
RIE stratégique du plan régional de mobilité pour la région de transport du Westhoek

Note sur la délimitation du contenu

Département de la Mobilité et des Travaux publics

Belgique

HISTORIQUE DU DOCUMENT (LA LIGNE SUPERIEURE CORRESPOND A LA VERSION ACTUELLE)

Version	Date	Remarques
04	05/09/2022	Version définitive
02	12/08/2022	Version préliminaire pour dMOW

RESPONSABILITÉ DU DOCUMENT

Titre	RIE stratégique du plan régional de mobilité pour la région de transport du Westhoek
Numéro du projet	P.020037 DO 4
Adjudicateur	Département de la Mobilité et des Travaux publics
Personne de contact de l'adjudicateur	Lieven Van Eenoo
Auteur(s)	Bieke Cloet, Wim Duyols, Michiel Smet, Johan Versieren, Hanne Colpaert, Ewald Wauters, Marie-Alix Vandenabeele, Chris Neuteleers
Chef de projet	Bieke Cloet
Analyste des documents	Stefan Helsen

TABLE DES MATIERES

1.	Introduction	5
1.1	Motivation et objectif du présent document	5
1.2	Obligation de RIE pour les plans régionaux de mobilité	5
1.3	Place de cette note dans la procédure	6
1.4	Présentation de l'équipe chargée de préparer le RIE stratégique	8
1.5	Guide de lecture	9
2.	Présentation du plan régional de mobilité	10
2.1	Positionnement au sein de la politique de mobilité	10
2.1.1	Relation entre la région de transport et la politique au niveau flamand et communal	10
2.1.2	Objectifs de la politique de mobilité au niveau flamand	11
2.2	Le plan régional de mobilité pour la région de transport du Westhoek dans ses grandes lignes	12
3.	Éléments méthodologiques de l'évaluation environnementale	14
3.1	Délimitation du champ de l'étude (scoping)	14
3.1.1	Profondeur de l'évaluation environnementale	14
3.1.2	Éléments du plan et leurs incidences potentielles	14
3.1.3	Délimitation géographique (y compris les impacts transfrontaliers)	17
3.2	Méthodologie d'évaluation dans ses grandes lignes	19
3.2.1	La situation de référence	19
3.2.2	Évaluation environnementale	20
3.2.3	Scénarios de développement	20
3.2.4	Évaluation des objectifs politiques	21
3.3	Alternatives à étudier	22
4.	Description de la situation existante et situations de référence	23
4.1	Situation actuelle	23
4.2	Plans et projets pertinents	24
4.2.1	Plans politiques aux niveaux européen, fédéral et flamand	24
4.2.2	Évolution globale du système de mobilité	25
4.2.3	Conclusion	27
5.	Thèmes - scoping et Quick scan	28
5.1	Thème de l'espace	28
5.1.1	Principales caractéristiques et problèmes environnementaux du thème au sein de la région de transport	28
5.1.2	Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation y afférent	29
5.1.3	Évaluation	31
5.1.4	Quick scan	32
5.2	Thème de l'homme	33

5.2.1	Principales caractéristiques et problèmes environnementaux du thème au sein de la région de transport.....	33
5.2.2	Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation y afférent	34
5.2.3	Évaluation.....	37
5.2.4	Quick scan.....	38
5.3	Thème de la biodiversité	40
5.3.1	Principales caractéristiques et problèmes environnementaux du thème au sein de la région de transport.....	40
5.2.2	Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation y afférent	40
5.3.3	Évaluation.....	43
5.3.4	Quick scan.....	44
5.4	Thème du climat	45
5.4.1	Principales caractéristiques et problèmes environnementaux du thème au sein de la région de transport.....	45
5.4.2	Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation y afférent	45
5.4.3	Évaluation.....	47
5.4.4	Quick scan.....	48
6.	Annexes	50
6.1	Une liste d'abréviations	50
6.2	Liste de références	51

1. INTRODUCTION

1.1 Motivation et objectif du présent document

Le présent document est la Note sur la délimitation du contenu du RIE stratégique du plan qui sera élaboré pour le Plan régional de mobilité (PRM) de la région de transport (RGT) du Westhoek. La préparation et la présentation de cette délimitation du contenu constituent la première étape formelle de la procédure RIE (voir ci-dessous).

La Note sur la délimitation du contenu (NDC) décrit brièvement l'intention et les ambitions du PRM. Davantage de détails sur le plan même sont fournis dans la note d'orientation, qui est soumise avec la présente délimitation du contenu. La note d'orientation est accessible au public et peut être consultée sur le site Internet général de la région de transport Westhoek, sous la rubrique « Plan régional de mobilité » et « Documents officiels » : Région de transport du Westhoek | Vlaanderen.be

La présente délimitation du contenu informe les instances consultatives de l'intention d'élaborer un RIE du plan stratégique pour le PRM de la RGT du Westhoek et constitue également une invitation à réfléchir au contenu souhaité du rapport d'incidences environnementales, aux effets qui peuvent être associés au plan et à la manière d'étudier ces effets.

Le PRM même sera élaboré au cours des prochains mois, en interaction avec l'étude des incidences environnementales, et donc sur la base des réactions à la Note d'orientation et à cette délimitation du contenu.

La délimitation du contenu décrit dans les grandes lignes ce qui sera étudié dans le RIE du plan, et la manière dont l'étude sera menée. Elle constitue, en combinaison avec les avis sur le présent document, la base des directives qui seront définies par l'équipe RIE.

La rédaction du PRM étant elle-même échelonnée, l'évaluation environnementale respectera également plusieurs étapes. À mesure que le PRM deviendra plus concret, les idées sur ce qui devrait être étudié dans le RIE du plan pourront elles aussi évoluer.

Cette délimitation du contenu comprend également la première étape de l'évaluation environnementale proprement dite, à savoir le *quick scan* de plusieurs thèmes pertinents et, le cas échéant, une première comparaison de scénarios alternatifs. Dans la phase suivante, le PRM proprement dit (vision stratégique + plan d'action) fera l'objet d'une évaluation environnementale plus détaillée.

1.2 Obligation de RIE pour les plans régionaux de mobilité

Le 20 novembre 2020, le Gouvernement flamand a approuvé l'arrêté qui fixe les modalités de la procédure et du contenu concernant les plans régionaux de mobilité. Lors de la préparation de cette réglementation, la mesure dans laquelle la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement pouvait également s'appliquer aux plans régionaux de mobilité, a été analysée. Dans ce cadre, la manière dont l'évaluation environnementale sera coordonnée avec le processus du plan de mobilité est précisée.

De nombreuses étapes du processus de planification des plans de mobilité poursuivent effectivement une finalité comparable à celle de l'évaluation des incidences environnementales. Une coordination constante est nécessaire. Les mêmes parties sont impliquées pour un PRM quand il s'agit de mettre en œuvre les résultats du RIE du plan. La responsabilité partagée et la coopération

unique au sein du conseil régional des transports justifient également une approche spécifique, dont l'objectif est un impact maximal du rapport d'incidences environnementales.

L'intégration de la procédure d'évaluation des incidences environnementales dans le processus ne porte pas préjudice à la nature stratégique du plan et n'exige pas que d'éventuelles mesures soient spécifiées ou élargies dans le plan d'action. Au niveau stratégique également, la description de certaines mesures dans le plan d'action peut être telle que les conséquences potentielles sur l'environnement peuvent être identifiées. Par ailleurs, certains choix relatifs à l'exécution de projets pourraient être liés de manière contraignante aux choix définis dans le PRM, ce qui peut avoir un impact sur la portée d'un éventuel RIE du projet. De même, il ne peut être d'emblée exclu que les mesures décrites dans le PRM puissent n'induire aucune incidence significative sur certaines ZPS, de telle sorte qu'une évaluation appropriée s'impose. Le RIE du plan fournit des informations et une évaluation des incidences environnementales déterminant les choix politiques et le plan d'action du PRM. Aux fins de l'élaboration ultérieure de plans (d'exécution) ou de projets, il est possible de s'appuyer sur les éléments pertinents du rapport sur les incidences environnementales réalisé, qui peut lier une certaine conditionnalité à ces prises de décision successives, par exemple l'identification de plusieurs alternatives pertinentes.

La directive européenne 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement repose sur le principe de base que l'évaluation des incidences environnementales est un outil important permettant d'intégrer les considérations environnementales dans la préparation et l'adoption de certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, car elle garantit que les effets de la mise en œuvre de ces plans et programmes sont pris en compte dès la phase préparatoire, et avant leur adoption. Dès lors, l'harmonisation procédurale peut induire une intégration optimale du rapport sur les incidences environnementales du plan dans le PRM, de telle sorte que les considérations environnementales soient intégrées dans le plan et que les incidences indésirables sur l'environnement, qui pourraient être observées pendant la mise en œuvre du plan, puissent être évitées en amont plutôt que corrigées.

En ce sens, les PRM sont soumis à une évaluation des incidences environnementales pendant leur préparation le plan stratégique correspondant peut, le cas échéant, être adapté durant la phase de conception sur la base des informations recueillies. De même, les informations issues de l'évaluation des incidences environnementales peuvent contribuer à la décision à prendre et à sa justification lors de l'élaboration du plan d'action, pour autant qu'un choix entre différentes alternatives doive encore être fait.

1.3 Place de cette note dans la procédure

L'objectif du rapport stratégique sur les incidences environnementales (directive européenne 2001/42/CE) est (1) de contribuer au développement du processus de planification des plans de mobilité en intégrant les aspects environnementaux dans le processus afin de parvenir à des solutions plus durables et à une protection optimale de l'environnement, (2) de contribuer à la rationalisation de ces processus vers une prise de décision structurée et, dans de nombreux cas, échelonnée, et (3) de contribuer à l'obtention du soutien de toutes les parties prenantes à ces décisions. En ce sens, le rapport stratégique sur les incidences environnementales du plan est un processus plutôt qu'un rapport (RIE du plan).

