 5). Ces deux alternatives ne sont pas incluses dans la recherche intégrée. Les études énumérées sont également prises en compte. Celles-ci seront examinées et toute information qui s'avérera utile sera incluse dans la suite du processus.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
Annexe Impact géotechnique sur les alternatives de planification actuelles (23/01/2014)	Il a été pris acte de cette annexe. Ces informations ont été prises en compte pour la mise en œuvre de l'examen du caractère raisonnable. Seul le tracé O2 a été jugé déraisonnable sur la base de ce problème. Au cours des phases suivantes, les différentes alternatives seront étudiées afin de minimiser les risques dans les zones critiques.
Annexe Inventaire des glissements de terrain	Il a été pris acte de cette annexe. Ces informations ont été prises en compte pour la mise en œuvre de l'examen du caractère raisonnable. Seul le tracé O2 a été jugé déraisonnable sur la base de ce problème. Au cours des phases suivantes, les différentes alternatives seront étudiées afin de minimiser les risques dans les zones critiques.
Annexe « La Flandre s'arme contre l'érosion - Symposium sur l'érosion à l'occasion de la Journée mondiale des sols ».	Il a été pris acte de cette annexe. Ces informations ont été prises en compte pour la mise en œuvre de l'examen du caractère raisonnable. Seul le tracé O2 a été jugé déraisonnable sur la base de ce problème. Au cours des phases suivantes, les différentes alternatives seront étudiées afin de minimiser les risques dans les zones critiques.
Article annexe : Risque élevé d'affaissement de centaines de maisons dans les Ardennes flamandes	Il a été pris acte de cette annexe. Ces informations ont été prises en compte pour la mise en œuvre de l'examen du caractère raisonnable. Seul le tracé O2 a été jugé déraisonnable sur la base de ce problème. Au cours des phases suivantes, les différentes alternatives seront étudiées afin de minimiser les risques dans les zones critiques.
À la page 20 à Réseau cyclable, également mentionner explicitement des Réseaux cyclables locaux fonctionnels (RCLF). Il existe actuellement un problème de sécurité majeur dans ce domaine et son amélioration est l'un des sept sous-objectifs	Il en a été pris acte, les Réseaux cyclables locaux fonctionnels ont été intégrés dans la note d'orientation.

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>La qualité de vie à Renaix sera déterminée dans une large mesure par l'impact du bruit. Comment l'effet des itinéraires de substitution sur l'impact sonore sera-t-il comparé à la situation réelle, si celle-ci n'a pas été étudiée ?</p>	<p>Dans le cadre de l'évaluation des incidences sur l'environnement (RIE), les disciplines du bruit (et des vibrations) et de la santé seront étudiées. D'abord, une situation de référence sera décrite, puis la situation prévue sera visualisée, la différence entre les deux étant l'effet. Les cartes de bruit stratégiques existantes (2016) et les nouvelles mesures de bruit seront utilisées pour visualiser le niveau de bruit réel et pour valider le modèle de bruit qui sera utilisé. Des mesures seront fournies sur au moins 25 sites, les sites seront enregistrés après l'achèvement de l'étape 1 du RIE (évaluation appropriée).</p>
<p>Qualité de l'air : remarque similaire à celle concernant le bruit.</p>	<p>Dans le cadre de l'évaluation des incidences sur l'environnement (RIE), de l'air et de la santé seront étudiées. Pour estimer la qualité de l'air de la situation de référence, les données des réseaux de surveillance de l'air existants de la VMM et les cartes d'interpolation IRCEL/CELINE seront utilisées. En outre, une modélisation de l'air sera effectuée à la fois pour la situation de référence et la situation prévue (scénarios avec des alternatives raisonnables). Les mesures (à court terme) de l'air ne sont pas prévues car elles ne peuvent jamais être représentatives (trop dépendantes des conditions météorologiques).</p>
<p>Les itinéraires de remplacement couperont (certaines parties) des quartiers des pôles d'attraction de la ville. Les cyclistes devront faire un détour. Dans un réseau cyclable fonctionnel, le facteur de détour doit être inférieur à 1,2. Prière d'effectuer une analyse n'omettant aucun quartier.</p>	<p>Cet aspect fait partie du RIE. Le « fonctionnement du réseau cyclable » comprend une évaluation de « l'impact direct sur le réseau de pistes cyclables : modification des itinéraires, formation de barrières, distances de conduite ».</p> <p>Nous pouvons déjà affirmer que le projet actuel (voir annexe 7 projet de memorandum) définit une stratégie pour l'intersection avec les pistes cyclables.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Lors de la traversée de pistes cyclables avec un I primaire, des solutions avec intersection dénivelée (tunnels ou ponts) sont choisies. Pour chaque alternative d'itinéraire, il est nécessaire de vérifier où se trouvent les carrefours et quelles solutions peuvent être disponibles. Cette analyse fait toujours défaut. Il existe d'autres possibilités pour traverser une route secondaire de type II. Ces carrefours devront également être indiqués dans l'itinéraire et des solutions de rechange devront être proposées.</p>	<p>La conception détaillée des intersections sera incluse dans la phase de projet. Dans la phase actuelle, seules sont indiquées les zones où il faut au moins prévoir des passages (voir le projet de note de l'annexe 7). Toutefois, une première vérification a déjà été effectuée pour savoir si un passage (à niveau différent) est possible à ces endroits.</p>
<p>À la page 37 de la note d'orientation : « (l'impression de) » insécurité routière omise. En effet, les Renaisiens n'osent plus faire du vélo dans Renaix</p>	<p>A été remplacé par « l'insécurité routière subjective ». Les chiffres n'indiquent pas un niveau d'insécurité routière plus élevé à Renaix qu'ailleurs en Flandre. Les meilleurs chiffres concernant les accidents de vélo peuvent en effet être liés à la diminution du nombre de cyclistes, mais les chiffres concernant le trafic motorisé sont également meilleurs que la moyenne flamande.</p>
<p>À la page 38 de la note d'orientation : amélioration de l'interconnexion entre les modes de transport. Pour le dire plus concrètement : Comment assurer la connexion entre la nouvelle section N60 par Renaix ou la N48a et le Point Mob de la gare ? Faut-il encore prévoir des Points mob sur le territoire de Renaix à proximité des routes encore à construire ?</p>	<p>Cela dépendra de l'emplacement et des nœuds de l'alternative finale préférée et des modes de transport à relier entre eux. Les Points mob seront donc inclus à un stade ultérieur de ce plan. Cela se fera en consultation avec la ville de Renaix.</p>
<p>Comment le transport par voie d'eau sera-t-il organisé à Renaix ? (les cours d'eau ne sont pas navigables)</p>	<p>Il n'y a en effet aucun transport direct par voie d'eau possible. Cela nécessite une liaison routière avec un quai de transbordement (Audenarde ou Avelgem).</p>
<p>A-t-on étudié si un embranchement de la ligne de chemin de fer actuelle près de Klein Frankrijk pourrait jouer un rôle dans l'approvisionnement de cette zone industrielle, en évitant le transport de marchandises par Renaix ?</p>	<p>La taille de Klein Frankrijk n'est pas suffisante pour rendre le transport par rail attractif. En outre, cela nécessiterait des modifications très importantes de la ligne de chemin de fer (voies de passage, etc.), qui seraient disproportionnées par rapport aux avantages possibles. En outre, le chemin de fer ne sert plus qu'au transport de passagers (il s'agit d'une voie unique, sans électrification). Le transport de fret peut nécessiter des conditions d'exploitation et des infrastructures différentes.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>À la page 44 de la note d'orientation : « l'introduction d'un plan de circulation pour optimiser la situation du trafic local en fonction de la viabilité et de la sécurité du trafic. » Qui prend l'initiative d'élaborer le plan de circulation ? Est-ce la ville de Renaix, une société d'ingénierie... ? Cela doit-il se faire par l'élaboration d'un nouveau plan de mobilité ou faut-il réviser le plan de mobilité 2015 ?</p>	<p>L'élaboration d'une politique d'accompagnement visant à optimiser la qualité de vie et la sécurité routière se fera en concertation avec la ville de Renaix et la région des transports. Un plan de mobilité régional sera d'abord élaboré, puis le plan de mobilité local de la ville de Renaix sera révisé.</p>
<p>Ce que demandent les cyclistes est généralement très raisonnable, mais est rapidement rejeté comme déraisonnable (le niveau déraisonnable est atteint beaucoup plus tard pour le transport motorisé).</p>	<p>Cet aspect a bien été noté. Ce plan intégré prendra en compte les cyclistes de différentes manières, comme prévu dans les sous-objectifs sur l'amélioration de la situation du trafic local et sur l'amélioration de la multimodalité.</p>
<p>A la page 119 de la note d'orientation : L'impact sur les flux de trafic, l'accessibilité, la viabilité du trafic et la sécurité. Peut-on préciser que les problèmes de sécurité des cyclistes et le fonctionnement des RCLF et RCFS font également l'objet d'une étude approfondie ?</p>	<p>Cela signifie en effet que « tous les modes » a été ajouté au texte. Le texte détaille davantage cette question en faisant spécifiquement référence à la circulation des vélos. L'évaluation tient compte de l'importance relative du segment dans le réseau cyclable (autoroute cyclable/RCLF/RCFS).</p>
<p>Afin d'interpréter les recherches sur le trafic, il est important de savoir à partir de quand et jusqu'à quand d'importants axes de circulation à Renaix ont été fermés aux travaux, car cela a eu un impact significatif sur les flux de trafic. L'impact de ces travaux sur les données collectées a-t-il fait l'objet d'une analyse approfondie ? Sinon, cela peut-il encore se produire ?</p>	<p>Lors des comptages, il n'y a pas eu de travaux importants à Renaix même, mais il se peut que les travaux aient un impact limité sur le complexe de De Pinte. Cela a été indiqué dans le texte. Pour plus d'informations sur la campagne de comptage, voir l'annexe 8 de la note d'orientation 1.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Ce projet est une occasion unique d'accélérer la réalisation des projets nécessaires suivants : une bonne liaison Renaix - Audenarde ; la liaison cyclable L86 Renaix-Leuze-Basècles et la sécurisation du croisement de la Leuzesesteenweg &amp; Rosco ; rendre les maillages RCLF et RCFS à Renaix plus fins et plus fonctionnels ; relier les réseaux cyclables mieux et plus sûrement avec les RCLF et RCFS des communes voisines, en particulier Maarkedal et Kluisbergen ; éliminer le nombre de points de circulation très dangereux le long des sections actuelles N48 et N60, qui traversent désormais la ville.</p>	<p>Dans le cadre du plan, il reste à élaborer des liaisons cyclables de qualité. Dans la suite du processus de planification, une attention particulière sera donc accordée à cet aspect et les possibilités seront exploitées dans la mesure du possible.</p>
<p>La réalisation de la F421 ne doit pas être compromise par le projet Rond Ronse.</p>	<p>Ceci est pris en compte, l'intention n'est pas de compromettre la réalisation de la F421.</p>
<p>Le projet Rond Ronse ne peut pas ajouter de points de circulation dangereux supplémentaires</p>	<p>L'amélioration de la sécurité routière et de la viabilité des routes fait partie des principaux objectifs du plan.</p>
<p>L'emplacement de la route sur le plan « Toekomstbeeld Oost » : ligne ferroviaire Renaix - Audenarde est mal indiqué. Les carrefours ne coïncident pas avec les raccordements et l'indication du tracé sur la figure de la note d'orientation semble correspondre davantage à la situation réelle. Une modification est nécessaire.</p>	<p>Cet aspect a bien été noté. Ces cartes ne sont plus incluses dans la note de cadrage version 2. Une mise à jour est incluse dans la note conceptuelle.</p>
<p>Compte tenu des nombreuses alternatives et de la vaste zone de planification, il n'est pas encore possible de déterminer si les infrastructures sportives sont touchées. Sport Vlaanderen peut mettre à disposition une couche de données avec l'infrastructure sportive. Veuillez fournir un fichier de forme de la zone du plan afin qu'une coupe puisse être effectuée.</p>	<p>Sport Vlaanderen a été contactée pour recevoir cette couche de données sous la forme d'un fichier de forme.</p>



Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Diverses alternatives traversent/recouvrent la zone de loisirs 't Rosco et plusieurs itinéraires VTT. Il est important de rechercher une alternative équivalente en cas de disparition éventuelle des infrastructures sportives. En effet, le déplacement des infrastructures sportives n'est pas simple. Cela s'applique également aux itinéraires de VTT.</p>	<p>Dans le processus de planification Rond Ronse, une attention particulière sera également accordée aux loisirs, notamment aux infrastructures sportives. Dans une phase ultérieure du processus, ce point pourra être examiné plus en détail et il deviendra clair quelles sont les interférences concrètes, le cas échéant, qui existent.</p>
<p>Lors de l'élaboration de l'évaluation appropriée, le contenu de l'OC doit être examiné. Afin de pouvoir étudier cette question, il faut utiliser des indicateurs pratiques et les cadres de signification qui ont été inclus. Ces indicateurs pratiques sont régulièrement mises à jour, il est donc utile de les vérifier régulièrement. Les thèmes pour lesquels aucun guide pratique ou cadre de signalisation n'a été approuvé doivent être pondérés en fonction des informations contenues dans les guides du RIE.</p>	<p>Cela sera pris en compte lors de la poursuite de la recherche intégrée (RIE et évaluation appropriée).</p>
<p>Il est renvoyé au dossier GS/N/911108-1, envoyé le 29 juillet 2019. Veuillez inclure des remarques dans la conception. Il est également demandé de tenir compte de la présence des lignes à haute tension, des câbles de signalisation et de haute tension et des stations à haute tension répertoriés dans la zone. En outre, l'avis demande que les installations à haute tension soient incluses dans les plans de développement ultérieur, afin que les installations puissent être maintenues autant que possible et que les règlements de sécurité applicables soient pris en compte dans les règlements de développement urbain 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 lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Conseils sur les règles de sécurité d'Elia concernant la proximité des lignes à haute tension, les distances de sécurité, les pylônes et les câbles souterrains à haute tension et à fibres optiques.</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 possibles avec les lignes à haute tension (et d'autres viabilités), en termes de niveau de détail approprié pour un RIE du plan. Dans un premier temps, il s'agira d'examiner dans quelle mesure les infrastructures existantes d'Elia (et d'autres infrastructures d'utilité publique) peuvent influencer l'étude des alternatives.</p>
<p>Lors de la mise au point des options de planification (certainement pour le sous-objectif « Amélioration de la qualité de l'espace urbain ») : veuillez prendre en compte les dispositions du PESP « Délimitation de la petite zone urbaine de Renaix » et la vision développée dans le cadre du processus de délimitation.</p>	<p>Tout au long du processus de planification autour de Renaix, les dispositions du PESP approuvé « Délimitation de la zone de la petite ville de Renaix » et la vision associée sont prises en compte.</p>
<p>Veuillez tenir compte de ce qui suit : Perte de biotope et les compensations nécessaires (pas seulement pour les biotopes forestiers) + le problème de la fragmentation (connectivité maximale, préservation de la connectivité, combinaison des passerelles pour cyclistes et piétons avec des bandes de connexion écologiques, accent sur les éco-terres situées sous les cours d'eau)</p>	<p>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.</p>
<p>Le lien avec la nature 5N 10 du PRS est particulièrement important et peut fournir un cadre pour la compensation nécessaire de la nature et de la forêt.</p>	<p>Cela a été noté et peut être étudié plus avant et, le cas échéant, inclus dans la discipline biodiversité du RIE du plan.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Outre l'évaluation appropriée et un test nature plus strict, le test de nature habituel doit également être pris en compte (cadre d'évaluation, p143 note d'orientation).</p>	<p>Le test de nature sera établi conformément à la réglementation applicable. Ce test de nature fait partie du niveau du projet (demande de permis) dans lequel il faut déterminer s'il y aura des dommages à la nature et quelles mesures peuvent les prévenir, les limiter ou les réparer. Le principe de statu quo ici est qu'il ne faut pas laisser la nature se détériorer. Le RIE évaluera les effets sur la nature des différentes alternatives et, si nécessaire, proposera des mesures, le tout au niveau détaillé du plan ; cela signifie que certaines mesures seront traduites dans le plan lui-même, d'autres (recommandations) ne pourront être mises en pratique que lors de l'élaboration ultérieure du projet lui-même.</p>
<p>Veuillez prêter attention à l'évacuation différée des eaux de pluie en cas de nouveau revêtement et aux effets du projet sur l'espace pour l'eau (formuler des mesures possibles).</p>	<p>L'évaluation des effets du projet sur l'eau sera basée sur le principe et les normes de la politique intégrée de l'eau. Cela sera pris en compte au niveau des détails du plan (aucun détail n'est encore disponible), mais la précaution selon laquelle l'espace pour l'eau peut être garanti sera bien sûr examinée dans le plan.</p>
<p>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</p>	<p>L'impact des différentes alternatives de tracé sur tous les cours d'eau sera étudié, y compris les cours d'eau gérés par la province. Le cadre politique provincial est pris en compte.</p>
<p>Des plantes filtrantes seront plantées dans la zone de rétablissement du paysage à l'ouest de la N60. Comment cela sera-t-il réalisé ? Les terrains sont-ils achetés/ont-ils l'objet d'une expropriation ? Les particuliers doivent-ils compacter eux-mêmes les KLE, ou existe-t-il un régime de financement ? Cette plantation est-elle incluse dans le projet d'aménagement du territoire prévu (également à l'est de la N60) ?</p>	<p>La zone de récupération de restauration du paysage remonte au projet précédent, à savoir l'avant-projet préliminaire du PESR Liaison manquante N60 à Renaix. Les zones de récupération pour la restauration du paysage ne sont pas encore en discussion à ce stade du projet. L'emplacement et le remplissage possibles de ces zones dépendront également du tracé préféré.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Veillez inclure dans le projet d'aménagement du territoire des mesures visant à indemniser les exploitations agricoles touchées. Le périmètre du projet d'aménagement du territoire peut devoir être étendu à cette fin (mobilité terrestre suffisante). Rien n'est dit sur les utilisateurs actuels et l'impact sur leurs entreprises tout au long du PES.</p>	<p>Un rapport d'impact agricole (RIA) sera établi dans le cadre de ce plan. Ce RIA fournira une estimation de l'impact concret sur l'agriculture.</p>
<p>Viaduc mince ou large remblai : il est logique de choisir la solution ayant le moins d'impact sur la nature, la structure agricole, la circulation locale et la sécurité, donc un viaduc mince. Il est important d'organiser un cycle de consultation à un stade ultérieur du projet pour le projet final.</p>	<p>Dans le cadre de la section de faisabilité structurelle de l'examen du caractère raisonnable, le profil de route le plus raisonnable pour chaque site a été examiné par alternative et par segment de route. Il est pris note de la proposition d'organiser une consultation publique à un stade ultérieur pour le projet final.</p>
<p>Il est important d'inclure dans les spécifications de la mission DBFM que la conception doit viser à minimiser les dommages causés à la nature, au tissu local et à la structure agricole. (aussi peu d'occupations que possible) + une intégration maximale de l'amortissement et de l'infiltration de l'eau dans les compensations naturelles et l'intégration paysagère doit être recherchée. + politique d'accompagnement nécessaire pour les exploitations agricoles touchées afin qu'il n'y ait pas de préjudice économique.</p>	<p>Le projet Rond Ronse suit un processus de planification intégré, ce qui signifie qu'une large attention est également accordée à l'agriculture, aux loisirs, au patrimoine immobilier, à la nature et à l'économie. Des éléments tels que les dommages causés à la nature, l'effet tampon de l'eau, l'infiltration et l'intégration dans le paysage seront inclus dans le plan du RIE. L'impact direct sur l'agriculture est examiné dans le RIA (l'impact indirect sur l'agriculture est également traité dans le RIE) et l'aspect économique du plan sera examiné dans l'ACAS.</p>
<p>Soins et la santé envisagent la santé de manière plus large et plus intégrée : à la fois la protection et la promotion de la santé, sur le plan physique, social et mental. Les influences des polluants directs, l'influence du climat, l'influence du mouvement (les mouvements actifs sont stimulés) sont prises en compte.</p>	<p>Cet aspect a bien été noté. La santé fait partie intégrante de la qualité de vie.</p>
<p>Prière d'accorder une large attention à la qualité de vie, aux déplacements actifs et à la santé au sens large du terme (partie introductive, p4/233).</p>	<p>Ces aspects sont également examinés dans le RIE dans la mesure où ils sont pertinents/distinctifs pour évaluer le plan et peser les alternatives.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
p27, tableau 3-1 : Si l'impact sur la qualité de vie est limité, les résidents (...) merci de prendre également en compte la santé, tant en termes de protection que de promotion de la santé.	La santé fait partie intégrante de la qualité de vie.
p50 (carte) : veuillez indiquer l'itinéraire actuel sur les cartes, de manière à ce qu'apparaisse plus clairement la différence recherchée avec l'alternative de planification.	Cet aspect a bien été noté. Pour la clarté et la lisibilité des cartes, il a été décidé de ne pas l'afficher sur les cartes. Les cartes contiennent déjà beaucoup d'informations, de sorte qu'il serait difficile de savoir quelle est la solution de rechange.
p136, discipline santé humaine : AZG soutient que ce qui est décrit à l'étape 2 doit encore être examiné, mais qu'aujourd'hui la santé est considérée de manière plus large et plus intégrale. La protection et la promotion de la santé sur le plan physique, social et mental. En plus de discuter des effets sur l'air et le bruit, il semble pertinent de considérer et de documenter l'impact du PESR sur la santé dans un cadre spatial plus large.	Ces aspects sont également examinés dans le RIE dans la mesure où ils sont pertinents/distinctifs pour évaluer le plan et peser les alternatives. Cette question va au-delà de ce qui est actuellement prévu dans la discipline de la santé humaine, qui sera discuté en interne au sein de l'équipe RIE.
p136, lumière : La lumière n'est pas seulement une conséquence indirecte de la circulation, mais aussi, entre autres : la traversée, la limitation des contacts sociaux ou des accidents de la circulation ou le fait de prendre de la place, les effets d'îlot de chaleur. Ces questions doivent également être abordées.	Ces aspects sont traités dans les disciplines respectives (mobilité, homme-espace, climat). Cette question va au-delà de ce qui est actuellement prévu dans la discipline santé humaine, qui sera discuté en interne au sein de l'équipe RIE.
Notes sur les séances d'information numérique : Beaucoup d'agriculteurs n'ont pas ou peu d'éducation en matière de TIC et de numérisation, ce qui rend difficile la participation aux sessions numériques. De plus, les sessions se déroulent au printemps ou en période de récolte, qui sont des moments cruciaux pour l'agriculteur. Il reste alors peu ou pas de temps pour réagir.	Il en a été tenu compte et il en est tenu compte. Le plan d'approche pour les sessions d'information spécifiques destinées aux agriculteurs a toujours été discuté à l'avance avec les groupes d'intérêts agricoles. Cela se produira également à l'avenir.

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Prière de reconstruire le tracé de la N60 avec le moins d'impact possible. Il est nécessaire d'évoluer vers une économie durable, locale et écologique. Une nouvelle autoroute ne fera qu'accroître le trafic, la pollution, les importations et le trafic de transit.</p>	<p>Dans le cadre de ce processus de planification, l'objectif est de trouver une solution durable au problème de la mobilité, en essayant d'augmenter la qualité de vie dans le centre de Ronse et en tenant compte, entre autres, de l'intégration qualitative des infrastructures routières dans le paysage et de la limitation de la dégradation des écosystèmes. Les effets du plan seront entre autres examinés dans le RIE du plan. Des mesures d'atténuation peuvent être proposées dans le RIE. Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Les marcheurs et les cyclistes ne se soucient pas de la frontière linguistique, une coopération entre les Ardennes flamandes et le Pays des Collines pourrait être intégrée dans la fourniture de forêts.</p>	<p>Il s'agit d'une proposition de coopération. Ce point sera examiné plus avant dans le processus pour voir s'il existe des possibilités à cet égard dans le cadre de ce projet.</p>
<p>Le raccordement avec la Wallonie est important, car à 10 km au sud se trouve l'autoroute A8. Pour de nombreuses personnes qui se rendent dans la région bruxelloise ou en Wallonie, cela peut être une alternative idéale.</p>	<p>Le rôle supra-local de la N60 est l'un des objectifs de planification de ce projet. Cela sera bien sûr pris en compte.</p>
<p>Pour Renaix en tant que ville, cette liaison est très importante. Certainement une jonction aussi proche que possible du centre-ville, des écoles, de la zone sportive, de la zone commerciale Snoecklaan et des zones industrielles. Tout le monde ne va pas dans la zone Klein Frankrijk et Pont West, une grande partie des gens vient pour autre chose.</p>	<p>L'accessibilité qualitative et sûre de la ville de Renaix dans son ensemble, pour tous les modes, fait partie des objectifs du plan.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Il est important d'évaluer toutes les alternatives en fonction de critères identiques (avantages et inconvénients). Le meilleur moyen semble être une matrice. Pour cela, il est également renvoyé aux données fournies précédemment.</p>	<p>Il ne nous semble pas souhaitable d'établir une matrice uniquement sur la base d'un premier aperçu des avantages et des inconvénients, car un test plus approfondi du caractère raisonnable est effectué sur toutes les alternatives. Dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable de la version 2 de la note d'orientation, toutes les alternatives ont été élaborées de manière équivalente et ont été soumises aux critères de l'examen du caractère raisonnable, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Un tableau récapitulatif des alternatives raisonnables et des alternatives déraisonnables figure au chapitre 5 : Examen du caractère raisonnable de la note d'orientation. Les alternatives qui ont été jugées raisonnables sont incluses dans la recherche intégrée. L'évaluation des incidences sur l'environnement (RIE), qui fait partie de l'étude intégrée, examine plus en détail divers aspects des avantages et des inconvénients apparents des alternatives.</p>
<p>Un tracé passant par le nouveau parc d'affaires de Pont-Ouest n'est pas souhaitable. Le parc d'activité économique est en plein développement, un parcours à travers le site assure une prise de terrain qui ne peut être utilisée efficacement en fonction du parc d'activité économique.</p>	<p>Il est pris acte de cette objection. La variante dans laquelle la N60 passe par Pont West n'a pas été choisie comme point de départ pour la suite de la conception (voir note de conception, sous-zones).</p>
<p>Tous les choix spatiaux faits dans la délimitation de l'agglomération en tant que concept sont toujours d'actualité. Il s'agit notamment de l'emplacement de Pont West et de la délimitation de l'agglomération dans laquelle les routes de contournement à construire sont des chiffres limites. Il n'est pas souhaitable que Klije s'attache spatialement au centre-ville par le biais de l'urbanisation. Il convient de prêter attention aux axes bleu-vert qui relie le centre-ville à l'environnement rural.</p>	<p>Tout au long du processus de planification autour de Renaix, les dispositions du PESP approuvé « Délimitation de la zone de la petite ville de Renaix » et la vision associée sont prises en compte.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Les zones résidentielles et les zones d'expansion résidentielle classées dans les catégories 4 et 5 dans la délimitation de l'agglomération sont éligibles à la réaffectation (par exemple, une compensation).</p>	<p>Ces conseils sont ensuite intégrés dans le processus de planification Rond Ronse. Dans l'intervalle, les zones ont été inventoriées et discutées avec la ville. Au cours de la suite du processus Rond Ronse, on examinera en temps voulu et en consultation avec les autorités compétentes la manière dont cette question sera traitée concrètement.</p>
<p>L'habitabilité de Klijpe doit rester garantie. L'administration communale n'acceptera pas un tracé qui menace l'habitabilité de Klijpe.</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Les alternatives raisonnables (voir note d'orientation, chapitre 5) seront incluses dans la recherche intégrée. Cette recherche comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Le RIE examinera la qualité de vie. Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Une procédure est en cours pour faire reconnaître le Fiertelommegang comme site du patrimoine mondial par l'Unesco. Cet itinéraire historique a été reconnu comme patrimoine culturel immatériel flamand et doit être préservé.</p>	<p>Le tracé du Fiertelommegang a été inclus dans la note d'orientation. Il en sera également tenu compte dans la discipline du paysage et du patrimoine au sein du RIE.</p>
<p>De Malander n'est mentionné qu'une fois dans la note d'orientation, alors que l'impact négatif potentiel sur ce patrimoine inventorié est très important. Le château a été entièrement rénové, le parc possède de vieux arbres de valeur, sur les parcelles adjacentes se trouvent un hippodrome et un verger historiques ainsi que plusieurs prairies qui appartiennent au château. Le domaine du château est également situé dans une zone naturelle.</p>	<p>Les effets attendus sur les valeurs patrimoniales, paysagères et naturelles des alternatives raisonnables dans le domaine de Malander seront identifiés dans l'évaluation des incidences sur l'environnement (RIE).</p>



Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
La valeur historique du château réside non seulement dans le bâtiment, mais dans l'ensemble constitué par le bâtiment et l'environnement paysager. La valeur historique et esthétique du domaine du château sera irrémédiablement endommagée si la nouvelle alternative est introduite ici.	Les effets attendus sur les valeurs patrimoniales, paysagères et naturelles des alternatives raisonnables dans le domaine de Malander seront identifiés dans l'évaluation des incidences sur l'environnement (RIE).
Le budget prévu est-il raisonnable ?	Dans une phase ultérieure de ce plan, une analyse coûts-bénéfices sociaux (ACAS) apportera une réponse définitive.
Risques et problèmes sans précédent : vibrations, glissements de terrain, gestion de l'eau,...	Toute la zone vallonnée des Ardennes flamandes est sensible aux glissements de terrain en raison de sa structure et possède un régime particulier de gestion de l'eau. Toutes les alternatives ont été évaluées dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable de leur faisabilité technique, sur la base des informations disponibles et du degré de détail à ce stade de la conception. Au cours des phases suivantes, les différentes alternatives seront étudiées afin de minimiser les risques dans les zones critiques. Les effets sur l'environnement, y compris les glissements de terrain et la gestion de l'eau, seront évalués par un bureau d'étude indépendant.
Récemment, un certain nombre de bâtiments ont été démolis le long du tracé Vallée. Est-ce le hasard ?	Dans le cadre du projet de démolition, une vingtaine de maisons acquises dans le cadre du précédent processus de planification ont été démolies. Seules les maisons isolées qui s'étaient effondrées et qui n'avaient aucune valeur patrimoniale ont été démolies. Cela à la demande expresse des autorités locales car elles ont causé beaucoup de désagréments aux voisins. Une vingtaine de maisons n'ont pas été démolies et sont toujours habitées ou ont reçu un autre usage. Comme cela a été indiqué, le projet de démolition ne préjuge en rien de la recherche d'une solution de mobilité.
La note d'orientation prévoit : « la réaffectation de la bande de réservation », c'est un passe-partout pour tout ce qui pourrait venir ici à l'avenir.	L'achèvement de la bande de réservation, dans la mesure où elle n'est pas utilisée pour de nouvelles infrastructures, sera effectué par les autorités compétentes en matière de planification. Cela signifie pour le présent plan que les éventuelles réaffectations doivent s'inscrire dans les objectifs du plan (forêt/zone résidentielle).

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>La note d'orientation indique : « Accroître et préserver la qualité paysagère des Ardennes flamandes ». Comment cela est-il possible en empruntant une nouvelle voie ? Il est plus probable que cela détruise la qualité du paysage.</p>	<p>Ce projet vise à 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.) sera limitée. Là où l'espace est occupé, 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 ou pour l'utilisateur de la route. Le test de vraisemblance analyse pour la première fois l'impact de toutes les alternatives sur le paysage. Les alternatives qui ont un impact extrême et non atténuable sur le paysage sont considérées comme déraisonnables. Outre l'intégration qualitative des infrastructures routières dans le paysage, le processus du Rond Ronse vise également à renforcer la qualité des espaces ouverts en général en répondant à des défis tels que l'expansion des forêts, l'agriculture et le patrimoine.</p>
<p>L'aspect multimodal du projet est très important, il faut veiller à la réalisation d'une liaison cyclable fluide et confortable avec Audenarde.</p>	<p>Comme les possibilités d'infrastructure pour les autres modes ne sont pas encore distinctes entre les alternatives, aucune autre recherche détaillée n'a encore été effectuée. Les différents aspects de cette question seront élaborés dans le cadre du processus de suivi, en consultation avec les autorités compétentes.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Il convient de mieux définir les motivations qui sont à la base du lancement de ce processus de planification. Une référence au RSV n'est pas suffisante. Une nécessité mieux précisée renforcera le plan juridiquement.</p>	<p>Conformément aux dispositions du Code flamand de l'aménagement du territoire, le présent PESR doit mettre en œuvre les dispositions de la RSV. Sa motivation est double : d'une part, le désir de compléter le réseau automobile au niveau flamand et, d'autre part, la nécessité d'améliorer la situation de la circulation locale à Renaix. Les calculs déjà effectués dans le cadre de ce processus montrent clairement que la pression de la circulation dans le centre de Renaix sera considérablement réduite lors de la construction d'une nouvelle N60, ce qui créera de l'espace pour d'autres modes de transport et améliorera l'aménagement de l'espace public.</p>
<p>Les compensations pour la nature et le patrimoine ne doivent pas affecter l'activité agricole, les parcelles de terre doivent être sauvegardées.</p>	<p>L'objectif du processus de planification intégrée est d'avoir une vue d'ensemble de l'agriculture, du patrimoine immobilier et de la nature, entre autres choses. Afin d'examiner l'impact direct sur l'activité agricole, un rapport d'impact agricole (RIA) sera établi. L'impact indirect sur l'agriculture sera décrit dans le rapport d'impact environnemental (RIE).</p>
<p>Ce processus est regretté. Certains sont convaincus qu'il y a très peu de soutien de la part de la région.</p>	<p>Au cours des nombreuses conversations que nous avons eues avec les parties prenantes au cours de notre processus, nous avons constaté qu'il existe un accord général sur le fait qu'il y a un problème de mobilité et d'habitabilité à Renaix, et que cela conduit actuellement à des situations dangereuses et à des conflits entre les différents modes de transport. Bien entendu, nous recherchons une solution qui soit proportionnée au problème posé et qui garantisse une intégration qualitative dans le paysage.</p>
<p>Discipline eau (p140) : Il est recommandé de toujours effectuer des tests d'infiltration au niveau du projet pour déterminer la sensibilité à l'infiltration. L'utilisation de la carte de sensibilité aux infiltrations n'est pas suffisante, il est fait référence à une étude de VMM.</p>	<p>Il s'agit ici du niveau du plan. Selon nous, les tests d'infiltration ne sont effectués au niveau du projet qu'après qu'un tracé concret a été déterminé.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Politique intégrée de l'eau (p172) : Le nom correct est « le décret du 18 juillet 2003 relatif à la politique intégrée de l'eau, coordonné le 15 juin 2018 ». Le décret contient également la transposition de la directive-cadre sur l'eau et de la directive sur les inondations.</p>	<p>Cela a été modifié.</p>
<p>Le 3 avril 2020, un nouveau troisième document sur la politique de l'eau a été adopté, avec une vision pour la période allant jusqu'à 2025. Dans ce document, le gouvernement flamand clarifie la manière dont nous allons renforcer et réorienter la politique de l'eau dans les années à venir.</p>	<p>Cela a été pris en compte, il peut être inclus dans la note d'orientation et sera pris en compte dans la discipline eau dans le RIE.</p>
<p>Plans de gestion des bassins (p173) : Cette terminologie n'est plus à jour, elle est maintenant appelée « parties spécifiques aux bassins » (PSB). (plus d'informations dans la participation)</p>	<p>Cela a été noté et modifié dans la note d'orientation.</p>
<p>Dans le PSB bassin de l'Escaut supérieur, à la p98, sous le volet Vision, il est question de Molenbeek-Ronse et de la N60. Sur la même page sont mis en évidence les domaines d'intervention et points saillants. VMM veut indiquer que la zone d'intérêt de Maarkebeek se trouve dans la zone du plan. Pour cette masse d'eau, l'objectif est d'atteindre un bon état écologique d'ici 2027. Il n'est donc certainement pas approprié qu'une détérioration de la qualité se produise à la suite de ce projet (qualitativement, quantitativement).</p>	<p>Cet aspect a bien été noté. Lors de l'évaluation des effets du plan sur la qualité des eaux de surface, les objectifs du bassin de l'Escaut supérieur du BSD seront pris en compte.</p>
<p>Zones de signalisation (p174) : Dans les zones de signal, des directives spécifiques pour l'application de l'analyse de l'eau sont en vigueur (plus d'informations sur le site de la politique intégrée de l'eau).</p>	<p>Cela sera pris en compte et modifié dans la note d'orientation et inclus dans le RIE (discipline eau).</p>
<p>En ce qui concerne l'évacuation des eaux de pluie, les dispositions de l'article 6.2.2.1.2, paragraphe 4 du Vlarem II (préférence pour les méthodes d'évacuation) doivent être respectées. Pour la conception, la construction et l'entretien des systèmes d'assainissement, le code de bonne pratique fixe des mesures à la source en priorité décroissante.</p>	<p>Au niveau du plan, la structure de drainage en béton et l'évacuation des eaux de pluie par tracé ne sont pas encore connues. Le RIE identifiera les goulets d'étranglement potentiels dans ce domaine pour chaque itinéraire et, le cas échéant, imposera des mesures d'atténuation.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>En ce qui concerne la qualité des eaux souterraines, un système séparé doit être mis en place et les eaux usées doivent être raccordées aux égouts existants. (conformément aux dispositions du Vlarem II et du Code de bonne pratique)</p>	<p>Il est supposé que, par définition, un système d'égout séparé sera fourni.</p>
<p>La construction d'éléments/conduites souterraines peut impliquer un drainage de la source. Si un drainage doit être effectué, il faut au moins une notification Vlarem (classe 3) de l'activité. Selon l'endroit et le débit/jour, le drainage peut être soumis à une obligation de permis ou même à une exigence de RIE.</p>	<p>Le drainage pendant la phase de construction est traité au niveau du projet. Toutefois, le RIE du plan peut déjà indiquer les routes/zones qui nécessiteraient un drainage si cette alternative était choisie.</p>
<p>Les règles sectorielles de la sous-rubrique 53.2 de la liste de classification de l'annexe 1 du Vlarem II doivent être respectées pour les opérations basées sur la source (art. 5.53.6.1.1). Il est également fait référence au Vlarem II pour l'évacuation des eaux de drainage (article 6.2.2.1.2, paragraphe 5).</p>	<p>Le drainage pendant la phase de construction est traité au niveau du projet. Toutefois, le RIE du plan peut déjà indiquer les routes/zones qui nécessiteraient un drainage si cette alternative était choisie.</p>
<p>Pour ce qui est de l'établissement du système séparé, il est fait référence au Vlarem II (article 6.2.2.1.2, paragraphe 3).</p>	<p>Il est supposé que, par définition, un système d'égout séparé sera fourni.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Dans l'hypothèse où O1, O2, O3 ou O5 sont retenus dans l'avant-projet du PES, prière de réaliser ce qui suit : Mise en place d'un écran vert, parallèle à la N60, depuis la Dieriksstraak en direction de Renaix (plan en annexe).</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Parmi les alternatives de conception, O1, O3 et O4 sont considérées comme raisonnables (note de cadrage, chapitre 5). Au cours du processus de planification, ces alternatives (restantes) sont incluses dans la recherche intégrée. La recherche intégrée comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA). Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Dans l'hypothèse où O1, O2, O3 ou O5 sont retenus dans l'avant-projet du PES, veuillez réaliser ce qui suit : Limite de vitesse de 70 km/h à partir de Nukerke Dorp en direction de Renaix</p>	<p>Les nouveaux points de départ, qui ont été fixés dans la version 1 de la note de cadrage, comprennent 2x1 voies et une limitation de vitesse de 70 km/h. Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Parmi les alternatives de conception, O1, O3 et O4 sont considérées comme raisonnables. Au cours du processus de planification, ces alternatives (restantes) sont incluses dans la recherche intégrée. La recherche intégrée comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (REL). Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Dans l'hypothèse où O1, O2, O3 ou O5 sont retenus dans l'avant-projet du PES, veuillez réaliser ce qui suit : limiter le nombre de voies à 2x1</p>	

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Dans l'hypothèse où O4 est retenue dans l'avant-projet du PES, prière de réaliser ce qui suit : Mise en place d'un écran vert, parallèle à la N60, depuis la Dieriksstraak en direction de Renaix (plan en annexe).</p>	<p>Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Parmi les alternatives de conception, O1, O3 et O4 sont considérées comme raisonnables. Au cours du processus de planification, ces alternatives (restantes) sont incluses dans la recherche intégrée. La recherche intégrée comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (REL). Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Dans l'hypothèse où O4 est retenue dans l'avant-projet du PES, prière de réaliser ce qui suit : Mise en place d'un écran vert, parallèlement à l'ouest de la Ommegangstraat (côté Nukerke, plan en annexe).</p>	
<p>Dans l'hypothèse où O4 est retenue dans l'avant-projet du PES, veuillez réaliser ce qui suit : Limite de vitesse de 70 km/h à partir de Nukerke Dorp en direction de Renaix</p>	<p>Les nouveaux points de départ, qui ont été fixés dans la version 1 de la note de cadrage, comprennent 2x1 voies et une limitation de vitesse de 70 km/h. Dans cette phase du processus de planification, diverses alternatives ont été décrites qui pourraient éventuellement répondre à l'objectif de planification. Au cours de la période écoulée, ces alternatives ont été soumises à un test de vraisemblance, dans le cadre duquel un premier examen a été effectué sur les aspects de la capacité de résolution des problèmes, de la faisabilité de la construction et de l'impact sur le paysage et la nature. Parmi les alternatives de conception, O1, O3 et O4 sont considérées comme raisonnables. Au cours du processus de planification, ces alternatives (restantes) sont incluses dans la recherche intégrée. La recherche intégrée comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (REL). Sur la base des résultats de la recherche intégrée et des résultats du processus de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé particulier, qui fera l'objet d'une recherche publique pendant la phase du projet PESR.</p>
<p>Dans l'hypothèse où O4 est retenue dans l'avant-projet du PES, veuillez réaliser ce qui suit : limiter le nombre de voies à 2x1</p>	

