

[1] Large spectre

Après un travail d'étude de plus d'une année, des entretiens avec les citoyens, quatre sessions de travail, une concertation avec divers organismes (publics) et une note d'ambition, nous proposons cinq alternatives qui répondent à la problématique de mobilité et de la qualité de vie à Renaix. Elles rejoignent les alternatives collectées sur la base du PESR précédent et proposent une réflexion sur les alternatives de participation déjà reçues et relatives à la note de démarrage. Ainsi, les cinq solutions possibles résultent d'une piste d'étude occidentale, centrale, orientale et de réutilisation. Plus concrètement, la piste d'étude occidentale analyse les tracés à l'ouest de la N60 existante, qui se situent autour de la N36 ; la piste d'étude centrale examine les tracés centrés dans la zone de planification à la hauteur de la bande réservée ; la piste d'étude orientale étudie les tracés à l'est de la N60 existante, qui recherchent l'axe de la voie ferrée et la réutilisation sur la base des routes de contournement existantes.

Sur la base d'un premier examen de ces pistes d'étude, nous pouvons conclure que, dans le cadre de ce large spectre, chaque piste induit des défis identiques : le Heuvelrug, la zone de protection particulière (ZPP) et la zone d'habitat, les vallées du ruisseau Bronbeek, la liaison et les zones (résidentielles). Cette étape était essentielle dans le processus (car elle composait l'étude conceptuelle et constituait également le sujet des discussions durant la session de travail 3) afin de parvenir à une compréhension commune de la complexité de la zone. Et ce, tant pour l'équipe Rond Ronse que pour les parties prenantes et les organismes impliqués. Elle a permis de mettre les choses en perspective et a souligné l'urgence de formuler des alternatives au projet sur la base des connaissances acquises et des sensibilités.

[2] Support plus clair

Les défis partagés et les principales hypothèses de départ des pistes d'étude permettent de constituer le cadre spatial. Le cadre spatial représente la motivation d'une alternative au projet. Il esquisse les principaux motifs et ouvre une zone de recherche proposant des défis spatiaux-paysagers. Ouverte à différentes options, ouverte à l'étude et ouverte pour finalement proposer la solution la plus appropriée. Nous considérons le cadre spatial comme une base plus claire. Il repose sur une stratégie logique et souligne l'intention de l'alternative au projet.

[3] Alternative au projet

Chaque alternative au projet résulte d'un cadre spatial spécifique. Elles sont incluses dans la note d'orientation et seront soumises à un test de faisabilité, à l'instar des alternatives de participation et du PESR. Les alternatives au projet et les images projetées (voir l'annexe 7) ont été discutées au cours de la session de travail 4 et peuvent désormais être commentées. Elles sont détaillées dans la note d'orientation, paragraphe 3.5.1.3.

* Nous vous renvoyons à la note processuelle pour obtenir un aperçu des sessions de travail précédentes et sur la procédure suivie.

CADRE SPATIAL

[1] Défis partagés

Les zones d'étude de chaque alternative sont confrontées aux principaux défis. On peut donc affirmer que chaque cadre spatial, et donc, chaque alternative au projet, est confronté aux mêmes défis. Il s'agit essentiellement de :

Heuvelrug | Ardennes flamandes, culminant au niveau de la Zandstraat – Ommegangstraat. La N60 rencontre la Heuvelrug pour ensuite plonger en direction du sud. Chaque piste d'étude est confrontée à la complexité de la topographie, qui peut être encore constatée aujourd'hui dans le paysage, comme sur la Berchemsesteenweg (5%), la Kruisstraat (7%) ou le Hogerlucht (6%), etc.

La ZPP ou zone de protection particulière | Cadre juridique européen imposant des conditions préalables strictes. Toute intervention ne peut avoir un impact significatif sur la nature et les forêts présentes dans cette zone. Cette dernière s'étend du Kluisbos jusqu'au Koppenberg et encercle le Muziekbos avec des zones d'habitat disséminées sur la Heuvelrug.