De cette manière, il est également perçu comme utile et riche en informations aux fins de l'élaboration de plans régionaux et durables de mobilité. Par conséquent, l'intégration du rapport sur les incidences environnementales dans le processus de planification même est le moyen le plus efficace d'incorporer les aspects environnementaux dans le processus de planification, tel que décrit

dans l'arrêté d'exécution (novembre 2020). Le rapport même (le RIE du plan) décrit les évaluations spécifiques des incidences environnementales pour les différentes phases du processus de planification. Ce rapport peut faire partie du rapport de planification, à condition que les sections du RIE du plan demeurent identifiables. Tout le contenu du RIE du plan est adapté au processus de planification.

La portée et le contenu d'un rapport stratégique sur les incidences environnementales d'un plan dans ces plans régionaux de mobilité diffèrent sensiblement d'un RIE de projet classique, lequel est réalisé pour le permis d'environnement, notamment. Les résultats d'un PRM sont une vision politique à plus long terme (scénario politique avec choix politiques) pour tous les modes de transport. Une évaluation des incidences environnementales sera davantage réalisée sur une base qualitative, et devra également s'intéresser aux incidences à plus long terme.

L'évaluation stratégique des incidences environnementales suit l'ensemble du processus de planification et les phases de conception prévues.

Conformément au décret relatif à l'accessibilité de base, le PRM est élaboré en 3 phases :

- Phase 1 : inventaire et enquête : Dans une première phase, il convient de dresser un bilan et une synthèse du contexte de planification (situation existante, flux de déplacements, pôles d'attraction, plans et études, et visions des parties prenantes), avant de mener d'éventuelles enquêtes complémentaires. Une analyse des problèmes et des opportunités de mobilité expérimentés ou prévus est réalisée. La première phase comprend une analyse du contexte, une enquête sur les développements sociaux et une appréciation des besoins de mobilité. L'analyse du contexte porte sur les infrastructures actuelles et les services de mobilité offerts. Il en résulte une **note d'orientation** qui fournit une vue d'ensemble des problèmes et des orientations souhaitées pour la politique de mobilité.
- Phase 2 : élaboration d'une vision stratégique et d'objectifs opérationnels : L'étude menée au cours de la phase précédente a permis d'identifier plusieurs éléments fondamentaux, qui doivent désormais être intégrés dans une vision stratégique cohérente. La première étape de cette deuxième phase consiste à formuler les objectifs opérationnels relatifs au développement de la mobilité. Ensuite, l'évolution souhaitée de la mobilité est décrite dans un ou plusieurs scénarios de développement, à considérer comme une exploration des alternatives qui peuvent raisonnablement être prises en considération, qui sont évaluées les unes par rapport aux autres et permettant d'élaborer un scénario privilégié. Enfin, la mesure dans laquelle le développement souhaité de la mobilité est conforme à d'autres plans politiques est précisée. Il en résulte une **vision stratégique à long terme** pour le développement souhaité de la mobilité. Le plan de mobilité a un horizon temporel de dix ans et peut comprendre une période de vision à long terme qui s'étale sur trente ans. Les objectifs politiques opérationnels décrivent la manière dont le développement souhaité de la mobilité sera réalisé et identifient le responsable en la matière.
- Phase 3 : plan d'action : Dans la troisième phase, le scénario de développement précédemment choisi pour la mobilité est développé en un scénario politique. Le plan stratégique se prononce sur le réseau de transports publics souhaité, le réseau d'itinéraires cyclables, le trafic motorisé privé, le réseau logistique, l'infrastructure des différents modes... et sur les différentes formes d'interconnexion. Afin de poursuivre un développement spatial cohérent, une ébauche de politique spatiale (de localisation) est élaborée. La politique d'accompagnement est également abordée ; elle se concentre sur des initiatives prises pour influencer le comportement de déplacement, innover pour être encore plus efficace, ou coopérer (mieux) pour obtenir (encore) plus. Le plan stratégique est concrétisé en un **plan d'action**. Toute proposition de modification d'autres plans stratégiques, ainsi que les propositions de suivi et d'évaluation, doivent par ailleurs être

incluses dans le plan de mobilité. Les éléments pertinents du trajet de participation sont inclus et/ou traités. Il en résulte un plan d'action formulant des objectifs opérationnels, des mesures, des moyens, des responsabilités et un calendrier.

Les éventuelles incidences environnementales sont déjà prises en compte lors des étapes de la prise de décision dans le processus de planification, avant le RIE à proprement parler. Dans ce processus, un scénario durable spécifique (ou choix politique) est d'abord sélectionné sur la base d'une évaluation qualitative des objectifs de mobilité, des incidences environnementales potentielles et d'une comparaison avec divers objectifs sociaux (économiques, environnementaux, climatiques, spatiaux, relatifs au bien-être, à la santé...). Ce choix est ensuite détaillé au cours du processus menant à un scénario politique spécifique, qui sera à son tour soumis à une évaluation environnementale conformément à la procédure RIE.

La présente note constitue la première étape de l'évaluation environnementale du plan régional de mobilité et a pour objet d'identifier les incidences environnementales prévues du PRM et les éventuels scénarios alternatifs sur la base d'un *quick scan*. Elle constitue la base du choix d'un scénario stratégique qui sera concrétisé dans la phase suivante.

1.4 Présentation de l'équipe chargée de l'élaboration du RIE stratégique

conformément à la décision du gouvernement flamand relative aux plans régionaux de mobilité intégrant le rapport sur les incidences environnementales, les études nécessaires à l'élaboration du RIE doivent être coordonnées par un coordinateur RIE agréé. Ce coordinateur RIE constitue une équipe d'experts, qui exécutent des études partielles sur la base de plusieurs disciplines ou thèmes. Le coordinateur RIE transformera ces études partielles en un ensemble cohérent et formulera une conclusion finale en concertation avec les experts.

L'équipe d'experts qui sera déployée pour l'élaboration du RIE stratégique et les thèmes auxquels ils contribueront, sont présentés dans **Error ! Not a valid bookmark self-reference..** Bieke Cloet assumera la fonction de coordinateur RIE. Elle est soutenue dans cette tâche par Michiel Smet et Wim Duyols. De plus, plusieurs experts RIE apportent leur contribution via leur discipline. Aucun expert RIE spécifique n'est prévu pour le thème du climat. Ce thème est développé par le coordinateur RIE en concertation avec les experts RIE des thèmes sous-jacents (homme-espace, air, eaux de surface...).

Outre l'équipe d'experts RIE, l'expert en mobilité chargé de la rédaction du plan régional de transport, à savoir Patrick D'haese, apporte également sa contribution.

Tableau 1-1 : Équipe d'experts

	Espace	Homme	Biodiversité	Climat
Bieke Cloet				
Coordinateur RIE	x	x	x	x
Expert RIE Homme-Espace	x	x		x
Stefan Helsen				
Expert RIE Sols et eaux souterraines	x			
Chris Neuteleers				
Expert RIE Bruits et vibrations		x	x	

Johan Versieren Expert RIE Air Expert RIE Eaux de surface		x	x	x x
Marie-Alix Vandenaabeele Expert RIE Biodiversité			x	
Ewald Wauters Expert RIE Paysage, patrimoine architectural et archéologie	x			
Wim Duyols Appui du Coordinateur RIE	x	x	x	x
Hanne Colpaert Appui Paysage, patrimoine architectural et archéologie	x			
Michiel Smet Appui Biodiversité			x	

1.5 Guide de lecture

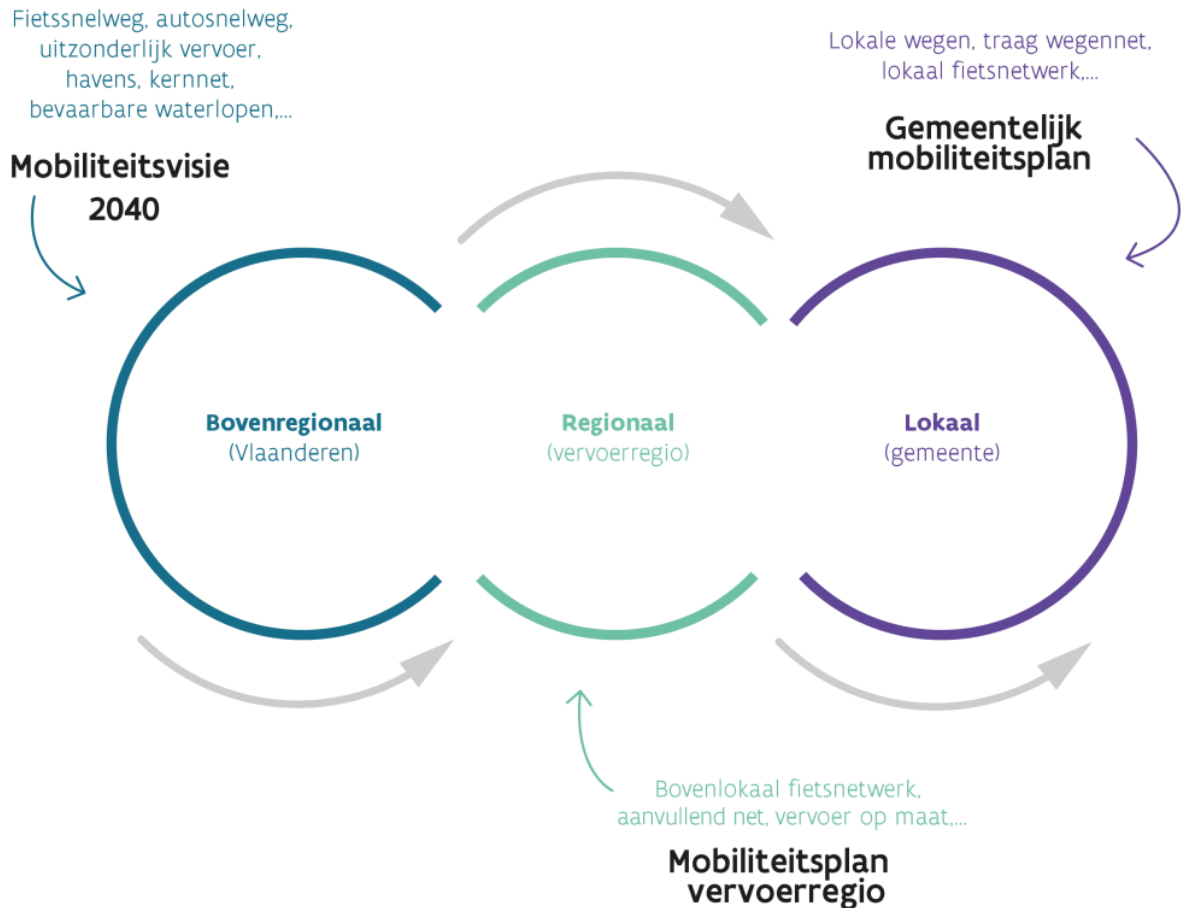
La présente note sur la délimitation du contenu comporte six chapitres :