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Il est positif que l'on s'intéresse à la poursuite du développement des infrastructures cyclables et des points mob ; cependant, les piétons et le transport par bus sont à peine abordés. Chaque utilisateur des transports publics est un marcheur. De bonnes liaisons à pied pour aller aux arrêts de bus et en revenir + une communication appropriée peuvent attirer les gens vers les transports publics et contribuer à résoudre la pression de la mobilité locale.</p>	<p>Cette question sera traitée dans la suite du projet. Dans cette phase, l'accent a été mis sur les alternatives possibles à la route et leur effet global sur la densité de la circulation dans le centre-ville. Comme ces alternatives n'ont pas d'impact particulier sur les transports publics et les arrêts, cette question n'a pas encore été examinée en détail.</p>
<p>Il est prévu que des passages sûrs des usagers de la route non motorisés aux intersections/segments de route soient inclus dans la mise en œuvre ultérieure.</p>	<p>Au moins les connexions à maintenir ont déjà été indiquées, le détail de celles-ci sera fait dans la phase de projet.</p>
<p>La promotion des transports publics dans la région est nécessaire pour alléger la pression actuelle sur la mobilité et pour réduire les éventuels embouteillages. Cela peut se faire au moyen de passages sécurisés, de liaisons à pied sûres, de systèmes de vélos partagés, de voitures partagées,... La combinaison piéton - transport public ne peut être négligée.</p>	<p>Cette question sera traitée dans la suite du projet, en concertation avec le VVR et la ville de Renaix. Comme nous ne prévoyons pas ici, dans les grandes lignes, pas d'impact particulier des différentes alternatives, cette question n'a pas encore été examinée en détail.</p>
<p>Pour l'instant, il n'y a pas d'avis sur l'augmentation possible du nombre de voyageurs et il n'y a pas d'estimation de la répartition modale. Dans le cadre des objectifs de mobilité, cette analyse ne semble certainement pas superflue.</p>	<p>La nouvelle route principale (selon le tracé de l'aménagement du territoire), ainsi que toute autre mesure résultant du plan (infrastructure pour les vélos et/ou les transports publics, mesures décourageant la circulation automobile,...) seront incluses dans le modèle de trafic multimodal de la région de transport, afin d'estimer l'effet sur la répartition modale. Les différentes (autres) alternatives d'itinéraire sont calculées dans un modèle unimodal qui est limité à Renaix et à ses environs immédiats (voir figure dans la note de cadrage), ne prenant ainsi en compte que le trafic automobile. Toutefois, on peut supposer que le choix de tracé de la route principale n'a pas d'influence significative sur la répartition modale globale dans la zone d'étude et donc que la répartition modale n'est pas distincte pour le choix de l'itinéraire.</p>
<p>On espère que chacun fera sa part, et que cela ne viendra pas seulement des agriculteurs. Cela n'est pas respecté ici et là dans les alternatives, et on utilise de manière créative les zones de connexion ou les lieux où se déroulent les événements sportifs, par exemple.</p>	
<p>Le conseil d'administration de la ville d'Audenarde souhaite être informé des discussions avec les agriculteurs d'Audenarde et des éventuels problèmes identifiés par ces derniers.</p>	<p>Audenarde a été ajoutée à la structure consultative « Groupe de travail Politique locale » et au Comité de pilotage et est donc également pleinement impliquée dans ce processus de planification.</p>



Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>La ville d'Audenarde souhaite être impliquée dans les discussions sur le thème de la mobilité.</p>	<p>Audenarde a été ajoutée à la structure consultative « Groupe de travail Politique locale » et au Comité de pilotage et est donc également pleinement impliquée dans ce processus de planification.</p>
<p>Dans le sens est-ouest, il n'y a pas de scénario le long ou sous la ligne de chemin de fer et ainsi de suite via la Viermaartlaan à Renaix. Une autre alternative écartée est une option visant à réduire le trafic dans et autour de la Glorieuxlaan. Il y a deux options possibles : Une alternative via la Oscar Delghuststraat, la Bredestraat, la Olifantstraat et la Jozef Ferandstraat, puis via la Viermaartstraat. Une deuxième option est une alternative via la N48 dans laquelle les rues susmentionnées sont maintenues autant que possible hors de la circulation locale.</p>	<p>Un certain nombre d'alternatives ont été envisagées pour la jonction est-ouest nécessaire pour relier l'accès à Klein Frankrijk ou les routes d'accès N48 et N57 à la N60 : Une route de contournement sud, une route de contournement nord et une route actuelle optimisée, ne créant pas une nouvelle jonction est-ouest mais utilisant la route existante. L'itinéraire optimisé correspond à ce qui est proposé dans ces réponses participatives. L'itinéraire actuel optimisé répond aux normes minimales raisonnables en matière de temps de trajet et de PAE-kilomètres. Toutefois, cette route ne répond pas au critère du trafic de marchandises dans le centre. Cette deuxième proposition vise à diriger le trafic de poids lourds vers la zone du centre-ville de Renaix. Ceci est en contradiction avec l'un des objectifs fondamentaux du plan. L'objectif est précisément de maintenir le trafic de poids lourds et le trafic de transit en dehors du centre-ville de Renaix et d'améliorer ainsi la viabilité du centre-ville de Renaix. Les combinaisons de cet itinéraire avec les alternatives nord-sud sont donc déraisonnables.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Pour désenclaver Klein Frankrijk, l'accent sera mis sur un contournement sud. Il manque également une alternative nord parallèle au chemin de fer. Comme les entreprises se concentrent sur la Flandre, elles bénéficieraient davantage d'un accès vers le nord. Un embranchement sur l'Ommegangstraat semble le plus approprié pour se connecter à la N60.</p>	<p>Un certain nombre d'alternatives ont été envisagées pour la jonction est-ouest nécessaire pour relier l'accès à Klein Frankrijk ou les routes d'accès N48 et N57 à la N60 : Une route de contournement sud, une route de contournement nord et une route actuelle optimisée, ne créant pas une nouvelle jonction est-ouest mais utilisant la route existante. Le parcours optimisé correspond à ce qui est proposé dans ces réponses participatives. L'itinéraire actuel optimisé répond aux normes minimales raisonnables en matière de temps de trajet et de PAE-kilomètres. Toutefois, cette route ne répond pas au critère du trafic de marchandises dans le centre. La deuxième proposition vise à diriger le trafic de poids lourds vers la zone du centre-ville de Renaix. Ceci est en contradiction avec l'un des objectifs fondamentaux du plan. L'objectif est précisément de maintenir le trafic de poids lourds et le trafic de transit en dehors du centre-ville de Renaix et d'améliorer ainsi la viabilité du centre-ville de Renaix. Les combinaisons de cet itinéraire avec les alternatives nord-sud sont donc déraisonnables.</p>
<p>Il n'est pas convenu d'inclure le prix de revient dans l'examen des différentes alternatives, certainement pas si cela conduit à une suppression préalable des alternatives à un stade précoce de l'étude des effets sur l'environnement.</p>	<p>Dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable, le caractère raisonnable des alternatives a été déterminé sur la base de trois critères : La capacité de résolution des problèmes de l'alternative, la faisabilité technique de la construction de l'alternative et l'impact extrême et non atténuable de l'alternative sur le paysage et la nature. L'aspect économique des alternatives qui ont été jugées raisonnables sera examiné en détail dans l'analyse coûts-bénéfices sociaux (ACAS). Ce n'est que dans cette dernière phase de la recherche intégrée que les intérêts économiques peuvent jouer et joueront un rôle dans le choix du tracé définitif. Il est donc répondu à cette observation : le critère du prix de revient ne joue aucun rôle dans l'examen du caractère raisonnable.</p>
<p>Selon la directive RIE et le décret flamand, toutes les alternatives qui peuvent raisonnablement être envisagées doivent également être examinées. Le mot « raisonnable » doit être compris à la lumière des objectifs de cette directive et du décret, à savoir donner à l'intérêt environnemental et à la santé et la sécurité des personnes une place équivalente aux intérêts sociaux, économiques et autres intérêts de la société au moyen d'un tel examen. Il n'est donc pas possible que les intérêts économiques soient déjà impliqués dans la sélection des alternatives à ce stade de la recherche de solutions de remplacement.</p>	