Les vallées du Bronbeek | Différentes sources de ruisseaux sont disséminées dans la zone et caractérisent le paysage des Ardennes flamandes ainsi que la stratification des sols. Ces écosystèmes sont sensibles aux terrassements, aux modifications de la topographie, etc. La faisabilité technique dépend donc des possibilités et résultats géologiques et hydrologiques.

Liaison | Il convient de procéder, dans le cadre de chaque piste d'étude, à une pondération entre le lieu et le nombre de liaisons par rapport au fonctionnement de la liaison routière continue aux fins de l'amélioration de la viabilité de la circulation dans le centre. Dans ce cadre, le désenclavement de fonctions générant du trafic, telles que magasins sur la César Snoecklaan, le pôle scolaire Glorieux, le stade de football 't Rosco, la zone industrielle, etc.), joue un rôle important.

Zone (résidentielles) | HLe tissu résidentiel est très disséminé, comme tel est le cas dans toute la Flandre. Bien que Renaix soit un centre clairement compact, sa périphérie se compose de différents rubans et zones résidentielles. Chaque piste d'étude y est confrontée. L'intégration tant paysagère que spatiale est donc essentielle pour chaque alternative.

ALTERNATIVES AU PROJET

[1] Étude complémentaire

Les alternatives au projet se distinguent suffisamment. Bien que chaque alternative repose sur un cadre spatial différent, les alternatives au projet affichent des liens mutuels. Elles proposent toutes des visions différentes et conduisent, ensemble, à une étude complémentaire. Les différences ont donc été choisies en termes stratégiques. Les alternatives font l'objet d'une approche volontairement différente permettant d'inclure toutes les options dans l'étude ultérieure, ce qui, in fine, permet d'autres combinaisons.

La route de contournement par le sud, qui fait l'objet de trois approches différentes, à savoir comme étant intégrée dans la liaison routière supralocale, du réseau routier local ou de la liaison est-ouest avec la N60 via des interventions ponctuelles sur la route de contournement existante Glorieuxlaan – Ninovestraat, en est un exemple concret. Un raisonnement similaire peut être fait pour la liaison au sud avec la N60, au niveau du Pont West.

alternatives conceptuelles

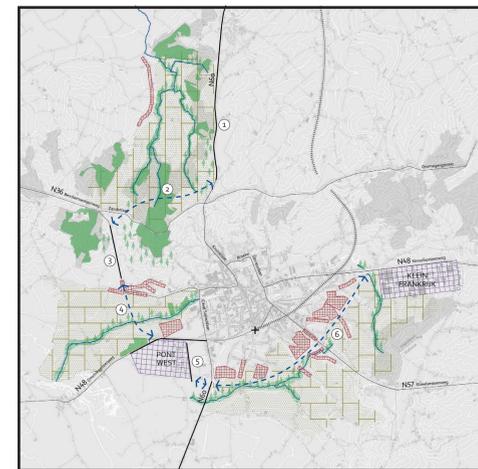
Cadre spatial OUEST

La N36/Berchemsesteenweg et la N48/Doorniksesteenweg sont utilisées pour réaliser une liaison continue nord-sud.