- Le chapitre 1 est le chapitre d'introduction, qui précise l'objectif de cette note et sa place dans la suite du processus. Il présente également l'équipe d'experts ayant collaboré à cette note ;
- Le chapitre 2 présente le PRM du Westhoek. Il encadre également la relation entre la RGT et la politique aux niveaux flamand et communal ;
- Le chapitre 3 clarifie la méthodologie qui sera utilisée pour l'évaluation environnementale ;
- Le chapitre 4 décrit la situation de référence se fondant sur la situation existante actuelle et tenant compte de tous les développements autonomes et pilotés pour cette région par rapport à l'année de référence ;
- Le chapitre 5 propose un *quick scan* des différents thèmes pertinents pour le PRM du Westhoek. Les principales caractéristiques et principaux problèmes sont abordés par thème et les incidences potentielles sont évaluées ;
- Le chapitre 6 contient les annexes à la présente note.

2. PRESENTATION DU PLAN REGIONAL DE MOBILITE

2.1 Place au sein de la politique de mobilité

2.1.1 Relation entre la région de transport et la politique aux niveaux flamand et communal



La Vision flamande de la Mobilité à l'horizon 2040 est un texte de vision sur l'orientation que la Flandre souhaite donner à la mobilité d'ici 2040. Elle contient plusieurs perspectives claires sur la mobilité future, des priorités politiques complémentaires et des leviers pour les atteindre, ainsi que de nouveaux modèles de choix et de réflexion pour permettre la transition vers une mobilité plus durable. Ce texte de vision sert de cadre à la politique de mobilité en Flandre pour les 20 prochaines années, tant au niveau flamand qu'au niveau des RGT et des autorités locales. Conformément au décret sur la mobilité de base, la Flandre est responsable du réseau central de transports publics (TP), du réseau routier principal, des autoroutes cyclables, de la stratégie ferroviaire flamande, du transport fluvial et des pipelines. La Flandre est également compétente pour les nœuds appartenant à ce réseau.

Les communes assument pour leur part la responsabilité afférente aux routes locales, aux liaisons locales pour les cyclistes et les piétons, au réseau des voies lentes et à la politique de stationnement. Elles sont également compétentes pour les points Mob.

Conformément au décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base, la coordination de la politique de mobilité en matière d'accessibilité de base pour tous les acteurs concernés au niveau flamand et local, est réalisée au maximum au niveau de la RGT. Toutefois, il peut être important pour

une commune ou un groupe de communes de relever plusieurs défis locaux sur son territoire ou dans la zone frontalière de communes voisines, via une approche planifiée. Dès lors, selon les circonstances, il peut être judicieux pour les communes d'élaborer un plan local de mobilité, qui puisse fixer des objectifs et des priorités opérationnels aux niveaux intercommunal et communal. Ce niveau de planification peut donc continuer à apporter une plus-value pour autant qu'aucun conflit ne soit observé avec les plans de mobilité supérieurs.

2.1.2 Objectifs de la politique de mobilité au niveau flamand

La Vision de la Mobilité 2040 formule 4 perspectives pour 2050

- En 2050, les blessés graves sur la route auront disparu ;
- Les émissions dues aux transports seront nulles en 2050 ;
- La mobilité fluide et continue en 2050 ;
- L'empreinte matérielle aura diminué de 60 % à l'horizon 2050.

Cela sous-entend des solutions de mobilité durable à la portée de tous à l'horizon 2050 pour la mobilité des personnes. En ce qui concerne le transport de marchandises, cela implique de se concentrer sur des solutions logistiques durables et compétitives.

Afin de concrétiser ces perspectives et ces réalisations pratiques pour une mobilité durable, sûre, fluide et fiable des personnes et des marchandises en Flandre, douze priorités politiques sont proposées. Elles sont classées en quatre thèmes politiques complémentaires.

THÈME POLITIQUE 1 : NŒUDS ET RÉSEAUX - RÉSEAUX INTÉGRÉS ET INTERCONNECTÉS POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ

1. Développer un système de mobilité multimodal et hiérarchisé pour une accessibilité optimale
2. Appliquer une gestion active du système.
3. Adopter une approche intégrée axée sur l'utilisateur et l'environnement.

THÈME POLITIQUE 2 : STRATÉGIE DE DONNÉES ET NUMÉRIISATION - UTILISER LES DONNÉES ET LES TECHNOLOGIES NUMÉRIQUES DE POINTE POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ.

4. Partager des données de qualité de manière sûre, transparente et rapide ;
5. Viser une interconnectivité et une interopérabilité maximales ;
6. Installer et piloter un système de données de mobilité performant

THÈME POLITIQUE 3 : OFFRE – UN FONCTIONNEMENT SAIN DE L'OFFRE

7. Parvenir à une offre de transport de qualité axée sur la demande ;
8. Garantir des conditions équitables entre les modes ;
9. Améliorer la durabilité de l'offre de transport et des réseaux.

THÈME POLITIQUE 4 : DEMANDE – UNE UTILISATION DURABLE, SÛRE ET EFFICACE DU SYSTÈME DE MOBILITÉ




10. Accroître la volonté de changement ;
11. Récompenser les comportements souhaités et décourager les comportements indésirables ;
12. Piloter sur la base d'une pondération globale.

Il doit être élaboré dans le cadre d'une concertation intense avec les RGT.






2.2 Le plan régional de mobilité pour la région de transport du Westhoek dans ses grandes lignes

Conformément à la vision de la Flandre en matière de mobilité, huit ambitions constituent la pierre angulaire du PRM. Sur la base de ces ambitions et objectifs flamands, des objectifs stratégiques sont formulés en fonction de l'identité de la région. Le tableau 2-1 illustre ces objectifs pour la RGT du Westhoek, et ce, par ambition. Il transpose les objectifs stratégiques au niveau flamand en objectifs stratégiques au niveau de la RGT, ce qui permet d'élaborer le scénario privilégié pour la région. Pour une description détaillée des différents objectifs/ambitions et de leur relation mutuelle, veuillez vous référer à la Note sur la vision, qui peut être consulté sur le site Internet général de la région de transport du Westhoek, sous la rubrique « Plan régional de mobilité » et « Documents officiels » : Région de transport du Westhoek | Vlaanderen.be

Tableau 2-1 : Objectifs stratégiques et opérationnels par ambition.

Ambition	Objectif stratégique au niveau flamand	Objectif stratégique appliqué à la RGT Westhoek ¹
	<p>Nous utilisons de moins en moins les voitures et les camions.</p>	<p>À l'horizon 2024, nous effectuerons 40 % de nos déplacements via des moyens de transport durables. Dans les grandes villes, ce pourcentage sera même de 50 %. Quant au transport de marchandises, nous souhaitons qu'il soit assuré à 30 % par le rail et les voies navigables. À l'horizon 2030, nous souhaitons également que les modes de transport durables augmentent de 5 à 10 % dans les ports maritimes.</p>
	<p>Nous veillons à ce que nos villes, villages et nos pôles économiques soient facilement accessibles.</p>	<p>Nous investissons, selon le principe STOP, dans des points de correspondance dûment équipés et reconnaissables entre les différentes options de transport, dans de bonnes infrastructures cyclables, dans un réseau routier fluide et sûr et dans des transports publics de qualité.</p>
	<p>Nous contribuons à une mobilité durable grâce à un bon aménagement du territoire.</p>	<p>Nous construisons et entreprenons de préférence à proximité des centres de transport public ou à distance de marche et de vélo des magasins et des installations du centre-ville. Nous préservons ainsi l'espace ouvert et réduisons le besoin de déplacements.</p>

¹ Résumé des objectifs stratégiques décrits dans la note de vision.