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p data-bbox="181 245 987 316">Il est raisonnable d'envisager un tunnel complet de chaque alternative.</p> <p data-bbox="181 411 987 512">En ce qui concerne les tunnels, les points de départ et d'arrivée des différentes alternatives peuvent également être situés ailleurs que là où ils ont été dessinés/présentés.</p>	<p data-bbox="987 245 2040 596">Trois alternatives de tunnels complets ont été incluses dans la note d'orientation, qui ont ensuite été soumises au caractère du caractère raisonnable. Sur la base des critères du test du caractère raisonnable, les alternatives de tunnel complet ont été jugées raisonnables et seront donc incluses dans la suite de l'enquête. Pour une alternative complète de tunnel, peu importe où il se trouve exactement, ce n'est qu'en termes d'interconnexion qu'il sera possible de faire une distinction. Trois alternatives de tunnel sont proposées et seront étudiées en vue d'une intersection : une alternative occidentale, une alternative centrale et une alternative orientale. En principe, ces alternatives de tunnel ne sont plus liées aux alternatives de surface, mais plutôt aux zones (ouest, centre, est) en termes d'intersection.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Le fait qu'il n'y ait pas d'alternatives qui traversent la frontière linguistique est une lacune. Les études d'impact sur l'environnement ne sont pas seulement européennes, les différents problèmes ne s'arrêtent pas toujours à la frontière. Il peut y avoir des alternatives intéressantes. Un projet commun et un RIE avec la Région wallonne semblent être la meilleure option. Le projet comprend un lien avec la Région wallonne par le biais de la jonction prévue avec le Bestbekebos. Si cela est possible pour les scénarios de boisement, cela peut également être prévu pour les alternatives routières.</p> <p>52 sur 81</p>	<p>Selon le document de la Commission européenne « Application de la Directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement », les alternatives sont « un autre moyen d'atteindre les objectifs du plan ou du programme ». Le manuel « alternatives dans l'évaluation des incidences sur l'environnement » du 18 août 2015 de l'actuelle équipe RIE définit une « alternative » comme « un autre moyen d'atteindre les objectifs du plan ou du projet de base ». L'exposé des motifs indique expressément que si les objectifs ne peuvent pas être atteints ou poursuivis, ou ne peuvent l'être qu'en partie, il n'y a pas d'alternative à part entière. Une alternative doit permettre d'atteindre l'objectif fixé. En effet, le développement d'alternatives est basé sur l'objectif du plan ou du programme et tente de formuler une réponse à la question « Comment puis-je atteindre cet objectif d'une autre manière ? ». Outre le fait que l'opposant ne propose aucune alternative concrète, il peut être établi que, dans les circonstances actuelles, un axe régional transfrontalier qui ne se raccorde pas à la N60 existante en Flandre ne répondrait pas aux objectifs du plan visant à réaliser une liaison nord-sud sans heurts, car les autorités concernées de la Région wallonne n'ont aucune intention de prendre des mesures à court terme. En d'autres termes, un « itinéraire régional transfrontalier », comme le demande l'orateur, conduirait à la construction d'une route qui viendrait finir dans une prairie ou une forêt à la frontière linguistique. Ce n'est pas une alternative raisonnable.</p> <p>En outre, le document susmentionné « Mise en œuvre de la directive 2001/42... » indique également que les alternatives choisies doivent être réalistes. Une « véritable » alternative doit relever de la compétence juridique et de la sphère d'autorité de l'autorité concernée. Le manuel « alternatives dans l'évaluation des incidences sur l'environnement » du 18 août 2015 de l'équipe actuelle RIE confirme également que les alternatives prometteuses devraient relever de la compétence de l'initiateur ou des possibilités d'action.</p> <p>(suite à la page suivante) (suite)</p> <p>On ne peut attendre d'un initiateur qu'il envisage (et encore moins qu'il mette en œuvre) des solutions de rechange qui ne relèvent pas de sa compétence ou de son champ d'action.</p> <p>L'autorité flamande n'est pas habilitée à établir des plans d'exécution spatiaux ou à construire des routes en Région wallonne. Le projet de plan que l'autorité flamande souhaite élaborer se limite à ce qui relève de la compétence de l'autorité flamande.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Afin d'établir la plus-value de manière contradictoire, un acte notarié de renonciation à la plus-value doit être établi (dans le cadre de rénovations de logements). Cela parce que, dans le cadre de ce projet, il pourrait être possible de procéder à des expropriations si la rue est élargie. Comment peut-on démontrer que tel n'est pas le cas ?</p>	<p>Le lien entre cette réaction de participation et la note d'orientation qui était disponible pour l'inspection n'apparaît pas tout à fait clairement. Aucun acte de renonciation à la valeur ajoutée n'est actuellement en cours d'élaboration dans le cadre du projet Rond Ronse.</p>
<p>Au cours des différents moments de consultation (équipe de planification, équipe consultative, groupe de pilotage), des objections et des commentaires ont été exprimés à plusieurs reprises sur le processus, l'approche et les choix de fond. Seuls quelques-uns de ceux-ci ont été repris.</p>	<p>Comme indiqué dans le Mémoire du processus, le modèle de consultation a été ajusté et, par le biais du groupe de travail local, une coordination maximale est recherchée entre le processus de planification intégrée et la politique locale.</p>
<p>Des alternatives de plans ont été proposées sans consultation préalable. Tous les acteurs n'ont pas été impliqués (en temps opportun).</p>	<p>Les alternatives de planification discutées sont issues de nos propres recherches, des alternatives précédentes du PESR et des alternatives discutées. À la lumière de la procédure, nous sommes obligés d'examiner toutes ces alternatives de la même manière à chaque étape. La contribution des acteurs est limitée à ce stade. D'autres consultations avec les acteurs suivront avant qu'une décision finale ne soit prise.</p>
<p>Lors des consultations du 16 avril, il lui a été demandé d'envisager la possibilité d'ajouter une position écrite du conseil d'administration en annexe à la note d'orientation. Cette question est restée sans réponse. Comme il n'est pas possible d'inclure la position de l'administration dans les documents de procédure déjà établis, l'administration est obligée d'émettre une première réserve sur la présente note d'orientation et les nombreuses alternatives de planification qu'elle contient.</p>	<p>Il est pris acte de ce point de vue.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Dans la note d'orientation, un préchargement est effectué sur au moins un itinéraire occidental, oriental et central. Tous les tracés sont soumis à l'examen du caractère raisonnable, ce qui signifie qu'il n'est pas possible de prédéterminer certains tracés. Il n'est donc pas possible de déterminer à l'avance s'il convient de retenir un tracé occidental, central et oriental.</p>	<p>L'endroit où cela apparaît dans la note d'orientation n'apparaît pas clairement, cela peut être dû à une erreur matérielle. La vision indiquée est correcte, l'examen du caractère raisonnable est en effet en soi sans hypothèses préalables.</p>
<p>Nous souhaitons préserver l'accès au Kuithol et à la Zeelstraat. Il convient d'éviter qu'une partie de Maarkedal soit coupée.</p>	<p>Cet aspect a été considéré séparément pour chaque alternative, car la situation varie considérablement d'une alternative à l'autre. Les solutions proposées se trouvent (schématiquement) dans l'annexe 7 de la note conceptuelle. Le maintien des (deux) liaisons n'a pas toujours été possible, mais une alternative a toujours été recherchée.</p>
<p>Les piétons et les cyclistes doivent pouvoir traverser la N60 en toute sécurité. Les parcelles agricoles situées à l'ouest de la N60 doivent être rendues plus accessibles.</p>	<p>Les connexions minimales à maintenir ont été indiquées pour chaque alternative et se trouvent à l'annexe 7 de la note de conception. Les principes relatifs aux intersections avec le trafic cycliste sont également abordés dans cette note. D'autres détails suivront lors de la phase de conception. Le désenclavement des parcelles agricoles individuelles sera développé plus avant dans le RIA / la phase de projet.</p>
<p>L'administration communale est d'avis que la trajectoire de participation menée, en tout cas pour ce qui est de la note d'orientation 1, est imparfaite, peu solide et inefficace. L'engagement maximal des parties prenantes recherché par la note d'orientation n'est pas atteint.</p>	<p>Malgré les limites des mesures corona sur le chemin de la participation, l'effort maximum est fait pour donner à chacun des chances égales de participer. Par exemple, un journal d'information a été distribué en porte à porte. Néanmoins, compte tenu de cette remarque, un effort supplémentaire sera fait dans la suite du processus pour parvenir à une communication aussi large que possible par différents canaux afin que chacun qui le souhaite puisse obtenir des informations complémentaires ou participer.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>La participation égale des groupes d'intérêt, de la société civile et des citoyens individuels non organisés au projet de planification suscite de sérieuses préoccupations. L'expression « citoyens engagés » semble malheureuse, car elle peut donner l'impression que les citoyens qui ne profitent pas du moment de participation actuellement en cours ne seraient pas engagés et que leurs opinions ne seraient pas prises en compte. Cela ne peut pas être le but recherché.</p>	<p>En effet, l'utilisation du terme « citoyens engagés » ne doit en aucun cas donner l'impression que les gens qui n'ont pas encore fait entendre leur voix n'appartiennent pas à notre groupe cible. Dans le cadre de la publication de la note d'orientation 2, mais aussi dans la suite de la trajectoire, des efforts supplémentaires seront donc déployés pour atteindre les citoyens, au moyen de diverses actions de communication et de moments de consultation. À cette fin, il y aura également une coopération avec les autorités locales.</p>
<p>Le fait que le dossier de la mobilité ait déjà une très longue histoire peut signifier que les différents acteurs (en particulier les citoyens individuels, non organisés) sont encore très difficiles ou ne sont plus joignables.</p>	<p>Nous essayons d'y répondre, d'une part, en continuant à nous adresser aux citoyens non organisés (supra) et, d'autre part, en mettant également en évidence l'importance plus large du projet Rond Ronse (car il ne concerne plus seulement la N60).</p>
<p>L'extension sensible des objectifs du plan initial, y compris la réalisation des objectifs de la ZPS, rend le dossier déjà si complexe qu'il n'est pas facile pour le citoyen individuel de voir le général au-delà du particulier.</p>	<p>Nous voulons surmonter cette complexité grâce à une communication transparente, en distinguant deux scénarios dans notre communication (espace ouvert d'une part, mobilité d'autre part) et en personnalisant autant que possible nos formats de participation (tables de discussion et sessions d'information adaptées à chaque commune, afin de pouvoir se concentrer sur les informations qui sont pertinentes pour la commune en question).</p>
<p>Le nom « Rond Ronse » ne couvre plus l'étendue du projet. L'impact de l'utilisation de l'espace sur le territoire de Kluisbergen ne peut être déduit du nom Rond Ronse. Une proportion importante de résidents/parties intéressées risquent d'être induits en erreur par cette désignation. Pour être vraiment participatif, il est au moins nécessaire que le public concerné reçoive les explications nécessaires sur le contenu et la portée de la note de cadrage lors d'un moment d'information publique.</p>	<p>À la lumière de cette remarque, nous avons changé le nom relatif à l'espace ouvert. À partir de la note d'orientation 2, le nom « Ardennes flamandes : autour de Kluisberg, Koppenberg et Muziekberg » sera utilisé dans la communication publique pour attirer également les habitants des communes entourant Renaix sur la question de l'expansion des forêts, du patrimoine et de l'agriculture.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>De nombreux habitants ont déclaré qu'ils n'avaient pas été informés, ou pas suffisamment, de la présentation de la note d'orientation et de la période de consultation.</p>	<p>La communication s'est faite par les canaux officiels et, en outre, un journal de porte à porte a été distribué, mais nous apprenons que plusieurs résidents ne l'ont pas reçu. Dans l'objectif du processus de suivi, nous voulons faire tout notre possible pour atteindre les résidents. L'accent continuera d'être mis sur la distribution de divers produits de communication de porte à porte, sur la communication via les médias sociaux et via les magazines municipaux afin de maximiser la portée de notre communication. En outre, les moments d'information seront également adaptés aux besoins de chaque commune. Nous faisons cela en étroite consultation avec chaque commune concernée.</p>
<p>Les propriétaires se plaignent qu'on ne leur a pas écrit individuellement. L'argument selon lequel la zone couverte par le plan serait trop vaste pour essayer d'atteindre au moins toutes les personnes directement concernées sur une base individuelle ne peut être accepté.</p>	<p>Les propriétaires recevront une notification individuelle à la suite de la publication de la note d'orientation 2, car celle-ci est demandée par différents acteurs.</p>
<p>Par la présente note d'orientation, les implications du dossier pour la commune de Kluisbergen ont complètement changé. L'importance d'une écoute attentive de Kluisbergen et de ses habitants s'est considérablement accrue.</p>	<p>Un vaste plan de communication et de participation a été élaboré et discuté avec les autorités locales, afin de donner à tous les acteurs concernés autant d'occasions que possible de faire entendre leur voix.</p>
<p>La consultation numérique du public, l'organisation d'un marché virtuel de l'information et d'une session de demande de renseignements en ligne sont reconnues comme des tentatives/initiatives/efforts importants, mais un processus participatif normalement sain ne peut plus être remplacé ou garanti ici.</p>	<p>Compte tenu des mesures relatives au coronavirus, nous sommes obligés de travailler de manière numérique, bien que les contacts physiques et les moments de consultation aient bien sûr notre préférence. Au vu des mesures actuelles, nous appelons à de larges moments de communication publique et d'information numérique ; dès que cela sera possible, nous évaluerons si des conversations dans un cadre limité sont à nouveau possibles. Nous voulons également créer un point de contact clair vers lequel les gens peuvent se tourner pour poser leurs questions.</p>



Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>La distribution du journal d'information en même temps que les magazines de publicité et d'annonces n'est pas efficace (cette campagne d'information n'atteint pas suffisamment les gens). Les résidents qui ont reçu le journal d'information ne se sont souvent pas rendu compte que le processus de planification avait évolué de façon spectaculaire.</p>	<p>Nous nous concentrons sur la communication par différents canaux : l'information par la distribution porte à porte, les médias sociaux, les magazines municipaux, ... Le nom « Ardennes flamandes : autour de Kluisberg, Koppenberg et Muziekberg » devrait également faire apparaître la question de l'espace ouvert sur le radar des habitants.</p>
<p>Les propriétaires, résidents, locataires, utilisateurs ou autres détenteurs de droits réels n'ont pas été impliqués de la même manière (par rapport à certains acteurs et groupes d'intérêt). Cette inégalité de traitement ne peut être justifiée de manière raisonnable et objective.</p>	<p>Différentes actions (écriture aux propriétaires, aux agriculteurs, communication publique à grande échelle) doivent garantir que chacun a les mêmes possibilités d'être informé ou de participer.</p>
<p>L'administration communale insiste pour que le processus participatif concernant le présent document de cadrage soit suspendu et reporté jusqu'à ce que la crise sanitaire générale de la Covid-19 ait été suffisamment résolue, de sorte qu'en temps voulu, la consultation publique sur la présente note d'orientation puisse reprendre de la manière habituelle, afin que l'ensemble du public concerné puisse être correctement informé, sur un pied d'égalité, du contenu et de la portée de ce document et de la nouvelle initiative de planification intégrée.</p>	<p>Une décision du gouvernement flamand permet de mener des processus de planification également en période de corona, mais avec des actions adaptées dans le domaine de la communication et de la participation.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>L'objectif initial du plan issu du mémorandum de démarrage est interprété de manière très extensive, adapté et élargi afin d'arriver au deuxième objectif principal. On a l'impression que les interventions spatiales sont effectuées sous le couvert de la résolution d'un problème de mobilité. L'administration communale n'est pas d'accord. En outre, la consultation préalable sur cette question a été insuffisante. L'administration communale n'a pas demandé à ce que ce dossier soit encore compliqué dans une large mesure et de manière significative.</p>	<p>Lors de la définition des objectifs initiaux du plan, tels que décrits dans la note de départ, la réalisation de valeurs ajoutées sociales était déjà mentionnée comme un objectif distinct du plan. Il a notamment été fait référence à la possibilité de désigner des zones comme forêts, réserves naturelles ou autres espaces verts afin de réaliser ces valeurs ajoutées. Il n'est donc pas question d'étendre les objectifs du plan initial. Toutefois, ces objectifs ont été affinés et clarifiés au cours de la suite du processus. Cela a toujours été fait en consultation avec les acteurs concernés. Il est également vrai que tôt ou tard, les objectifs européens en matière de nature devront être traduits sur le terrain dans le cadre d'un processus de planification. Bien sûr, nous comprenons que la question de l'espace ouvert a un impact important sur les administrations locales. Cela nécessite une coopération de grande envergure, ainsi qu'un plan de participation et de communication qui explique suffisamment la complexité aux parties prenantes et aux citoyens. Nous continuerons à nous concentrer sur ce point à l'avenir.</p>
<p>Le premier objectif principal du plan est principalement traité du point de vue de Renaix. L'impact de et pour les communes environnantes n'est pas encore suffisamment indiqué ou discuté. Cela est remarquable, car Kluisbergen est désigné et reconfirmé comme un nœud économique spécifique.</p>	<p>L'objectif principal de « résoudre les problèmes de mobilité régionale » s'applique à l'ensemble de la région et plus particulièrement à l'ensemble de la zone de planification. Pour certains aspects partiels, nous faisons en effet un zoom sur Renaix, car nous ne prévoyons pas, dans un premier temps, d'effets en dehors du territoire de Renaix. Lorsqu'elles se produiront, elles seront bien sûr examinées dans les études (RIE, ACAS, RIA) qui seront lancées à court terme.</p>
<p>Kluisbergen ne pourra pas accepter un scénario qui aurait un impact déraisonnable et/ou disproportionné sur le centre de sa commune/agglomération.</p>	<p>Dans les études qui seront lancées lors de la prochaine phase, tous les effets pertinents du projet, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la zone couverte par le plan, seront étudiés. Si des effets déraisonnables et/ou disproportionnés devaient se produire, des propositions d'atténuation seront formulées et/ou l'alternative en question ne sera pas choisie comme option privilégiée.</p>
<p>L'utilisation du projet de planification intégrée pour résoudre un problème de mobilité régionale en tant que levier pour des interventions spatiales comme prévu par la note d'orientation, incluant explicitement la réalisation accélérée des objectifs de nature européenne, apparaît comme une forme possible de détournement de pouvoir, ce qui serait contraire aux principes généraux de bonne gouvernance.</p>	<p>Il est pris acte de ce point de vue, qui n'est pas partagé par l'autorité de planification. Ce processus de planification recherche l'intérêt du public.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Note sous-objectif 2.3 : dans le cadre de ce sous-objectif, Maarkedal et Kluisbergen sont en fait désignés comme « espace ouvert adjacent » près de Renaix. Pour les lecteurs de la note d'orientation et les habitants de Kluisbergen, le sens de cette expression n'est pas clair. C'est inapproprié et non transparent.</p>	<p>Il est pris acte de cela et des ajustements seront effectués dans la mesure du possible.</p>
<p>Il est suggéré qu'une interdiction des camions dans le centre sera nécessaire en raison du trafic de contournement.</p>	<p>L'élaboration d'une politique d'accompagnement visant à optimiser la qualité de vie et la sécurité routière se fera en concertation avec la ville de Renaix dans les étapes suivantes.</p>
<p>À l'époque, en prévision des mesures structurelles, la Glorieuxlaan avait besoin de mesures directes pour assurer la sécurité et la qualité de vie.</p>	<p>Les analyses effectuées dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable montrent qu'une grande partie du trafic de fret disparaît du centre même sans interdiction supplémentaire de transport de marchandises.</p>
<p>Les cartes de la note d'orientation sont très peu claires.</p>	<p>Il a été pris acte de ce commentaire. Les cartes sont encore schématiques à ce stade et seront détaillées au cours de la suite du processus.</p>
<p>La manière dont la réalisation du premier objectif principal est liée à la réalisation du deuxième objectif principal n'apparaît pas clairement. Cela est-il fait dans le cadre du même PES ou un PES distinct est-il préparé à cet effet ? Chaque alternative routière est-elle étudiée en combinaison avec chaque alternative de reboisement (y compris dans le RIE du plan et le RIA) ?</p>	<p>voir les réponses espace ouvert pour la partie 1, voir RIE pour la partie 2</p>
<p>La taille de la zone couverte par le plan est cruciale pour se faire une idée correcte de l'impact sur l'agriculture.</p>	<p>La zone du plan est le périmètre à l'intérieur duquel d'éventuelles modifications d'affectation sont nécessaires pour réaliser les objectifs du plan. Cette zone du plan peut encore être affinée au cours du processus de planification en fonction de la poursuite des objectifs sous-jacents à ce processus de planification.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
Fragmenter le moins possible de terres agricoles, y compris sans ZPS.	Lors de la recherche de conception, il a été garanti que les alternatives n'avaient pas d'impact direct sur les zones de ZPS. Les alternatives ne fragmentent donc pas la zone de la ZPS, ou seulement dans une mesure très limitée. Dans l'Évaluation appropriée, l'impact sur la ZPS est examiné de manière plus approfondie pour chaque alternative raisonnable. L'impact sur la zone agricole sera examiné dans le RIA.
Prière de réfléchir soigneusement aux changements de destination et aux destinations futures en surpression.	Ce conseil est particulièrement pertinent au niveau de l'élaboration et sera donc réexaminé à un stade ultérieur du projet.
À la page 28, lors de l'affinement du sous-objectif sur l'agriculture, mentionner littéralement une politique d'accompagnement forte ou des mesures visant à préserver l'agriculture familiale. Cela s'applique également au paragraphe de la page 34.	Il est pris acte de ces suggestions. Une politique d'accompagnement et des mesures visant à préserver l'agriculture familiale sont des éléments qui sont inclus dans la recherche intégrée. Cette recherche comprend un rapport d'impact environnemental (RIE) et un rapport d'impact agricole (RIA) dans le cadre desquels l'impact sur le secteur agricole sera examiné. Sur la base de ces études, qui comprendront des propositions de mesures d'atténuation, et des résultats du parcours de participation, le gouvernement flamand peut choisir un tracé déterminé pour l'objectif 1 du plan et certaines autres mesures pour l'objectif 2 du plan.
p.40 : L'objectif d'extension de la Muziekbos n'est pas mentionné	Muziekbos a été ajouté au texte
p.42 : Veuillez parler des lobes verts, jaunes et bleus. Le secteur agricole joue également un rôle dans le stockage du carbone, la gestion de l'eau et l'adaptation au climat.	Il est suggéré d'utiliser un autre nom et de parler de lobes vert-jaune-bleu au lieu de lobes vert-bleu. Cette suggestion a été prise en compte et adaptée dans la note d'orientation.
p.111 : BAG : l'avenir de l'agriculture familiale doit également être préservé face à cette surpression.	voir les réponses espace ouvert
Les cinq objectifs sous-jacents du PESR (principalement l'objectif 1 : Mise en œuvre du PESR) offrent-ils une réponse aux besoins réels ?	Selon la vision politique, la N60 est considérée comme une jonction entre les routes E17 et E429 et peut donc être considérée comme une route « interrégionale » ; la formulation fait référence au fait qu'il ne s'agit pas d'une route de niveau