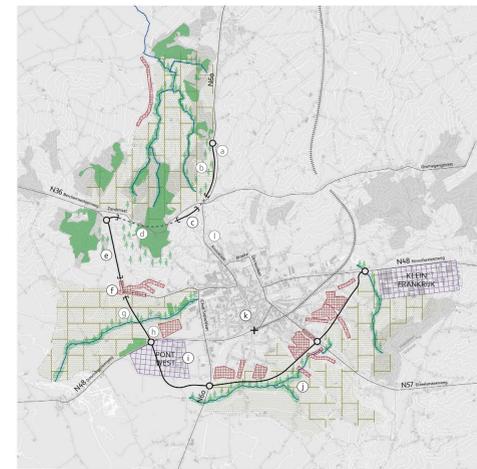
JONCTION HOTOND

- Point de départ**
1. Créer une liaison logique avec la N66 sur le bord du plateau au nord de la ville et dans la vallée au sud.
- Support**
3. Intégrer la fragmentation paysagère existante au niveau de l'axe de la N36/Berchemsesteenweg.
 5. Intégrer une liaison continue afin de structurer la trame périurbaine avec Pont West et 't Rosco.
- Zone de recherche**
2. Conserver au maximum les entités paysagères telles que les bois et les vallées de ruisseau. Et ce, en portant une attention tant à la ZPP et aux scénarios d'espaces ouverts qu'à la topographie du Heuvelrug et des vallées.
 4. Limiter le croisement de la vallée du Molenbeek par la plus petite distance, conformément à la parcellisation et à l'espace ouvert.
 6. Intégration d'une nouvelle infrastructure locale le long de la périphérie sud en tenant compte du contexte paysager (Saint-Maartensbeek, quartiers d'habitations, liaisons lentes).
- Questions de recherche**
- a. Quelles opportunités sont-elles créées afin de renforcer l'accès à Renaix ?
 - b. Comment la circulation agricole est-elle organisée dans le réseau routier sous-jacent ?
 - c. Comment intégrer la nouvelle voirie longeant la Zandstraat dans l'espace paysager ?
 - d. Quelles liaisons écologiques, vues et quels éléments paysagers bénéficient-ils d'opportunités ?
 - e. Quelle est la route cyclable alternative pour la liaison cyclable longeant la N36/Berchemsesteenweg ?
 - f. Comment le centre de Klippe est-il renforcé de manière qualitative par rapport au carrefour dénivelé du tracé ?
 - g. Comment la nouvelle structure peut-elle être intégrée dans la vallée du Molenbeek et comment stimuler simultanément le fonctionnement du lobe vert-bleu / offrir de l'espace pour l'eau ?
 - h. Comment organiser la jonction au niveau de l'autoroute cyclable F4.3 ?
 - i. Quelles opportunités sont créées pour le développement de Pont West ?
 - j. Comment la déviation au sud affichant un caractère local peut-elle être intégrée dans le paysage ?
 - k. Quelles opportunités sont créées dans le réseau afin d'améliorer la viabilité de la circulation dans le centre ?
 - l. Quelles opportunités sont créées pour compléter le réseau cyclable ?



CADRE SPATIAL OUEST

- Point de départ** → **Zone de recherche**
- ZPP
 - Forêt
 - Parcelles agricoles
 - Trame Bleue
 - Zone industrielle
 - Zone résidentielle
 - Cluser urbain
 - Patrimoine
 - Passage au patrimoine
 - Gare de Renaix



ALTERNATIVE CONCEPTUELLE 1 JONCTION HOTOND

- ZPP
- Forêt
- Parcelles agricoles
- Trame Bleue
- Abandonnée
- Tunnel
- Indice
- Nœud
- Zone industrielle
- Zone résidentielle
- Cluser urbain
- Patrimoine
- Passage au patrimoine
- Gare de Renaix

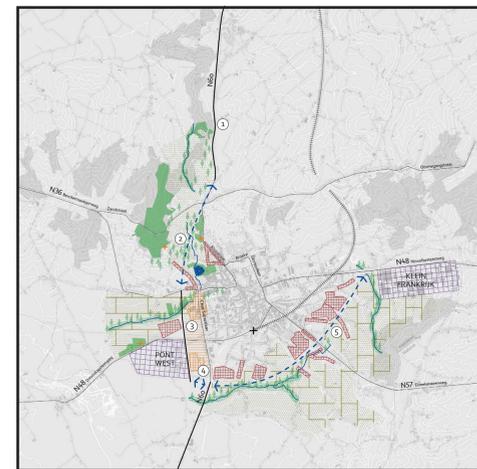
Cadre spatial CENTRE

Une liaison est créée entre le sommet de la colline (Zandstraat) et la vallée du Molenbeek en contrebass (Zonnestraat) dans la vallée du Fonteinbeek/sur les flancs du Hotond.