 <p>veilig</p>	<p>Nous n'acceptons plus les accidents mortels de la route.</p>	<p>Soutenir activement l'engagement de la Flandre en faveur de la Vision Zéro en 2050. Le nombre de blessés diminue également fortement. Nous recherchons activement les endroits peu sûrs pour les cyclistes et les éliminons systématiquement. Nous nous attaquons en priorité aux environnements scolaires et aux points noirs.</p>
 <p>leefbaar</p>	<p>Nous bannissons le trafic lourd de nos villes et centres de villages.</p>	<p>Le nombre de personnes gênées par la circulation affiche une forte tendance à la baisse. En 2030, quatre habitants sur cinq seront déjà satisfaits de leurs rues et de leurs places. Elles seront attrayantes et pratiques.</p>
 <p>groen</p>	<p>Nous réduisons la pression sur l'environnement et nous consommons moins d'énergie.</p>	<p>Le nombre de kilomètres parcourus par les voitures sur nos routes diminuera de moins 15 % à l'horizon 2030 (par rapport à 2017). En 2050, les émissions du secteur des transports seront nulles. Nous passons massivement à la propulsion électrique et à l'hydrogène.</p>
 <p>sociaal</p>	<p>Nous garantissons à chacun la possibilité de se déplacer.</p>	<p>Nous rendons les arrêts de transport public accessibles à tous à un rythme accéléré. Les personnes handicapées qui ne peuvent utiliser leur propre voiture ou les transports publics bénéficient d'un transport adapté à un tarif social.</p>
 <p>slim</p>	<p>Nous sommes à l'avant-garde des systèmes intelligents pour notre mobilité.</p>	<p>Nous fournissons des informations sur la mobilité adaptées aux besoins de chacun :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Éviter les environnements scolaires • Éviter les endroits dangereux • Des feux de circulation et des panneaux de signalisation intelligents pour une meilleure fluidité du trafic

3. ÉLÉMENTS METHODOLOGIQUES DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

3.1 Délimitation du champ de l'étude (scoping)

Dans sa forme la plus générale, le scoping signifie « délimiter la portée du rapport sur les incidences environnementales ». Il s'agit notamment d'identifier les incidences environnementales, qui sont « susceptibles d'être importantes » et qui doivent donc être étudiées dans le RIE. La phase de scoping détermine également les critères d'évaluation et d'importance qui seront utilisés pour exprimer les incidences, les méthodes d'étude qui seront utilisées, ainsi que la profondeur et le niveau de détail visés. Le scoping doit garantir que l'évaluation environnementale se concentre sur ce qui est vraiment important, pour permettre une prise de décision éclairée sur les plans régionaux de mobilité.

La « portée » du rapport sur les incidences environnementales est généralement considérée en termes de temps, d'espace et d'alternatives possibles. L'exercice de scoping comprend donc ce qui suit :

- la définition des alternatives (scénarios) à étudier
- la détermination de l'année de référence
- la définition des éléments du développement autonome et piloté, qui seront inclus dans l'évaluation environnementale
- la délimitation du plan
- la délimitation de la zone d'étude et éventuellement des points d'intérêt dans cette zone d'étude

La délimitation de la portée de l'étude concerne essentiellement, d'une part, ce que l'on va étudier (quels impacts sont pertinents ?) et, d'autre part, comment on va l'étudier (quelles méthodes utilise-t-on ?).

3.1.1 Profondeur de l'évaluation environnementale

L'évaluation qui sera réalisée dans le cadre du RIE du plan pour le PRM de la RGT du Westhoek est une évaluation stratégique des incidences. En d'autres termes, elle se concentre sur la détermination de choix stratégiques tels que décrits dans les différents plans régionaux de mobilité. Il est inutile de procéder à une analyse approfondie et détaillée de l'ampleur des incidences afin d'étayer ces choix stratégiques. Toutefois, il est important que l'évaluation révèle globalement les effets des mesures. En effet, ces informations piloteront le scénario politique à élaborer. Cela signifie également que le RIE se fondera d'abord sur les données existantes, et que la description et l'évaluation des incidences seront essentiellement qualitatives. Dans la mesure du possible, ces évaluations qualitatives seront complétées par des données quantitatives.

3.1.2 Éléments du plan et leurs incidences potentielles

Le scénario de mobilité régionalisée vise à contribuer aux objectifs fixés et essentiellement à obtenir une répartition modale plus durable. Les mesures suivantes sont envisagées dans le PRM du Westhoek :

Sécurité

- Élimination des points dangereux, en donnant la priorité aux points noirs pour les cyclistes ;
- Améliorer la sécurité des environnements scolaires se situant sur les routes régionales et locales ;

- Dégrouper les infrastructures de circulation et les réseaux ;
- Limiter la vitesse à 30 km/h maximum dans les environnements scolaires, les zones résidentielles et les centres des villages ;
- Interdire au maximum la circulation des poids lourds, y compris des véhicules agricoles, dans les centres des communes et les environnements scolaires pendant les heures de pointe, notamment via l'application de la Charte du transport routier et par un guidage GPS adapté et des fenêtres horaires ajustées ;
- Améliorer la sécurité des usagers actifs de la route en maximisant l'utilisation des croisements dénivelés ou en travaillant avec des régimes sans conflit aux croisements au même niveau ;

Espace

- Atteindre une répartition modale minimale avec une part de 40 % de déplacements durables d'ici 2024. Dans ce cadre, l'accent sera d'abord mis sur le vélo ;
- Maximiser les liaisons cyclistes directes et sûres entre les pôles d'emploi et les centres résidentiels les plus proches ;
- Maximiser les efforts pour éliminer les chaînons manquants du réseau cyclable actuel et augmenter encore l'utilisation fonctionnelle du vélo. Cela sera soutenu par des améliorations structurelles des infrastructures cyclables existantes et par l'encouragement des entreprises à élaborer des plans de transport d'entreprise ;
- Pour les zones d'activités existantes, il convient de déployer un maximum d'efforts pour fournir de nouvelles infrastructures afin de faciliter le transport de marchandises par voie fluviale et ferroviaire.

Accessibilité

- Rendre les transports publics accessibles à tous (jeunes, personnes âgées, personnes souffrant de handicaps fonctionnels, groupes à faibles revenus) en mettant l'accent sur la proximité de l'offre, les infrastructures d'arrêt et le matériel roulant ;

Circulation des vélos

- Améliorer le confort et la sécurité là où l'infrastructure routière est déficiente, là où aucune piste cyclable n'est disponible, où l'aménagement des pistes cyclables ne répond pas aux normes actuelles, là où elles sont mal entretenues ou se caractérisent par des croisements et des intersections dangereux pour les cyclistes ;
- Poursuivre l'extension du réseau d'autoroutes cyclables.

Transports en commun

- Renforcer le réseau de base
- Optimiser l'harmonisation de l'offre aux points Hoppin, aux nœuds et aux arrêts ;
- Améliorer l'offre (fréquence, amplitude) et la qualité (vitesse, flux)

Circulation automobile

- Supprimer progressivement les véhicules à carburant conventionnel ;
- Réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture, notamment en rendant les modes de transport durables plus attrayants ;

Circulation des poids lourds

- Réviser les péages afin que les poids lourds soient dirigés vers les axes principaux et que les centres soient soulagés du trafic de contournement.
- Tarification routière intelligente pour imposer une utilisation appropriée du réseau de routes de transport de marchandises

Stationnement

- Rendre le covoiturage plus attrayant en construisant des parkings périphériques facilement accessibles autour des centres et des parkings de covoiturage le long des grands axes et nœuds de circulation ;
- Des parkings pour vélos plus sûrs et de meilleure qualité ;
- Interdire le stationnement des poids lourds dans les centres et les accueillir au maximum sur les terrains privés des entreprises concernées ;
- Construire des aires de stationnement supra-locales supplémentaires pour poids lourds avec la sécurité nécessaire.

Catégorisation des routes

- Introduire la nouvelle catégorisation des routes pour obtenir un réseau routier robuste (= meilleure gestion des différents flux de transport, amélioration de la fluidité du trafic et augmentation de la sécurité routière).

Logistique

- S'engager dans des alternatives au transport routier de marchandises (via le réseau fluvial ou ferroviaire)

L'impact possible sur les flux de circulation est analysé pour chacune de ces mesures : quelle est l'origine de la circulation, quelle est son intensité, quelle est la répartition modale, etc. Les flux de circulation – associés au type de véhicules – déterminent la quantité d'émissions causées par le trafic et l'endroit où elles sont observées. Par émissions, nous entendons les émissions atmosphériques et sonores. Ces émissions ont à leur tour un impact sur les récepteurs biodiversité, homme et climat (voir Figure 3-1).

Les aspects infrastructurels peuvent également être abordés dans le cadre d'un PRM, tels que la construction d'une nouvelle liaison routière (cyclable). L'emplacement exact n'étant toujours pas connu, il est difficile de contrôler l'impact sur d'autres disciplines telles que le sol, l'eau ou le patrimoine. Toutefois, une évaluation générale sur l'homme, la biodiversité, le climat et le paysage peut, dans ce cas, être réalisée sur la base des caractéristiques de l'infrastructure et de l'environnement dans lequel elle est prévue.