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Les objectifs initiaux 4 (prise en compte de l'intégration paysagère) et 5 (accroissement de l'accessibilité multimodale) semblent, d'après la hiérarchie qui les sous-tend (orientation v1, p35), être des conditions préalables et un sous-objectif de l'objectif 1.</p>	<p>(inter)national. S'il est vrai que l'on ne peut pas empêcher le trafic d'utiliser cet axe à plus grande échelle, cela semble peu probable compte tenu des alternatives (plus rapides) fournies par les autoroutes. Les analyses de modèles n'indiquent pas une forte augmentation du volume du trafic (international).</p>
<p>L'objectif 3 (améliorer la sécurité routière et la qualité de vie à Renaix) n'est également qu'un sous-objectif de l'objectif 1.</p>	<p>Les principes de conception auxquels la nouvelle N60 doit se conformer ont été concrétisés dans le cadre technique (note de conception) après consultation de toutes les autorités concernées.</p>
<p>Objectif 2 (valeur ajoutée sociale) : les gens gardent espoir, mais craignent que, dans le cadre et la portée financière de ce projet, il ne reste que la compensation obligatoire pour les zones forestières et agricoles.</p>	<p>Les flux de trafic à destination et en provenance de Klein Frankrijk ont été présentés et examinés séparément, de sorte qu'ils sont connus en détail (annexe 8 de la note d'orientation 1). Lors de l'évaluation des effets des différentes alternatives, l'impact sur le trafic de fret et le volume total du trafic sont toujours pris en compte. Ces recherches permettent de faire une distinction claire entre le trafic de destination et le trafic de transit. Les effets du plan sur la répartition modale sont examinés dans le RIE du plan.</p>
<p>La mise en œuvre du PSS signifie très concrètement l'extension de la N60 en tant que route primaire de classe I. Parmi les objectifs initiaux, il ne reste que peu de choses de la note d'orientation : « La tâche ne comprend que la réalisation du maillage nécessaire de l'infrastructure existante, sous la forme qui sera jugée nécessaire après évaluation » (p79).</p>	<p>(suite à la page suivante)</p>
<p>Pour les lignes directrices sur les routes principales et les chemins de fer, entre autres choses, les dispositions du PSS sont contraignantes. La N60 est incluse dans la partie directionnelle du PSS en tant que route principale de classe I.</p>	

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Après enquête, il est apparu que, pour la seule relation Gand-Mons, l'itinéraire via le réseau routier principal n'est pas satisfaisant, la note d'orientation ajoute « qu'après analyse, il a été constaté que bien que l'itinéraire via la N60 ou la N42 soit plus court, l'itinéraire via Courtrai donne clairement le temps de transfert le plus rapide aux heures de pointe. Le facteur de contournement n'est donc pas la seule chose à prendre en compte pour obtenir des itinéraires optimaux, le temps de trajet sur les différents itinéraires joue également un rôle ».</p>	<p>(suite)</p> <p>La multimodalité est une partie importante de la vision globale développée dans le cadre du projet Rond Ronse. Les alternatives présentées aujourd'hui se concentrent cependant sur les (nouvelles) infrastructures automobiles, puisqu'une première étape consiste à réduire les volumes de trafic dans le centre ville. Parallèlement à cela, des politiques d'accompagnement avec la ville et la région de transport sont également développées. Celles-ci peuvent être combinées avec toutes les alternatives possibles.</p>
<p>Il est intéressant d'examiner les perspectives de développement des routes principales de classe I, telles que décrites dans le PSS. La traduction concrète des perspectives de développement reste très large dans le PSS. Selon l'intensité du trafic, la route peut être exécutée en 2x2 ou en 2x1, avec 2x2 on parle spécifiquement de la N60. Le PSS permet également de mettre l'église au milieu du village : vitesse de conception (100 km/h ou moins), distance entre les liaisons, détermination de la forme des intersections. Là où le PSS laisse moins de place à l'interprétation : « ne pas fournir d'accès direct à des terrains privés » et « fournir une zone libre de construction et d'utilisation en tant que servitude de 30 m en dehors des zones urbaines et, si nécessaire, des noyaux de la zone périphérique », un certain nombre de questions sont posées. --&gt; voir le document</p>	
<p>Les choix qui sont faits concernant le scénario de mobilité et le scénario de boisement auront un impact sur le terrain pendant des décennies. Il est très important de bien soupeser les choix qui sont faits.</p>	<p>Ce processus est mené sur la base d'une procédure de planification intégrée. Avec ce processus de planification, une grande attention est accordée à l'agriculture, aux loisirs, au patrimoine immobilier, à la nature et à l'économie. Dans tous ces domaines, nous voulons créer une valeur ajoutée pour la région.</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Il sera nécessaire d'affiner la zone du plan. La grande étendue de la zone de planification est source d'inquiétude. Les terres qui ont été reconfirmées précédemment et celles où un processus du PESR a eu lieu il y a quelques années peuvent maintenant être remises en question.</p>	<p>La zone du plan est le périmètre à l'intérieur duquel d'éventuelles modifications d'affectation sont nécessaires pour réaliser les objectifs du plan. Cette zone du plan peut encore être affinée au cours du processus de planification en fonction de la poursuite des objectifs sous-jacents à ce processus de planification.</p>
<p>Dans la description de l'agriculture au point 2.3.5, prière de fournir une image plus nuancée.</p>	<p>Cela a été noté et modifié dans la note d'orientation.</p>
<p>La discussion sur l'amélioration des ressources par l'agriculture n'a pas sa place dans ce processus de planification.</p>	<p>Cet aspect a bien été noté.</p>
<p>Il est demandé s'il est possible d'apporter une contribution d'expert à l'équipe de planification, au Werkvenootschap, ... En outre, il est demandé de fournir rapidement des éclaircissements sur l'impact spatial total.</p>	<p>Des experts tant de l'équipe d'étude qu'au sein des autorités flamandes et locales sont consultés sur les questions de recherche. Pour des questions spécifiques, on peut bien sûr aussi faire appel à l'expertise de groupements d'intérêt professionnels.</p>
<p>Il pourrait s'agir d'utiliser des microphones et la reconnaissance des plaques d'immatriculation pour lutter contre la pollution sonore, selon l'idée de la ville de Genk.</p>	<p>Le cas échéant, cela peut être envisagé dans le cadre de futures politiques d'accompagnement. Toutefois, il s'agit d'une compétence de la ville de Renaix</p>

Contenu résumé de la réaction lors de la consultation	Réponse formulée
<p>Le lit de chemin de fer entre Renaix et Audenarde peut être utilisé comme route de contournement.</p>	<p>Selon le document de la Commission européenne « application de la Directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement », les alternatives sont « un autre moyen d'atteindre les objectifs du plan ou du programme ». Le manuel « alternatives dans l'évaluation des incidences sur l'environnement » du 18 août 2015 de l'actuelle équipe EIE définit une « alternative » comme « un autre moyen d'atteindre les objectifs du plan ou du projet de base ».</p> <p>L'exposé des motifs indique expressément que si les objectifs ne peuvent pas être atteints ou poursuivis, ou ne peuvent l'être qu'en partie, il n'y a pas d'alternative à part entière. Une alternative doit permettre d'atteindre l'objectif fixé. En effet, le développement d'alternatives est basé sur l'objectif du plan ou du programme et tente de formuler une réponse à la question « Comment puis-je atteindre cet objectif d'une autre manière ? ». Une alternative avec une nouvelle route sur le tracé actuel de la voie ferrée, la voie étant remplacée et remplacée par une autoroute, ne satisfait pas à ces conditions. La cessation progressive de la liaison ferroviaire réduirait en effet la multimodalité et la valeur de point de jonction de Renaix. C'est en contradiction flagrante aux objectifs du plan de Rond Ronse. Il n'y aurait alors plus de liaison ferroviaire entre Renaix et Audenarde et donc plus aucun raccordement non plus avec le reste du réseau ferroviaire.</p> <p>En outre, en tant qu'autorité de planification, la Région flamande n'a pas le pouvoir de supprimer le chemin de fer. Le document susmentionné « Mise en œuvre de la directive 2001/42... » indique également que les alternatives choisies doivent être réalistes. Une « véritable » alternative doit aussi relever de la compétence juridique et de la sphère d'autorité de l'autorité concernée. Le manuel « alternatives dans l'évaluation des incidences sur l'environnement » du 18 août 2015 de l'équipe actuelle RIE confirme également que les alternatives prometteuses devraient relever de la compétence de l'initiateur ou des possibilités d'action. On ne peut attendre d'un initiateur qu'il envisage (et encore moins qu'il mette en œuvre) des solutions de rechange qui ne relèvent pas de sa compétence ou de son champ d'action. Pour cette raison également, le tracé proposé sur la ligne ferroviaire existante n'est pas une alternative raisonnable.</p>