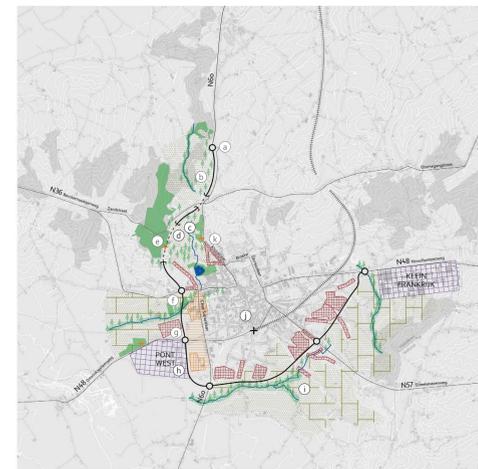
VALLÉE RELIEF

- Point de départ**
1. Créer une liaison logique avec la N66 sur le bord du plateau au nord de la ville et dans la vallée au sud.
- Support**
3. Renforcer la traversée de la vallée du Molenbeek et la qualité de la périphérie urbaine.
 5. Tenir vers une intégration maximale dans la vallée du Fonteinbeek et limiter l'impact sur les écosystèmes via la localisation du tracé. Deux propositions sont formulées dans cette zone de recherche, l'alternative de la vallée et du relief.
 4. Créer une liaison entre la trame périurbaine avec Pont West et 't Rosco et la N66 dans la vallée.
 5. Intégration de la nouvelle infrastructure locale en tenant compte du contexte paysager (Saint-Maartensbeek, loisis, liaisons lentes, zones d'habitation non bâties, etc.).
- Zone de recherche**
2. Conserver au maximum les entités paysagères telles que les bois et les vallées de ruisseau. Et ce, en portant une attention tant à la ZPP et aux scénarios d'espaces ouverts qu'à la topographie du Heuvelrug et des vallées.
 4. Limiter le croisement de la vallée du Molenbeek par la plus petite distance, conformément à la parcellisation et à l'espace ouvert.
 6. Intégration d'une nouvelle infrastructure locale le long de la périphérie sud en tenant compte du contexte paysager (Saint-Maartensbeek, quartiers d'habitations, liaisons lentes).
- Questions de recherche**
- a. Quelles opportunités sont-elles créées afin de renforcer l'accès à Renaix ?
 - b. Comment la circulation agricole est-elle organisée dans le réseau routier sous-jacent ?
 - c. Comment la nouvelle voirie peut-elle renforcer la structure paysagère spatiale dans la vallée avec une attention au paysage de bocage et la périphérie urbaine ?
 - d. Comment les ouvrages doivent-ils être optimisés afin de tenir compte des conditions géologiques du terrain ?
 - e. Quelles liaisons écologiques, vues et quels éléments paysagers bénéficient-ils d'opportunités ?
 - f. Comment la nouvelle structure peut-elle être intégrée dans la vallée du Molenbeek et comment stimuler simultanément le fonctionnement du lobe vert-bleu / offrir de l'espace pour l'eau ?
 - g. Comment organiser la jonction au niveau de l'autoroute cyclable F4.3 ?
 - h. Quelles opportunités sont-elles créées pour le développement de Pont West et, par extension, la bande réservée ?
 - i. Comment la déviation au sud affichant un caractère local peut-elle être intégrée dans le paysage ?
 - j. Quelles opportunités sont créées dans le réseau afin d'améliorer la viabilité de la circulation dans le centre ?
 - k. Quelles opportunités sont créées pour compléter le réseau cyclable ?