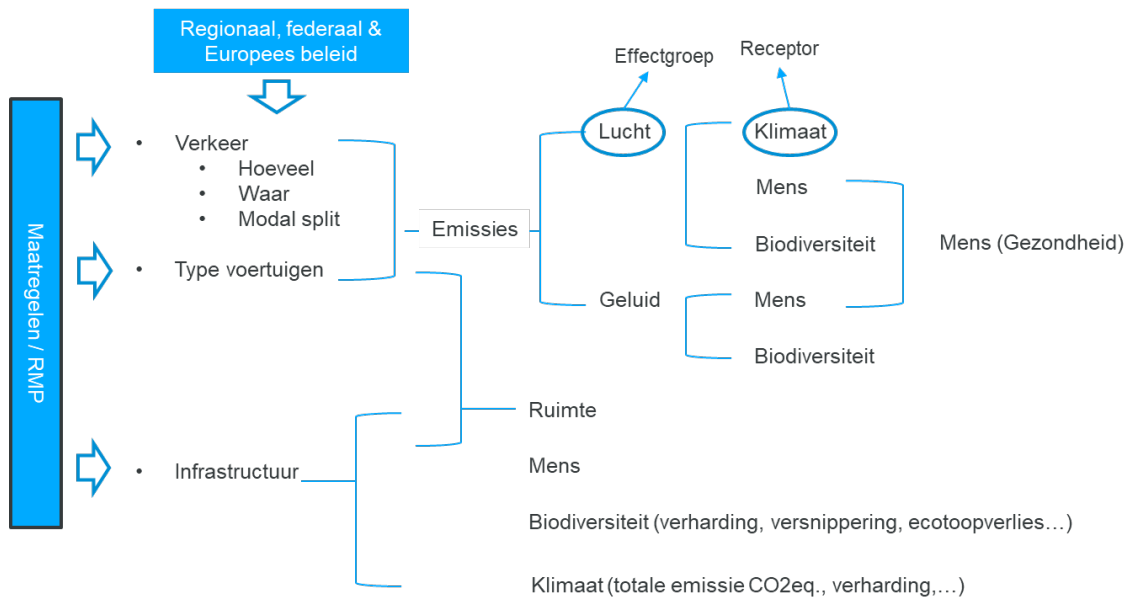


Figure 3-1 : Relation entre les axes de recherche et les disciplines (non) réceptrices

3.1.3 Délimitation géographique (y compris les impacts transfrontaliers)

L'impact du plan régional de mobilité ne se limitera pas aux frontières de sa propre région de transport ; des impacts peuvent également être observés au-delà de ces frontières. La RGT du Westhoek est limitrophe de la RGT d'Ostende au nord et des RGT de Roulers et de Courtrai à l'est. L'interaction éventuelle de ces RGT avec les communes voisines sera donc également examinée dans l'analyse d'incidences. Pour la RGT d'Ostende, cela concerne les communes de Coxyde, Nieuwpoort, Middelkerke, Gistel et Ichtegem. Pour la RGT de Roulers, il s'agit des communes de Torhout, Hooglede, Staden, Roulers et Moorslede. Pour la RGT de Courtrai, il s'agit de la commune de Wervik (voir figure 3-2).

Tant les communes que les provinces voisines recevront une demande formelle d'avis relative à cette délimitation du contenu. Cela ne s'applique pas aux régions de transport voisines, car le décret sur l'accessibilité de base du 26 avril 2019 prévoit déjà une coordination substantielle avec les régions de transport voisines.

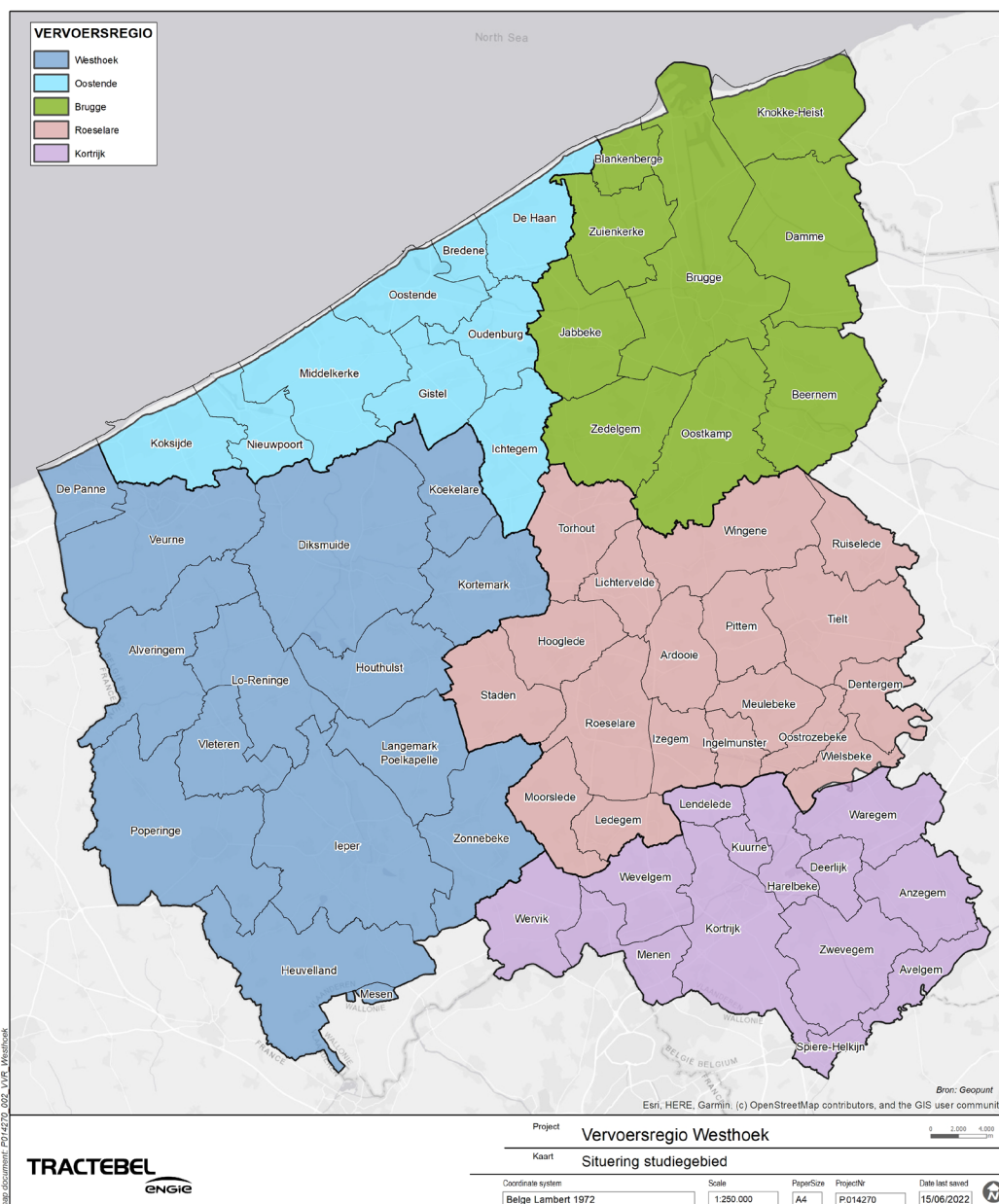


Figure 3-2: RGT Westhoek avec les RGT adjacentes et les communes concernées

La RGT Westhoek borde la mer du Nord au niveau de La Panne, la France à l'ouest et la Wallonie au sud. Par conséquent, les éventuels effets transfrontaliers nationaux et régionaux seront également cartographiés. Comme tel est le cas pour les régions de transport voisines en Belgique, les provinces voisines en France et en Wallonie et les communes voisines au sein de ces provinces seront également sollicitées afin de formuler leur avis.

Concrètement, la zone d'étude globale du présent RIE du plan comprendra la région de transport du Westhoek et les communes limitrophes des régions de transport environnantes ainsi que les communes limitrophes de France et de Wallonie. Cette délimitation géographique est le périmètre maximal à l'intérieur duquel les impacts potentiels des interventions de planification dans le cadre du PRM sont initialement prévus. S'il s'avère à un stade ultérieur que les incidences pourraient être significatives à une plus grande distance, la zone d'étude sera alors dûment étendue. La zone d'étude peut également être réduite en fonction du thème à évaluer. En effet, tous les effets n'ont pas la même portée.

3.2 Méthodologie d'évaluation dans les grandes lignes

La méthode d'évaluation qui sera utilisée dans le RIE du plan comporte essentiellement deux volets. Premièrement, les interventions du plan feront l'objet d'une évaluation des incidences environnementales sur la base d'un cadre d'évaluation en sept parties (score de -3 à +3) par rapport à une situation de référence dûment choisie. Ensuite, une évaluation des objectifs politiques sera également réalisée sur la base d'un cadre d'évaluation générique. La méthodologie de ces deux évaluations est détaillée dans les chapitres suivants.

En raison de la nature des mesures à étudier, une approche basée sur les récepteurs est privilégiée dans le présent RIE du plan. La structure de la plupart des RIE respecte la classification par discipline (par exemple, Air, Sol, Biodiversité, ...). Ce principe est aussi utilisé pour l'agrément des experts RIE en Flandre. Cela signifie que chaque discipline d'un RIE constitue un ensemble distinct et indépendant (réparti ou non sur différents chapitres), qui traite systématiquement des mêmes éléments. Au travers d'une approche centrée sur les récepteurs, l'évaluation des incidences d'une intervention ne peut donc se faire qu'au niveau des disciplines dites réceptrices : Paysage, Biodiversité et Homme. Une évaluation des incidences est également réalisée dans les autres disciplines (« abiotiques »), mais elle est au service de l'analyse d'incidences intégrée dans les disciplines réceptrices susmentionnées.

Étant donné le haut niveau d'abstraction des PRM, il est souvent difficile d'identifier les incidences sur les disciplines abiotiques telles que l'eau et le sol. C'est pourquoi il a été décidé de partir des récepteurs dans le cadre du présent RIE. Outre le paysage, la biodiversité et l'homme, le climat est également abordé de manière explicite en tant que discipline réceptrice.

3.2.1 Situation de référence

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, le PRM est évalué par rapport à la situation de référence pour plusieurs aspects. La situation de référence est normalement celle de l'année 2030 (année de référence du modèle de trafic) dans une perspective à long terme (2050 et les années suivantes). La situation de référence désigne la situation de l'année de référence sans mise en œuvre du PRM, mais en tenant compte des développements autonomes et pilotés. Les développements autonomes désignent par exemple le changement climatique ou la démographie, tandis que les développements pilotés sont, par exemple, les changements dans les réseaux de mobilité, qui sont décidés en dehors des PRM (par exemple, au niveau flamand) ou les importants développements spatiaux. Les développements autonomes et pilotés pris en compte font partie du scénario de développement.

L'évaluation des évolutions futures demeure difficile, surtout lorsqu'elles sont observées sur une période un peu plus longue. Dès lors, le point de départ est, pour les aspects relatifs au contexte physique (biodiversité, paysage), la situation actuelle, à laquelle viennent s'ajouter les développements présentant un haut degré de certitude (par exemple, un PES approuvé, des projets déjà autorisés, etc.).