## Réactions lors de la consultation relatives à l'objectif principal 2

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<p><b>Conséquences de la localisation dans la zone de la directive Habitats</b></p>	
<p>Il est demandé quel sera l'impact du plan sur les habitations situées dans la zone de la directive « Habitats » mais non incluses dans les scénarios de boisement.</p>	<p>Dans le cadre des sites Natura 2000, la politique vise à la conservation de certaines espèces et de certains habitats. Le plan de mise en œuvre spatial modifiera, si nécessaire ou utile, le zonage du plan régional pour assurer la conservation de ces espèces et habitats et désignera des zones supplémentaires comme zones naturelles ou forestières afin de permettre la réalisation des objectifs européens en matière de nature. Pour les habitations existantes dans les zones étrangères autorisées ou réputées autorisées, les droits de base décrets relatifs à la transformation, l'extension ou la reconstruction s'appliquent. Dans le cas de demandes de permis pour des activités susceptibles de causer des dommages significatifs aux espèces et habitats des zones Natura 2000, il doit être démontré au moyen d'une évaluation appropriée (cf. article 36ter du décret sur la nature) qu'elles n'entraînent pas de dommages significatifs. Les actes qui causeraient des dommages importants ne sont pas autorisés.</p>
<p><b>Processus de planification intégrée pour l'espace ouvert et la mobilité</b></p>	
<p>Diverses réponses à la consultation publique plaident en faveur de la séparation de l'objectif du plan concernant la mobilité (N60) de l'espace ouvert (objectif de boisement, paysage patrimonial, etc.) et de son traitement comme un processus de planification distinct, soit par crainte d'un retard dans la réalisation de l'infrastructure de la ligne, soit par résistance à un boisement supplémentaire, soit par crainte de ne pas réaliser le boisement si l'infrastructure de la ligne n'était pas réalisée.</p>	<p>Dans le cadre d'un processus d'aménagement du territoire intégré et axé sur les zones, divers besoins sociétaux et questions spatiales sont examinés sous l'angle de leur cohérence mutuelle. Compte tenu de l'impact possible de la réalisation d'une infrastructure de ligne supplémentaire sur l'espace ouvert, il est conseillé, dans le cadre de ce processus de planification, d'examiner simultanément la manière dont les objectifs politiques dans le domaine de l'agriculture, de la nature, de la forêt, du paysage et du patrimoine immobilier dans la région, peuvent être réalisés. Ce n'est qu'ainsi que l'on pourra déterminer la mesure dans laquelle la construction d'infrastructures de lignes supplémentaires peut être conciliée avec les objectifs de ces fonctions d'espace ouvert. C'est la seule façon d'évaluer correctement l'impact cumulé</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
	<p>des différents développements spatiaux sur les valeurs agricoles, naturelles et paysagères existantes, etc.</p> <p>(suite à la page suivante)</p> <p>(suite)</p> <p>Sur la base des résultats de cette recherche, il sera possible de déterminer, lors de la phase suivante du processus de planification, les éléments qu'il convient ou non d'inclure dans le PES et/ou de diviser le domaine de recherche en plusieurs (sous-)plans ou PES séparés (à établir par phases ou non).</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<b>Réaffectation des bandes de réservation qui ne peuvent pas être conservées</b>	
<p>Il est proposé d'inclure la réaffectation de la bande de réservation si elle n'est pas utilisée pour l'infrastructure de la ligne.</p>	<p>À l'aide du plan de mise en œuvre spatial qui sera élaboré, les bandes de réservation du plan régional qui ne sont plus nécessaires pour la construction de l'infrastructure de ligne seront supprimées (en partie), le zonage sous-jacent du plan régional restant en vigueur. La modification de l'utilisation des terres sous-jacentes du plan régional ne sera incluse que si une réaffectation est nécessaire ou utile en fonction de la réalisation des objectifs du plan.</p>
<b>Paysage et patrimoine immobilier</b>	
<p>Le décret sur l'immobilier ne fait plus référence à des « ancrages désignés », mais à des « vestiges établis de l'atlas paysager ».</p>	<p>La terminologie a été modifiée.</p>
<p>Différentes réponses à la consultation publique soutiennent que le boisement dans certaines zones affecterait des points de vue importants, des zones ouvertes plus froides, des vallées de sources de ruisseaux avec des prairies précieuses ou d'autres éléments et composantes caractéristiques du paysage ou des caractéristiques patrimoniales spécifiques définies dans le vestige établi de l'atlas paysager.</p> <p>Un certain nombre de réponses à la consultation font valoir que le boisement serait en conflit avec la protection des paysages existants ou les destinations de l'aménagement du territoire en tant que zone agricole à valeur panoramique.</p>	<p>L'impact d'un éventuel boisement sur les éléments et composantes caractéristiques du paysage et sur les éléments patrimoniaux spécifiques au sein ou à proximité du vestige de l'atlas des paysages identifié sera étudié dans le RIE du plan pour les différentes zones de recherche d'extension forestière (ainsi que pour les autres interventions de planification).</p> <p>Les zones de recherche pour l'expansion des forêts ne chevauchent pas les paysages culturels et historiques protégés. Le zonage du plan d'occupation des sols à établir remplace automatiquement toute disposition du plan régional qui serait en conflit avec lui. Le plan régional restera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un plan de mise en œuvre spatial élaboré dans le but de modifier le plan régional. Lorsque le gouvernement flamand adopte un plan d'exécution spatial, il décide donc d'annuler le plan régional.</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<p>Un certain nombre de commentateurs ont noté qu'il n'y a pas eu d'enquête publique ou de participation à la désignation du lieu d'ancrage.</p>	<p>Le lieu d'ancrage « Ardennes flamandes de Koppenberg à Kluisberg » a été établi par décret ministériel le 12 mai 2010 conformément à la procédure décrétole du décret sur le paysage en vigueur à l'époque. Lorsque le nouveau décret sur l'immobilier entrera en vigueur en 2015, les lieux d'ancrage désignés déjà existants seront automatiquement assimilés aux vestiges établis de l'atlas paysager et aux plans de développement immobilier établis. Le zonage et la réglementation du plan d'exécution spatial à établir, par lequel (des parties de) cet atlas paysager déterminé sera inclus comme paysage patrimonial, seront soumis à l'examen public après l'adoption provisoire du projet de PES par le gouvernement flamand.</p>
<p><b>Canalisations souterraines</b></p>	
<p>Fluxys souligne que plusieurs canalisations de gaz naturel traversent la zone du plan et les zones de recherche d'expansion forestière. Fluxys demande une modification des plans de manière à ce que l'intégrité et l'emplacement des installations de transport de gaz naturel puissent être maintenus à tout moment.</p>	<p>L'impact des propositions d'extension des forêts (et éventuellement d'autres interventions de planification) sur la présence et la sécurité (exploitation) des installations de transport de gaz naturel sera étudié de manière plus approfondie dans le RIE du plan.</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<b>Boisement de terres à usage agricole</b>	
<p>Divers commentaires font état de l'emplacement des prairies utilisées pour le pâturage des animaux de loisir (chevaux, ânes, etc.) et des écuries associées à proximité de l'habitation dans les zones de recherche d'extension de la forêt et formulent des objections au boisement de ces parcelles.</p>	<p>Il est pris acte de ces commentaires. Lors de l'élaboration du scénario préféré pour l'expansion des forêts, la mesure dans laquelle ces parcelles sont éligibles pour le boisement et/ou seront réattribuées sera étudiée plus en détail. La zone agricole est principalement utilisée pour l'agriculture professionnelle. Les activités agricoles non professionnelles peuvent avoir une fonction secondaire, dans le cadre des possibilités décrétales qui existent pour l'installation de constructions pour l'agriculture non professionnelle.</p>
<p>Plusieurs réactions de participation mentionnent l'emplacement des parcelles agricoles utilisées par les agriculteurs professionnels dans les zones de recherche d'extension forestière et formulent des objections au boisement de ces parcelles. On souligne l'impact qu'une utilisation de parcelles agricoles pour le reboisement a sur la gestion des exploitations, laissant des terres insuffisantes pour que certaines exploitations puissent fonctionner de manière rentable et efficace. Diverses réponses de participation appellent à accorder une attention particulière à l'agriculture familiale. Un certain nombre de réponses de participations soutiennent que le boisement, par l'ombre qu'il apporte, a un impact sur les parcelles agricoles adjacentes. Un certain nombre de réponses de participation font valoir que le boisement de parcelles agricoles entraîne une perte de droits de location et de valeur des terres qui devrait être compensée ou pour laquelle une politique d'accompagnement devrait être mise en place.</p>	<p>Il est pris acte de ces objections. À ce stade du processus de planification, aucune zone de recherche n'est supprimée simplement parce qu'elle est actuellement utilisée à des fins agricoles ou parce que le propriétaire/utilisateur déclare qu'il n'est pas d'accord pour un quelconque boisement. L'impact d'un boisement des zones de recherche pour l'extension des forêts (ainsi que la planification de l'infrastructure de la ligne) sur les opérations agricoles et la fonction agricole sera étudié dans le rapport d'impact agricole (RIA) et le RIE du plan. Les résultats de ce RIA et du RIE du plan seront pris en compte autant que possible dans la poursuite du développement d'un scénario privilégié pour l'expansion des forêts et dans l'élaboration de propositions pour une politique d'accompagnement (par exemple, offrir des terres d'échange via une banque foncière). Pour le reboisement de parcelles adjacentes à des parcelles à usage agricole, les dispositions du code rural s'appliquent. En cas de changement d'affectation d'une zone agricole en zone naturelle ou forestière, les règlements décrets sur l'indemnisation du capital et des dommages subis par les usagers s'appliquent.</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<p>Un certain nombre de réactions de participation appellent à la reconfirmation de terres agricoles supplémentaires dans le cadre des objectifs du plan visant à « offrir des perspectives pour l'avenir de l'agriculture ».</p>	<p>Le plan d'aménagement du territoire à élaborer définira, en même temps que la délimitation des zones de la structure naturelle, les parties restantes (non encore confirmées) de la structure agricole dans le cadre des principes de base des dispositions directrices et contraignantes du Plan de structure spatiale pour la Flandre concernant la délimitation des zones de la structure naturelle et agricole.</p>
<p>Un certain nombre de réactions de participation demandent que le plan soit affiné et qu'une extrême prudence soit appliquée avec les « zones agricoles déjà reconfirmées ».</p>	<p>S'il s'avère nécessaire ou utile de réaffecter des « zones agricoles reconfirmées » en zones naturelles et forestières, cela peut se faire en élaborant un plan régional de mise en œuvre spatiale. Dans sa décision du 3 juin 2005 sur la méthodologie pour les zones agricoles à reconfirmer, le gouvernement flamand a indiqué comment il entend traiter les changements futurs dans l'utilisation des zones agricoles reconfirmées. Les modifications des zones agricoles reconfirmées seront traitées avec prudence. En ce sens, la réaffectation de terres agricoles reconfirmées en fonction de l'extension ou de la connexion des forêts ne sera examinée que s'il n'y a pas ou pas suffisamment d'alternatives en dehors des terres agricoles reconfirmées.</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<p>Un certain nombre de réactions de participation exigent une meilleure connaissance des données et des scores des parcelles qui constituent la base du choix d'inclure ou d'exclure certaines parcelles agricoles dans les scénarios de boisement. L'attention est attirée sur les éventuelles interprétations erronées ou les éléments erronés de l'EIA.</p>	<p>Les scénarios de boisement présentés dans la note de cadrage 1 ont été élaborés par des experts du ministère de l'Agriculture et de la Pêche, de l'Agence pour la nature et les forêts, de l'Institut de recherche sur la nature et les forêts et de l'Agence du patrimoine immobilier qui, sur la base de leur propre expertise, de leur connaissance du terrain, des données disponibles (y compris une EIA) et des priorités politiques, ainsi que des points d'attention spécifiques de la politique agricole, de la nature et du patrimoine immobilier, ont procédé à une sélection possible des zones sur la base d'un inventaire de toutes les zones susceptibles d'être boisées. Les sélections proposées étaient donc le résultat d'un jugement d'experts et non pas basées sur des « scores » de parcelles. Toutes les zones de recherche seront évaluées en détail dans l'étude d'impact et évaluées en fonction de la disposition d'une alternative préférée lors de la phase de planification.</p> <p>Sur la base des réactions de participation de la note d'orientation 1, la carte des zones de recherche a été affinée dans la note de cadrage 2 et complétée par un certain nombre de zones de recherche supplémentaires à examiner. Au cours de la phase de planification, un scénario de boisement privilégié sera élaboré sur la base de recherches complémentaires (notamment le RIA et le RIE du plan) sur les effets du boisement, entre autres. Par conséquent, on n'utilisera plus les quatre scénarios de la note d'orientation 1, mais une carte de zones de recherche.</p>
<b>Objections provenant des enquêtes publiques précédentes</b>	
<p>Un certain nombre de réactions de participation du public font référence à des objections soumises précédemment à la suite de l'enquête publique sur le PESR N60 en 2013.</p>	<p>Un nouveau processus de planification a été lancé avec de nouvelles possibilités de participation. Après l'adoption provisoire d'un projet de PESR par le gouvernement flamand, le nouveau plan sera soumis à une nouvelle enquête publique. Il est possible à ce moment de présenter à nouveau des objections, pour autant qu'elles soient encore pertinentes.</p>
<b>Zones de recherche d'expansion forestière</b>	

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<p>Une réponse de participation indique l'existence de possibilités alternatives d'expansion de la forêt plus loin de sa maison et de sa propriété, par le biais d'un certain nombre de parcelles agricoles sensibles à l'érosion et de la vallée du Kuitholbeek.</p>	<p>La zone proposée sera en outre examinée comme une zone de recherche d'extension forestière et évaluée de la même manière que la zone de recherche existante qui sera retenue.</p>
<p>Un certain nombre de réponses à la consultation publique soutiennent qu'il n'est pas approprié d'inclure des zones situées en dehors de la délimitation de Natura 2000 comme zones de recherche d'expansion forestière s'il existe suffisamment d'alternatives dans la délimitation du site Natura 2000 pour relier les forêts.</p>	<p>La délimitation des zones de recherche en forêt a été affinée et adaptée, certaines parties de la zone de recherche en dehors de Natura 2000 étant omises s'il y a suffisamment de possibilités dans le cadre de Natura 2000 à cet endroit. C'est le cas, par exemple, de la liaison forestière du Hoogberg.</p>
<p>Un certain nombre de réactions de participation proposent de boiser les anciennes zones d'extraction de sable de Bohez et/ou le site de décharge d'OB&amp;D.</p>	<p>La zone proposée sera également étudiée en tant que zone de recherche pour l'expansion forestière. Comme cette zone ne se trouve pas dans la délimitation du site Natura 2000, un éventuel boisement ne sera pas comptabilisé comme faisant partie de la superficie de forêt à réaliser dans la délimitation du site Natura 2000 conformément à l'objectif établi de Natura 2000.</p>
<p>Un certain nombre de réactions de participation soulèvent des questions sur la valeur ajoutée du boisement de parcelles spécifiques dans les zones de recherche parce que, par exemple, il s'agit de parcelles situées en bordure ou de parcelles qui ne semblent pas nécessaires pour réaliser une liaison forestière.</p>	<p>Il est pris acte de ces commentaires. Lors de l'élaboration du scénario préféré pour l'expansion des forêts, la mesure dans laquelle ces parcelles sont éligibles pour le boisement et/ou seront réattribuées sera étudiée plus en détail. Lors de l'élaboration du plan de mise en œuvre spatial, les limites des zones d'expansion forestière seront précisées au niveau des parcelles.</p>
<p>Un certain nombre de réponses à la consultation publique indiquent qu'il n'y a pas suffisamment d'alternatives à l'expansion du Muziekbos, bien qu'il existe des possibilités.</p>	<p>Un certain nombre de zones de recherche supplémentaires pour l'expansion de la forêt autour du Muziekbos sont incluses. Comme un certain nombre de ces zones ne se trouvent pas dans la délimitation du site Natura 2000, un éventuel boisement ne sera pas comptabilisé comme faisant partie de la superficie de forêt à réaliser dans la délimitation du site Natura 2000 conformément à l'objectif établi de Natura 2000.</p>



Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<b>note sur certains scénarios de boisement</b>	
<p>Les différentes réactions de participation expriment une préférence spécifique pour l'un des scénarios de boisement ou rejettent un ou plusieurs scénarios.</p>	<p>Il est pris acte de ces points de vue. Dans la phase d'orientation, aucun choix n'est encore fait pour un scénario particulier, mais les zones de recherche possibles et les alternatives sont identifiées, qui seront étudiées plus en détail dans la phase de planification.</p>
<p>Certaines réactions de participation nécessitent des éclaircissements quant à la justification des différents scénarios et aux raisons pour lesquelles, par exemple, deux scénarios tirés de la nature sont inclus.</p>	<p>Dans la note d'orientation 2, cet ensemble de scénarios possibles ne sera pas travaillé plus avant, mais avec une carte des zones de recherche dans laquelle toutes les zones de recherche de l'étude des effets (RIA et RIE du plan) seront évaluées plus avant et en détail. Au cours de la phase de planification, un scénario de boisement privilégié sera élaboré sur la base de recherches complémentaires et des informations fournies par le RIA et le RIE du plan.</p>
<p>En ce qui concerne la délimitation des zones forestières, il est demandé de veiller à une démarcation claire en fonction des limites des parcelles.</p>	<p>Lors de l'élaboration du plan de mise en œuvre spatial dans la phase de planification, la démarcation se fera au niveau de la parcelle, en suivant les limites de la parcelle cadastrale lorsque cela est possible et utile.</p>
<p>Un certain nombre de conseils préconisent d'éviter et de limiter les connexions forestières à travers des zones agricoles reconfirmées et d'étudier des alternatives.</p>	<p>La délimitation des zones de recherche pour les connexions forestières a été affinée et limitée à une largeur minimale, et des alternatives supplémentaires pour les différentes connexions forestières ont été incluses dans la carte des zones de recherche.</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<p>Une réaction de participation appelle à prendre en compte la co-utilisation récréative existante sur et autour du Koppenberg (par exemple le Koppenbergcross).</p>	<p>La mesure dans laquelle certaines formes de co-utilisation récréative et d'activités récréatives occasionnelles très dynamiques peuvent être compatibles avec les objectifs européens en matière de nature et la destination naturelle dans laquelle elles ont lieu sera examinée plus en détail lors de la phase de planification. Ce point sera également abordé dans le RIE du plan lors de l'évaluation de la discipline humain - espace de loisirs.</p>
<p><b>Impact du boisement sur la faune et la flore</b></p>	
<p>Une réaction de participation appelle à prendre en compte la co-utilisation récréative existante sur et autour du Koppenberg (par exemple le Koppenbergcross).</p>	<p>La mesure dans laquelle certaines formes de co-utilisation récréative et d'activités récréatives occasionnelles très dynamiques peuvent être compatibles avec les objectifs européens en matière de nature et la destination naturelle dans laquelle elles ont lieu sera examinée plus en détail lors de la phase de planification. Ce point sera également abordé dans le RIE du plan lors de l'évaluation de la discipline humain - espace de loisirs.</p>
<p>Un certain nombre de réactions de participation soulignent l'importance des habitats non forestiers existants pour certaines espèces animales.</p>	<p>L'impact d'un éventuel boisement sur les habitats non forestiers et les espèces qui en dépendent sera étudié dans le cadre du RIE du plan.</p>
<p>Un certain nombre de réactions de participation appellent à un examen de l'impact du boisement sur la faune et la flore existantes (telles que les prairies historiquement permanentes, les biotopes actuels) et font valoir que le boisement dans un certain nombre de zones est écologiquement indésirable en raison des biotopes présents.</p>	<p>L'impact d'un éventuel boisement sur la faune et la flore existantes sera étudié dans le RIE du plan.</p>



Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<b>Connectivité écologique (MoVeR0)</b>	
<p>Un certain nombre de réactions de participation et de conseils soulignent la nécessité de connexions écologiques afin de parvenir à une structure forestière continue comme indiqué dans la décision OC et demandent également une enquête pour savoir si la construction d'un écoduc ou d'un écotunnel au-dessus ou au-dessous de la N36 est nécessaire pour atteindre les objectifs de Natura 2000.</p>	<p>Des zones de recherche supplémentaires pour l'expansion des forêts seront incluses afin qu'il soit possible de relier les différentes zones forestières par l'expansion des forêts. Le scénario préféré final sera soumis à une "Évaluation appropriée" qui permettra de déterminer dans quelle mesure le scénario proposé répond aux objectifs de Natura 2000.</p> <p>La nécessité ou l'utilité d'un écoduc ou un d'écotunnel pour réduire l'effet de barrière de la N36 sera étudiée. Pour la construction d'un écoduc sur la N36, deux alternatives possibles seront étudiées : près du Feelbos et près du Heysndaelebos.</p>
<b>Impact du boisement sur les habitations</b>	
<p>Un certain nombre de réactions de participation affirment que le boisement à proximité immédiate des habitations existantes serait une nuisance pour les résidents (par exemple, perte de la vue sur le paysage ouvert, nuisance due aux parasites et aux feuilles mortes, impact sur la qualité physique du bâtiment, etc.) et affecterait négativement la valeur des maisons, et pour cette raison formulent une objection au boisement de parcelles à proximité de leurs maisons.</p>	<p>Il est pris acte de ces objections. À ce stade du processus de planification, aucune zone de recherche n'est supprimée simplement parce que les habitants des zones forestières voisines affirment qu'ils ne sont pas d'accord avec le boisement dans leur quartier ou avec l'impact négatif que cela aurait. L'impact du boisement sur les fonctions résidentielles et la valeur d'agrément du paysage sera étudié pour les différentes zones de recherche du plan de RIE.</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<p data-bbox="181 247 528 276"><b>Réalisation du reboisement</b></p> <p data-bbox="181 496 943 595">Dans différentes réactions de participation, des questions sont posées sur la manière dont l'expansion de la forêt sera réalisée sur le site.</p>	<p data-bbox="987 387 2033 703">Un plan de mise en œuvre spatial permettra de désigner des zones naturelles et forestières supplémentaires dans lesquelles la réalisation des objectifs de Natura 2000 sera possible. Le plan d'exécution spatial n'est pas un plan de développement pour la réalisation de l'expansion forestière et ne précise pas qui boquera, où, quand quelles parcelles. Après l'adoption d'un plan d'exécution spatial, le nouveau zonage peut être utilisé comme cadre pour l'établissement de projets concrets de boisement par les acteurs publics ou privés. Le gouvernement travaille activement à l'expansion des forêts en mettant en place des projets de développement. Grâce à diverses subventions, les acteurs privés sont incités à reboiser des terres.</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<b>Objectifs européens en matière de nature Sites Natura 2000</b>	
<p>Un certain nombre de réactions de concertation soulèvent des questions sur la délimitation de la zone Natura 2000 et les objectifs fixés, ainsi que des questions visant à les adapter ou les remettre en question en tant qu'objectif. Un certain nombre de réponses à la consultation publique soutiennent que la zone de boisement en dehors de Natura 2000 (par exemple en fonction de l'établissement de connexions forestières) devrait également être comptabilisée pour la réalisation de l'objectif de superficie forestière dans le site Natura 2000.</p>	<p>La délimitation des sites Natura 2000 a été fixée par le gouvernement flamand en application de la directive européenne sur les habitats. La délimitation des zones de protection spéciale devait se faire selon les critères scientifiques définis à l'annexe III de la directive « Habitats », transposée à l'annexe V du décret sur la nature en 2002. Ce faisant, il a été tenu compte des principes scientifiques généralement acceptés en matière de développement de réseaux écologiques et de développement durable et de conservation des écosystèmes, y compris la recherche d'entités cohérentes de préférence de grande taille, l'importance des possibilités de restauration et de développement de la nature et la mise en tampon nécessaire pour la conservation durable et le fonctionnement de ces écosystèmes. La décision sur la délimitation a été prise par le gouvernement flamand le 4 mai 2001, après une consultation informelle des différentes parties prenantes, puis formellement notifiée à la Commission européenne, conformément aux obligations de l'article 4 de la directive « Habitats ». Cette décision a été réitérée par décision du gouvernement flamand le 24 mai 2002 en vue de son opposabilité aux tiers. Le décret du gouvernement flamand du 24 mai 2002 vaut décision définitive au sens du §6 de l'article 36 bis du décret sur la nature. La désignation finale comme zone spéciale de conservation a eu lieu en même temps que l'adoption des objectifs de conservation en 2014. 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. Les objectifs de conservation de cette zone de protection spéciale sont fixés dans le BVR du 23 mars 2014. Pour la formulation exacte des objectifs, il est renvoyé au texte de cette décision. On peut en déduire qu'il est nécessaire de créer une certaine zone de forêt dans le périmètre du site Natura 2000 et qu'il convient de relier ces forêts entre elles pour former un ensemble continu.</p> <p>(suite à la page suivante)</p> <p>(suite)</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
	<p>Il n'est pas possible, par la préparation d'un plan d'exécution spatial et dans le contexte et les procédures de ce processus de planification, de modifier ces décisions pour délimiter ou fixer des objectifs. La désignation des sites Natura 2000 et la fixation des objectifs de conservation ont été effectuées selon les procédures prévues à cet effet. Les réponses relatives à la participation ne fournissent aucun élément concret de fond qui pourrait justifier une modification du périmètre ou des objectifs et donc donner lieu à une révision des décisions antérieures du gouvernement flamand à cet égard.</p> <p>Le plan d'exécution spatial qui sera élaboré sera utilisé comme l'un des instruments nécessaires ou utiles pour permettre la réalisation des objectifs de Natura 2000. En ce sens, les modifications de zonage nécessaires seront mises en œuvre par l'intermédiaire du PES conformément aux dispositions directrices et contraignantes du Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre, qui prévoit une augmentation de la superficie de la nature et des forêts, entre autres en fonction de 10 000 ha d'expansion forestière écologique. Cela comprend la fourniture d'espace pour l'expansion des forêts en fonction des objectifs de Natura 2000 ainsi que d'autres expansions de forêts.</p>
<p>Un certain nombre de réactions de participation soulèvent des questions lorsque la législation stipule que le boisement doit être achevé d'ici 2040.</p>	<p>Il n'est nulle part indiqué que le boisement doit être réalisé d'ici 2040, mais que tous les objectifs de conservation doivent être atteints d'ici 2050. Comme il faut plusieurs années pour qu'une forêt se développe, les arbres doivent être plantés bien avant 2050. Dans le processus de planification, 2040 est utilisé comme date cible indicative.</p>

Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<p>Une réaction de participation note que pour les sous-zones 2 et 3 (Hogerlucht et Bois Jolly) de la ZPS-H, aucun objectif spécifique n'est inclus dans le décret. En outre, pour la sous-zone 15 (Patersbos), une expansion forestière à petite échelle a été incluse dans le décret. Ces sous-domaines ne sont pas inclus dans le processus, mais il existe bien des objectifs de conservation.</p>	<p>Les sous-zones 2 et 3 sont déjà presque entièrement boisées. La sous-zone 15 ne fait pas partie de ce projet. L'expansion forestière à petite échelle est prévue dans le décret de conservation spécifique aux Ardennes flamandes, mais elle est distincte de ce processus de planification.</p>
<b>Communication</b>	
<p>Plusieurs réactions de participation ont commenté la manière dont la participation du public a été annoncée. Des plaintes ont été formulées concernant le fait que tous les propriétaires de terrains situés dans la zone couverte par le plan n'ont pas été informés individuellement, que les moments d'information en ligne organisés en raison de la crise sanitaire n'ont pas eu une portée suffisante et qu'il y a eu trop peu de consultation préalable avec les propriétaires et les utilisateurs/résidents concernés. Il est également à noter que la dénomination « Rond Ronse » n'indique pas suffisamment que le processus de planification concerne également les options pour l'espace ouvert sur les territoires d'Audenarde, de Maarkedal et de Kluisbergen.</p>	<p>La consultation publique sur la note d'orientation a été correctement annoncée par les canaux prévus par le décret. En outre, de nombreuses autres initiatives ont été prises pour faire connaître la note d'orientation et le cycle de consultation publique au public et à des groupes cibles spécifiques tels que les organisations de protection de la nature et les organisations agricoles. En consultation avec les municipalités concernées, des moyens seront explorés pour assurer une plus grande implication de la population et des acteurs non organisés des différentes communes concernées.</p>
<p>Dans différentes réactions de concertation, il est demandé dans quelle mesure les parcelles de terre personnelles sont prises en compte par la note d'orientation et les alternatives, de ne pas inclure (des parties de) ses propres parcelles de terre dans les alternatives de boisement, ou il est proposé de passer des accords contre une compensation appropriée et à des obligations claires.</p>	<p>Comme indiqué, les différentes alternatives de l'évaluation environnementale et du rapport sur l'impact agricole seront examinées plus en détail sous l'angle de leur impact, à la fois en termes de fonctionnalité agricole et d'habitation. En ce qui concerne l'indemnisation, le Code flamand de l'aménagement du territoire contient les instruments nécessaires pour d'éventuelles compensations financières.</p>



Contenu résumé de la réaction de participation	Réponse formulée
<b>Autres</b>	
La question se pose de savoir si les motifs qui étaient en cause dans les PESR précédents sont également pris en compte. Ces motifs pourraient être inclus dans des exercices tels que l'aménagement du territoire.	Les agriculteurs contactés pour la préparation du RIA dans le cadre du PES Rond Ronse peuvent indiquer s'ils ont subi un impact dans le cadre d'autres PES au sein de leur exploitation agricole.
Un intervenant a déclaré que sa propriété est protégée par l'article 16 de la Constitution et l'article 1 du premier protocole sur les droits de l'homme.	La détermination des destinations ou la modification des destinations dans le cadre de l'aménagement du territoire n'affecte pas les droits de propriété ni les droits de l'homme.
Un intervenant a déclaré qu'il n'y a aucune base scientifique pour l'expansion de la forêt et que la betterave sucrière extrait autant de CO2 de l'air.	La plantation de betteraves sucrières, indépendamment de la quantité de CO2 que ces plantes extrairaient de l'air, n'est pas une alternative à la réalisation des objectifs de Natura 2000 visant à amener les habitats forestiers déclarés à un état de conservation favorable. Pour cette raison, il ne s'agit pas d'une alternative raisonnable et elle ne fera pas l'objet d'une enquête plus approfondie.