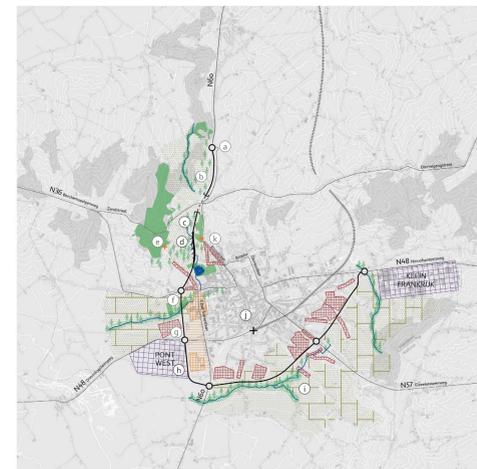
CADRE SPATIAL CENTRE

- Point de départ** → **Zone de recherche**
- ZPP
 - Forêt
 - Parcelles agricoles
 - Trame Bleue
 - Zone industrielle
 - Zone résidentielle
 - Cluser urbain
 - Patrimoine
 - Passage au patrimoine
 - Gare de Renaix



ALTERNATIVE CONCEPTUELLE 2 VALLEE RELIEF

- ZPP
- Forêt
- Parcelles agricoles
- Trame Bleue
- Abandonnée
- Tunnel
- Indice
- Nœud
- Zone industrielle
- Zone résidentielle
- Cluser urbain
- Patrimoine
- Passage au patrimoine
- Gare de Renaix



ALTERNATIVE CONCEPTUELLE 3 VALLEE

- ZPP
- Forêt
- Parcelles agricoles
- Trame Bleue
- Abandonnée
- Tunnel
- Indice
- Nœud
- Zone industrielle
- Zone résidentielle
- Cluser urbain
- Patrimoine
- Passage au patrimoine
- Gare de Renaix

Quatre cadres spatiaux ont été définis, à savoir ouest, centre, est et réutilisation. Chaque cadre spatial se compose de trois éléments caractéristiques : [1] Point de départ [liaison au nord et au sud sur la N66 existante et une proposition de déclassement de Pont-West et Klein Frankrijk] [2] Tremplin [Structures spatiales existantes (paysagères ou infrastructurelles) pouvant servir de support pour la nouvelle liaison routière.] [3] Zone de recherche [Ensembles spatiaux (paysagers ou urbains) dans/entre lesquels la nouvelle infrastructure doit s'intégrer.]

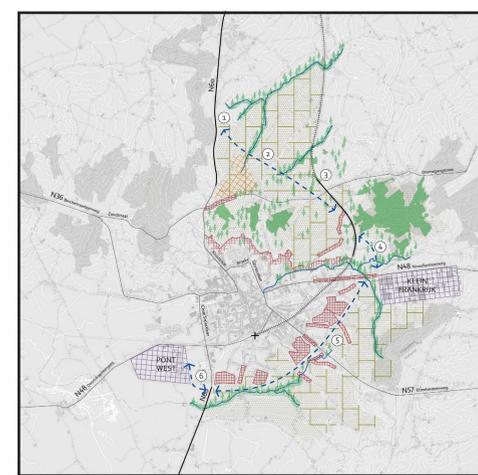
Cadre spatial EST

La liaison Pont-West/Klein-Frankrijk est utilisée comme liaison continue nord-sud avec prolongement et regroupement de la nouvelle liaison le long de la voie ferrée en direction de la N66.