En tout état de cause, il est impératif de connaître les évolutions futures prévues, car elles déterminent également l'importance relative de l'impact du plan de mobilité. Nous pensons, par exemple, aux options politiques au niveau flamand et relatives au réseau central ou aux décisions relatives au trafic ferroviaire. Le PRM examine explicitement l'interaction entre les différents niveaux de pouvoir. Il s'intéresse non seulement à l'impact des plans de mobilité élaborés ailleurs, mais formule également des recommandations pour ces plans.

Les plans de développement du territoire revêtent ici une importance toute particulière. Bien que la vision stratégique du Plan de politique spatiale pour la Flandre soit déjà connue, il est souvent

difficile de connaître leurs conséquences exactes sur le terrain. Dans la mesure du possible, les évolutions spatiales et leur impact sur le PRM seront estimés. Les principes du BRV (plan de politique spatiale pour la Flandre) peuvent également être utilisés pour évaluer les choix posés dans le cadre du PRM.

La situation de référence est détaillée au chapitre 4.

3.2.2 Évaluation environnementale

Un aperçu des incidences environnementales probables, qui pourraient être observées au cours de l'année de référence 2030 (avec une perspective à long terme) à la suite des interventions de planification du PRM est fourni pour chaque discipline ou thème aux fins de l'évaluation environnementale. Comme indiqué ci-dessus, une échelle en sept parties sera utilisée pour évaluer ces impacts et où :

- -3/+3 : impact négatif/positif significatif
- -2/+2 : impact négatif/positif
- -1/+1 : impact négatif/positif limité
- 0 : impact négligeable ou nul

L'importance est déterminée en tenant compte de l'ampleur de l'impact et du niveau d'échelle à laquelle il se produit, comme illustré dans le Tableau 3-1.

Tableau 3-1 : Détermination de l'importance en fonction de l'ampleur de l'impact et du niveau d'échelle

	Très local	Local	Supra-local	Régional
Impact nul/négligeable	0	0	0	0
Impact limité	0	+1/-1	+2/-2	+2/-2
Impact significatif	+1/-1	+2/-2	+2/-2	+3/-3
Impact considérable	+2/-2	+2/-2	+3/-3	+3/-3

Vu le niveau stratégique du PRM, l'évaluation sera principalement qualitative et l'estimation de l'impact des incidences (score -3 à +3) sera principalement basée sur un jugement d'expert. Si cela est utile et si les données nécessaires sont disponibles, une évaluation quantitative peut également être réalisée. Les valeurs de test pour cet impact spécifique seront alors liées à l'échelle d'évaluation susmentionnée.

3.2.3 Scénarios de développement

Outre les évolutions autonomes et pilotées qui seront observées au cours de l'année de référence, il existe également des évolutions qui n'ont pas encore été décidées et/ou qui n'auront pas été réalisées au cours de l'année de référence, mais qui peuvent interagir avec les impacts du présent plan. Elles sont considérées comme des scénarios de développement possibles. Elles ne sont pas

incluses dans la situation de référence, mais les éventuels cumuls d'impacts sont discutés dans le cadre des disciplines ou des thèmes individuels, le cas échéant.

3.2.4 Évaluation des objectifs politiques

Outre l'évaluation des incidences environnementales, qui examine l'impact du plan par rapport à la situation de référence 2030, les interventions du plan seront également évaluées par rapport aux objectifs politiques. Un cadre d'évaluation générique est proposé à cet effet. L'évaluation est résumée pour chacune des combinaisons cadre politique/(sous-)thème par une icône, comme illustré dans la Figure 3-3. La couleur du grand cercle indique le chemin encore à parcourir (*distance to target*) pour atteindre les objectifs politiques du sous-thème. En l'occurrence, il s'agit du chemin encore à parcourir sans tenir compte de l'impact du PRM. La couleur et le symbole de la petite sphère indiquent l'importance de l'impact du cadre politique sur le thème. Cette combinaison permet d'identifier, d'une part, les points pour lesquels le PRM obtient un bon ou un moins bon score et, d'autre part, de comparer ce score avec le chemin encore à parcourir (par des actions à différents niveaux de pouvoir) avant d'atteindre les objectifs.

Dès lors, une contribution positive du PRM ne signifie pas dans tous les cas que la réalisation de l'objectif est sensiblement plus proche, étant donné que la réalisation de cet objectif peut dépendre de nombreux autres développements autonomes et politiques. Par conséquent, nous ne nous prononçons pas sur le chemin encore à parcourir après la réalisation du PRM. Il est toutefois clair que si la *distance to target* est considérable et si la contribution (positive) du plan demeure relativement limitée, le chemin encore à parcourir ne diminuera pas énormément. À l'inverse, si l'objectif est en vue et si la contribution (positive) du PRM est considérable, tout laisse à supposer que le chemin encore à parcourir diminuera sensiblement avec la mise en œuvre du plan. Ce qui précède s'applique également mutatis mutandis aux incidences négatives.

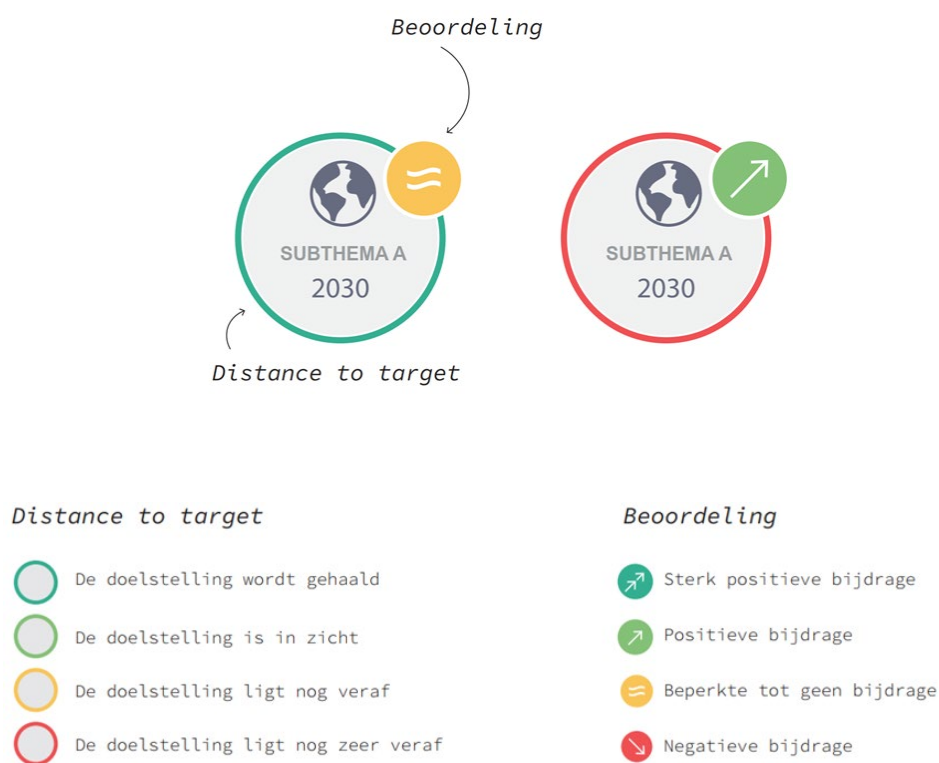


Figure 3-3 : Présentation du cadre d'évaluation générique

3.3 Alternatives à étudier

L'examen des alternatives et des variantes fait partie intégrante de tout RIE et est prescrit dans la réglementation. Si cela s'avère pertinent, les scénarios alternatifs sont abordés dans l'évaluation du PRM. Ils sont évalués dans le cadre de la première étape de l'évaluation environnementale traitée dans la présente note sur la délimitation du contenu, en l'occurrence le *quick scan*. Le PRM élaboré, traduit en mesures, est ensuite évalué en détail dans le RIE final.

Concrètement, aucun scénario alternatif ne sera évalué pour la RGT du Westhoek. Seul le PRM réel avec les interventions susmentionnées du plan sera soumis à une évaluation des incidences environnementales. En effet, le PRM est le résultat d'un processus itératif de consultation au cours duquel les parties prenantes, les fonctionnaires et les membres du Conseil de la région des transports ont apporté leurs contributions aux mesures proposées dans divers domaines de travail. Aucun scénario alternatif n'a été retenu comme étant une alternative raisonnable dans le cadre de cette méthodologie.

4. DESCRIPTION DE LA SITUATION EXISTANTE ET SITUATIONS DE REFERENCE

Les modifications et les impacts induits par le plan seront examinés par rapport à la situation de référence de 2030, avec une vision à long terme (2050).

- Situation de référence 2030 : désigne la situation qui prévaudra au moment de la réalisation du plan, la situation existante avec toutes les modifications, qui auront certainement été apportées à ce moment-là. Concrètement, tous les plans et projets, mesures politiques... dont la réalisation est prévue d'ici 2030 seront alors pris en compte pour définir la situation de référence.
- Situation de référence 2050 : plusieurs décisions politiques, plans et projets ne sont pas encore certains ou ne seront pas réalisés d'ici l'année de référence. Ils sont considérés comme possibles et sont souvent traités comme des scénarios de développement dans l'évaluation environnementale. Ils sont inclus dans le scénario de référence 2050 dans le cadre de ce plan stratégique, qui a un horizon plus lointain. Le potentiel d'effets cumulatifs, qui renforceront, affaibliront certains impacts du plan de la région de transport, est analysé...

Les paragraphes suivants fournissent un aperçu des différents plans et projets et de la manière dont ils seront inclus dans l'évaluation environnementale.

4.1 Situation actuelle

La Flandre est divisée en 15 RGT depuis le 1er janvier 2019. La RGT du Westhoek compte quelque 200.000 habitants et se compose de 15 communes, à savoir : La Panne, Furnes, Dixmude, Koekelare, Kortemark, Alveringem, Lo-Reninge, Houthulst, Vleteren, Poperinge, Ypres, Langemark-Poelkapelle, Zonnebeke, Heuvelland en Messines (voir la Figure 3-2). La région de transport du Westhoek est bordée à l'ouest et au sud par la frontière avec la France. À l'ouest, la région de transport est également bordée par la mer du Nord sur une distance limitée et, au sud, par la Région wallonne sur une distance limitée. De plus, la région de transport du Westhoek est limitrophe de trois autres régions de transport : Ostende, Roulers et Courtrai.

La RGT du Westhoek est une région au caractère rural bien marqué. Il est remarquable de constater que la région de transport ne compte aucun véritable centre-ville. Les principaux centres sont Ypres, Poperinge, Dixmude et Furnes (petites agglomérations régionales). Entre ces centres, on trouve plusieurs noyaux plus petits intégrés dans un environnement rural. Les plus fortes densités de population dans la région de transport du Westhoek se trouvent dans ces petites agglomérations régionales, sur la côte et dans plusieurs grands centres à l'est. Les plus fortes concentrations de déplacements pendant les heures de pointe du matin et du soir principalement observées autour du centre d'Ypres et, dans une moindre mesure, autour de Furnes et Poperinge, chaque fois selon une structure radiale.

L'A19, l'E40 et, un peu plus loin en France, l'A25, désenclavent cette zone. La RGT dispose également de huit gares ferroviaires réparties sur deux lignes ferroviaires : la ligne de Poperinge à Anvers et celle de La Panne à Anvers-Central. Quant à l'offre de bus, elle se greffe principalement, aux heures creuses durant les jours de semaine, sur les liaisons entre les centres urbains de la région de transport. Dans de nombreux cas, la fréquence de ces liaisons est faible. Aux heures de pointe, certaines lignes de bus fonctionnelles deviennent également actives, reliant les centres plus ruraux entre eux et avec les zones urbaines de la région de transport.

Les plus grandes zones d'activités de la région de transport du Westhoek se situent autour des petites agglomérations régionales. On trouve également des zones d'activités plus importantes le long de certains grands axes de circulation et se situant souvent en bordure de zones résidentielles.

Les établissements d'enseignement de la région de transport du Westhoek sont répartis sur l'ensemble de la zone, avec des établissements d'enseignement secondaire dans les petites agglomérations régionales et dans certains grands centres. La région de transport ne compte aucune école supérieure ni université.

Les principaux pôles d'attraction pour les soins de santé dans la région de transport du Westhoek sont les hôpitaux d'Ypres (2), Poperinge et Furnes. Les hôpitaux de Roulers, Menin, Wervik, Torhout et Coxyde se situent juste en dehors de la région de transport.

La région de transport du Westhoek est une région clairement touristique. Le patrimoine de la Seconde Guerre mondiale, avec ses musées et ses centres pour visiteurs, attire chaque année de nombreux touristes dans le Westhoek. Les deux parcs d'attractions Plopsaland (La Panne) et Bellewaerde (Ypres) attirent également de nombreux touristes.

Pour une description plus détaillée de la situation actuelle et du matériel cartographique y afférent, veuillez consulter la note d'orientation (chapitre 2, « Contexte de notre région de transport »).

4.2 Plans et projets pertinents

4.2.1 Plans politiques aux niveaux européen, fédéral et flamand

Le développement de la mobilité au sein d'une RGT ne peut être considéré séparément des décisions prises aux niveaux européen, fédéral ou flamand. Chacun de ces domaines politiques est compétent pour les aspects de la politique environnementale, qui peuvent avoir un impact significatif sur les résultats du RIE du plan. Les principaux développements politiques et leur impact sur le RIE du plan sont brièvement discutés ci-dessous.

Politique européenne en matière de bruit

Les règles européennes en matière de bruit sont principalement définies dans la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (2002/49/CE). L'objectif de cette directive est de prévenir ou de réduire l'exposition au bruit dans l'environnement. La directive se concentre sur le bruit causé par les activités humaines. Elle s'applique, notamment, au bruit ambiant dans les zones bâties et à proximité des écoles et des hôpitaux. Toutefois, la directive ne fixe pas d'objectifs précis pour le bruit dans l'environnement. Elle fournit toutefois un cadre pour limiter et réduire la pollution sonore. Par exemple, les États membres doivent établir des cartes de bruit pour cartographier les problèmes de bruit. Sur la base de ces cartes, les États membres doivent élaborer des plans d'action comportant des mesures visant à prévenir ou à réduire la pollution sonore.

D'autres règles relatives à la pollution sonore et au bruit dans l'environnement se concentrent sur les sources de bruit mêmes. Il s'agit notamment de lois relatives aux principales sources de bruit telles que les transports routiers, aériens et ferroviaires et le bruit des équipements extérieurs.

Normes d'émissions européennes pour les véhicules

La norme Euro d'une voiture (ou classe d'émission Euro) détermine la classe d'émission des véhicules en circulation dans les pays de l'Union européenne. Les valeurs sont exprimées en g/km. Une distinction est faite entre les voitures particulières et les camions, ainsi qu'entre le diesel et

l'essence. La norme est déterminée sur la base de la date de la première immatriculation du véhicule. Les normes d'émission deviendront plus strictes au cours des prochaines années. Une nouvelle norme devrait être introduite en 2025. Ses exigences ne sont pas connues à l'heure actuelle.

Politique ferroviaire

Les derniers contrats de gestion entre l'État belge et Infrabel d'une part, et entre l'État belge et la SNCB d'autre part, ont été conclus en 2008 pour une période de cinq ans. Ceux-ci ont été prolongés et modifiés par quatre avenants à chaque contrat puis prolongés, en vertu de l'article 5, §3, troisième alinéa, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres et fixant les règles provisoires du contrat de gestion.

L'accord de gouvernement du gouvernement fédéral actuel prévoit la conclusion de nouveaux contrats de gestion avec Infrabel et la SNCB pour une durée de dix ans.

En préalable à la négociation de futurs contrats, il revient à l'État de déterminer les grands axes des futures négociations. À cette fin, un cahier des charges préalable des objectifs, de l'objet et du champ d'application du contrat a été établi respectivement avec la SNCB et Infrabel. Par conséquent, les lignes de force de la future politique ferroviaire et la manière dont elles influenceront le développement de la mobilité dans les régions, tant en termes de transport de personnes que de fret, ne sont pas claires pour l'instant.

Plus d'informations sur la page https://mobilit.belgium.be/fr/traficferroviaire/financement/contrats_de_gestion

En ce qui concerne le bruit, une spécification technique d'interopérabilité de 2014 (modifiée en 2019) prise dans le cadre de la directive de 2008 sur l'interopérabilité ferroviaire, introduit des limites pour le bruit que les nouveaux véhicules ferroviaires (conventionnels) peuvent produire. Le règlement de 2015 sur les redevances sur le bruit encourage la modernisation des wagons de marchandises par l'installation de blocs de frein composites à faible niveau sonore.

Plan de verdissement De Lijn

De Lijn dispose d'un plan de mise en œuvre progressif qui prévoit la desserte optimale des zones urbaines sans émissions d'ici 2025 et des transports publics entièrement sans émissions d'ici 2035. Ce plan englobe tant l'écologisation complète de la flotte de bus et la transformation des dépôts, y compris l'infrastructure de recharge nécessaire. Actuellement, il n'est pas certain que ces objectifs soient atteints et ils sont donc inclus dans un scénario de développement.

4.2.2 Évolution globale du système de mobilité

4.2.2.1 Développements autonomes et pilotés

Comme déjà mentionné au chapitre 3, le PRM sera testé par rapport à une situation de référence proposée dans le cadre de l'évaluation environnementale. La situation de référence choisie dans ce cas est celle de l'année 2030 avec une vision à long terme (2050). La détermination de la situation de

référence se fonde sur la situation actuelle en tenant compte des développements autonomes et pilotés, qui seront observés d'ici l'année de référence 2030. Les développements autonomes désignent, par exemple, le changement climatique ou la démographie, tandis que les développements pilotés sont, par exemple, les changements dans les réseaux de mobilité, qui sont décidés en dehors des PRM (par exemple, au niveau flamand) ou les importants développements spatiaux.

Afin d'obtenir un aperçu de toutes les modifications infrastructurelles et de tous les projets spatiaux, qui devraient être mis en œuvre d'ici 2030 (*scénario de statu quo*) et qui font donc partie de la situation de référence 2030, veuillez consulter le site Internet ci-dessous :

<https://analytics.omnitransnext.dat.nl/public/GX62RrXh2AQRzYTTbizlDey1>









4.2.2.2 Incertitudes avec un impact potentiel sur l'évaluation

Niveau de prix

La manière dont la mobilité se développe et la répartition modale sont en partie influencées par le coût des différents modes. Songez ici à l'évolution des prix de l'énergie. Par ailleurs, une politique de péage pour le trafic des poids lourds ou l'introduction d'un péage électronique pourrait affecter les résultats du RIE du plan. Nous supposons une absence de glissement dans les niveaux de prix entre les différents modes.

Verdissement de la flotte de véhicules

La politique menée aux niveaux européen et flamand vise un verdissement général du parc automobile. La directive *Clean Power for Transport* fixe les lignes directrices au niveau européen. La Note de vision CPT du Gouvernement flamand prévoit l'évolution suivante du parc automobile.