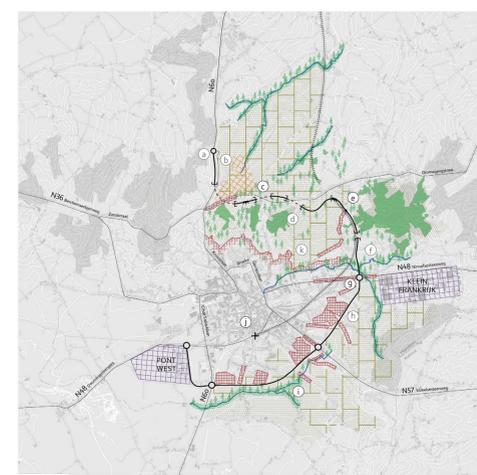
SPOOR

- Point de départ**
1. Créer une liaison logique avec la N66 sur le bord du plateau au nord de la ville et dans la vallée au sud.
- Support**
3. Regroupement de l'infrastructure en intégrant la fragmentation déjà existante du paysage par la voie ferrée.
- Zone de recherche**
2. Conserver au maximum les entités paysagères telles que les zones d'habitation et les vallées de ruisseau. Et ce, avec une attention au paysage patrimonial, aux zones agricoles et au tissu bâti sur le Heuvelrug.
 4. Limiter le croisement de la vallée du Molenbeek par la plus petite distance, conformément à la parcellisation et à l'espace ouvert.
 6. Intégration de la liaison continue le long de la périphérie sud en tenant compte du contexte paysager (Saint-Maartensbeek, quartiers d'habitations, liaisons lentes, etc.). Rechercher une liaison entre Pont West et la nouvelle infrastructure continue dans la trame périurbaine.
- Questions de recherche**
- a. Quelles opportunités sont-elles créées afin de renforcer l'accès à Renaix ?
 - b. Comment la circulation agricole est-elle organisée dans le réseau routier sous-jacent ?
 - c. Comment intégrer de manière paysagère et spatiale optimale la nouvelle voirie longeant l'Ommevangstraat dans le relief ?
 - d. Quelles liaisons écologiques, vues et quels éléments paysagers bénéficient-ils d'opportunités ?
 - e. Quelles opportunités sont créées pour améliorer la qualité de la nature tant protégée (ZPP, par ex. Muziekbos, zone d'habitat) que non protégée, telle que le paysage de bocage ?
 - f. Comment le tracé est-il relié à la N66/Minnestraat ?
 - g. Comment la nouvelle infrastructure peut-elle être intégrée dans la vallée du Molenbeek ?
 - h. Comment organiser la jonction au niveau de l'autoroute cyclable F4.3 ?
 - i. Comment la liaison longeant la périphérie sud peut-elle être intégrée dans le paysage et comment conserver les relations entre la ville et l'espace ouvert ?
 - j. Quelles opportunités sont créées dans le réseau afin d'améliorer la viabilité de la circulation dans le centre ?
 - k. Quelles opportunités sont créées pour compléter le réseau cyclable ?



CADRE SPATIAL EST

- Point de départ** → **Zone de recherche**
- ZPP
 - Forêt
 - Parcelles agricoles
 - Trame Bleue
 - Zone industrielle
 - Zone résidentielle
 - Cluser urbain
 - Patrimoine
 - Passage au patrimoine
 - Gare de Renaix



ALTERNATIVE CONCEPTUELLE 4 VOIE FERRÉE

- SRT
- Boc
- Landbouw
- Waterloop
- Bemiddeld
- Tunnel
- Indice
- Knooppunt
- Industrie
- Woodcluster
- Stedelijke oever
- Erfgoed
- Erfgoedbehouwing
- Station Renaix

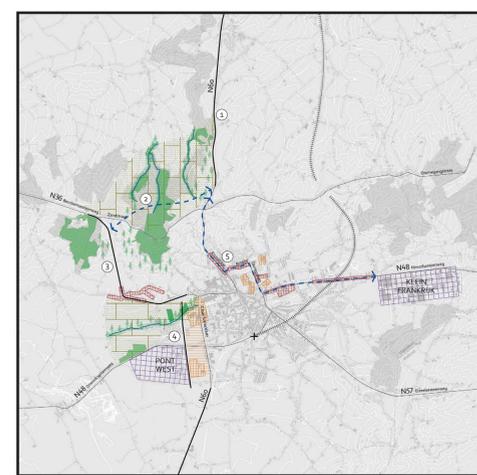
Cadre spatial RÉUTILISATION

La voirie existante est conservée au maximum et est optimisée comme liaison continue nord-sud en tenant compte du flux et de la sécurité routière.



CONSERVATION

- Point de départ**
1. Créer une liaison logique avec la N66 sur le bord du plateau au nord de la ville et dans la vallée au sud.
- Support**
3. Intégrer la fragmentation paysagère existante au niveau de l'axe de la N36/Berchemsesteenweg - Zonnestraat.
 4. Intégrer une liaison continue afin de structurer la trame périurbaine du Molenbeek jusqu'à Pont West et 't Rosco.
- Zone de recherche**
2. Conserver au maximum les entités paysagères telles que les bois et les vallées de ruisseau. Et ce, en portant une attention tant à la ZPP et aux scénarios d'espaces ouverts qu'à la topographie du Heuvelrug et des vallées.
 5. Procéder au déclassement des équipements et fonctions générateurs de trafic (école, hôpital, Glorieux, Klein Frankrijk, etc.) avec des interventions minimales et en tenant compte de la sécurité routière et de la qualité de vie.
- Questions de recherche**
- a. Quelles opportunités sont-elles créées afin de renforcer l'accès à Renaix ?
 - b. Comment la circulation agricole est-elle organisée dans le réseau routier sous-jacent ?
 - c. Comment intégrer la nouvelle voirie au sommet du Hotond dans le profil routier existant en tenant compte de la ZPP ?
 - d. Quelles liaisons écologiques, vues et quels éléments paysagers bénéficient-ils d'opportunités ?
 - e. Quelle est la route cyclable alternative pour la liaison cyclable fonctionnelle sur le Heuvelrug dans la Zandstraat et longeant la N36/Berchemsesteenweg et la Zonnestraat ?
 - f. Quelles sont les conséquences d'une traversée à la hauteur du Klippe par rapport au renforcement des nouyaux et des points de départ pour la mobilité ?
 - g. Comment la nouvelle infrastructure peut-elle être intégrée dans la vallée du Molenbeek ?
 - h. Comment organiser la jonction au niveau de l'autoroute cyclable F4.3 afin d'éviter tout conflit ?
 - i. Quelles opportunités sont-elles créées pour le développement de Pont West et, par extension, la bande réservée, dans le cadre de la nouvelle infrastructure ?
 - j. Quelles mesures d'accompagnement et interventions ponctuelles sont nécessaires afin d'améliorer la viabilité de la circulation dans le centre ?
 - k. Quelles opportunités sont créées pour compléter le réseau cyclable ?



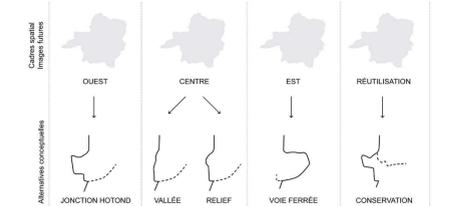
CADRE SPATIAL RÉUTILISATION

- Point de départ** → **Zone de recherche**
- ZPP
 - Forêt
 - Parcelles agricoles
 - Trame Bleue
 - Zone industrielle
 - Zone résidentielle
 - Cluser urbain
 - Patrimoine
 - Passage au patrimoine
 - Gare de Renaix



ALTERNATIVE CONCEPTUELLE 5 CONSERVATION

- ZPP
- Forêt
- Parcelles agricoles
- Trame Bleue
- Abandonnée
- Tunnel
- Indice
- Nœud
- Zone industrielle
- Zone résidentielle
- Cluser urbain
- Patrimoine
- Passage au patrimoine
- Gare de Renaix



Il va de soi qu'une relation forte existe entre les cadres spatiaux et les alternatives conceptuelles. L'un résulte de l'autre. De plus, il existe également une relation entre les cadres spatiaux et les images futures (voir l'annexe à l'étude conceptuelle, partie 2). Une image future peut être esquissée pour chaque cadre et illustrer les potentialités, les choix possibles et les conséquences des alternatives.