		Marktaandeel				Totale vloot
		2020	2025	2030	2035 (2038 voor bestelwagens)	2030
Personenwagens 	Zero-emissie	4,1%	20%	50%	100%	14% / 500.000
	PHEV	8,6%	10%	20%	0%	8% / 280.000
	CNG	0,7%	10%	10%	0%	6% / 210.000
Bromfietsen 	Zero-emissie	~12%	100%	100%	100%	79%
Motorfietsen 	Zero-emissie	~2%	10%	20%	?	11%
Bestelwagens 	Zero-emissie	~0,6%	11%	30%	100%	10%
	PHEV	~0,5%	7%	14%	0%	5%
	CNG	~1,0%	10%	20%	0%	9%
Vrachtwagens 	Zero-emissie	< 0,1%	0%	5% (~30% voor vrachtwagens zonder oplegger)	?	~1%
	LNG/CNG	~5%	5%	15%	?	6%
Openbare bussen 	Zero-emissie	?	50%	?	100%	?
	PHEV	?	20%	?	0%	?
Andere bussen 	Zero-emissie	?	5%	?	10%	3%
	PHEV	?	10%	?	20%	7%
	CNG	?	10%	?	20%	7%
Binnenvaart 	Zero-emissie	?	?	?	?	?
	LNG	?	?	?	?	?

À l'heure actuelle, il est difficile de déterminer la mesure dans laquelle ces ambitions seront effectivement réalisées et l'impact sur les flux de trafic globaux et les émissions y afférentes, par exemple. Cela entraîne des incertitudes importantes, surtout en ce qui concerne les émissions dans l'atmosphère, en particulier si l'on tient compte des normes d'émissions de plus en plus strictes pour les véhicules à carburant fossile.

De plus, l'écologisation des moteurs et des carburants ne contribuera pas à réduire d'autres polluants environnementaux provenant des flux de circulation, tels que le rejet de microplastiques et de particules provenant de l'usure des pneus et du freinage.

4.2.3 Conclusion

Le tableau ci-dessous fournit un aperçu des plans et des projets qui font partie de la situation de référence 2030 et de ceux qui sont inclus dans les scénarios de développement et/ou dans la vision 2050.

Plans et projets	Situation de référence 2030	Situation de référence 2050
Politique européenne en matière de bruit		X
Normes d'émissions européennes pour les véhicules		X

Politique ferroviaire		X
Plan de verdissement De Lijn		X
Développements autonomes et pilotés	X	
Niveau de prix		X
Verdissement de la flotte de véhicules		X

5. THEMES - SCOPING ET QUICK SCAN

Ce chapitre présente une première analyse des caractéristiques environnementales pour les différents thèmes. Les sources de données supplémentaires ci-dessous seront consultées pour l'analyse d'impact :

- Cartes de bruit (Geopunt.be) ;
- Les cartes d'interpolation des paramètres de l'air (vmm.be) (uniquement en tant que contribution pour cartographier la qualité de l'air actuelle, ne convient pas pour évaluer la situation de référence) ;
- Les éventuels résultats disponibles du réseau de mesure de la pollution atmosphérique de la VMM (uniquement comme contribution pour la cartographie de la qualité actuelle de l'air, ne convient pas pour évaluer la situation de référence) ;
- Concentrations de base incluses dans le modèle CAR-Flandres ;
- Concentrations de base incluses dans le modèle IMPACT ;
- La carte d'évaluation biologique, les zones de la directive sur les oiseaux et les habitats, les zones VEN, les cartes de vulnérabilité, ... (Geopunt.be) ;
- Les monuments protégés, les paysages culturels et historiques, les sites des villes et villages, les inventaires établis et scientifiques, ... (Geopunt.be) ;
- Carte topographique, photo aérienne, atlas des rues (Geopunt.be) ;
- Plans juridiques tels que le plan régional, les PPAS, les PES, la délimitation des ZPS ;
- Planificateur d'itinéraire cycliste (fietsnet.be/routeplanner) ;
- Localisation des fonctions vulnérables, des centres résidentiels, des infrastructures culturelles et sportives (Geopunt.be)
- Cartes des risques et dangers d'inondation (pluviale, fluviale).

Les principales caractéristiques et questions environnementales de la région de transport seront d'abord abordées pour chaque thème. Ensuite, les objectifs, pertinents pour ce thème, seront énumérés. Les cadres d'évaluation des incidences environnementales et des objectifs politiques seront ensuite présentés, suivis de l'analyse rapide pour ce thème particulier.

5.1 Thème Espace

5.1.1 Principales caractéristiques et problèmes environnementaux du thème au sein de la région de transport

On dénombre quatre petites agglomérations régionales dans la région de transport du Westhoek : Ypres, Poperinge, Dixmude et Furnes. Il convient de souligner qu'aucune zone urbaine ou métropolitaine (« ville-centre ») n'est présente dans cette région de transport. Outre les quatre petites agglomérations régionales, le centre de La Panne peut être considéré comme un centre urbanisé. Quelques noyaux plus importants se situent à l'est de la région de transport. Les centres autosuffisants et les centres plus petits sont dispersés dans la région de transport. De plus, la région de transport possède essentiellement un caractère rural marqué.

L'A19, l'E40 et, un peu plus loin en France, l'A25, désenclavent la région de transport. Deux lignes ferroviaires traversent la région de transport du Westhoek : la ligne 69 (Courtrai -Poperinge) et la ligne 73 (La Panne -Deinze). Pendant les heures creuses, l'offre de bus se greffe principalement sur les liaisons entre les centres urbains. Aux heures de pointe (durant les jours de la semaine), certaines

lignes de bus fonctionnelles relient activement les centres plus ruraux entre eux et ces derniers avec les zones urbaines.

Les plus grandes zones d'activités de la région de transport du Westhoek se situent autour des petites agglomérations régionales. On trouve également des zones d'activités plus importantes le long de certains grands axes de circulation et se situant souvent en bordure de zones résidentielles.

Les établissements d'enseignement de la région de transport du Westhoek sont répartis sur l'ensemble de la zone, avec des établissements d'enseignement secondaire dans les petites agglomérations régionales et dans certains grands centres. La région de transport ne compte aucune école supérieure ni université.

Les principaux pôles d'attraction pour les soins de santé dans la région de transport du Westhoek sont les hôpitaux d'Ypres (2), Poperinge et Furnes. Les hôpitaux de Roulers, Menin, Wervik, Torhout et Coxyde se situent juste en dehors de la région de transport.

La région de transport du Westhoek est une région clairement touristique. Le patrimoine de la Seconde Guerre mondiale, avec ses musées et ses centres pour visiteurs, attire chaque année de nombreux touristes dans le Westhoek. Les deux parcs d'attractions Plopsaland et Bellewaerde attirent également de nombreux touristes.

Pour une description plus détaillée de la situation actuelle et du matériel cartographique y afférent, veuillez consulter la note d'orientation (chapitre 2, « Contexte de notre région de transport »).

Sur la base d'une analyse de la situation existante, les problèmes suivants ont été détectés pour le thème de l'Espace :

- Une forte dépendance à la voiture, qui s'explique par la faible densité de population dans certaines communes, combinée à une offre limitée de transports publics ;
- La qualité de vie est sous pression : Les routes locales et les centres sont aujourd'hui confrontés à un trafic de contournement. La qualité de vie est dégradée dans les zones résidentielles, ce qui entraîne une baisse de l'habitabilité et des problèmes de sécurité connexes ;
- Forte congestion et pression de stationnement en raison des attractions touristiques (Plopsaland, Bellewaerde...)
- Potentiel du vélo vs. la qualité du vélo : Une attention particulière doit être portée à l'amélioration des pistes cyclables, à l'optimisation des parkings à vélos, à la suppression des chaînons manquants et à l'organisation de connexions et de traversées sûres sur les routes régionales ;
- TP limités : Les petites agglomérations régionales disposent, contrairement aux zones rurales, de transports publics plus nombreux et plus fréquents en raison d'une demande de transport plus élevée. Toutefois, les liaisons avec les villes (métropolitaines) environnantes sont aujourd'hui insuffisantes en raison de l'offre limitée de trains (fréquence horaire). De plus, la connexion avec les communes environnantes ou les RGT (communes périphériques) suscite des inquiétudes dans les zones rurales.

5.1.2 Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé

Nous énumérons ci-dessous les principaux objectifs des différents plans politiques, qui sont pertinents pour le thème de l'Espace et auxquels les effets de ce plan de mobilité seront comparés. Comme déjà décrit dans les éléments méthodologiques (chapitre 3), un cadre d'évaluation

générique est proposé à cet effet et est basé sur une icône (voir Figure 3-3). En l'absence d'un cadre spécifique d'évaluation de l'importance, l'évaluation sera basée sur un jugement d'expert.

5.1.2.1 Ambitions politiques pour l'horizon 2030

Plan de politique spatiale pour la Flandre :

- À l'horizon 2030, l'artificialisation quotidienne moyenne et supplémentaire des sols sera réduite à un maximum de 2 ha/jour.

Plan flamand pour la politique de l'air

- Le nombre de personnes vivant à un endroit où la concentration moyenne annuelle de NO₂ est supérieure à 20 µg/m³, sera réduit de moitié par rapport à 2016.

Plan Énergie-Climat 2021-2030 de la Flandre :

- Au moins 50 % de la population vit dans des zones bien situées, soit +5 % par rapport à 2013.
- Au moins 60 % des emplois se situent dans des lieux facilement accessibles, soit +5 % par rapport à 2013.

Note d'orientation Patrimoine Immobilier 2019-2024 :

- Le patrimoine immobilier sera encore davantage utilisé comme un atout. Entretien le patrimoine en lui donnant un usage contemporain de qualité est plus que jamais un enjeu politique. Nous voulons ajouter de nouvelles couches temporelles innovantes et qualitatives à notre patrimoine.

5.1.2.2 Ambitions politiques pour l'horizon 2040 et au-delà

Plan de politique spatiale pour la Flandre :

- La réduction de l'artificialisation quotidienne moyenne et supplémentaire des sols à 0 ha/jour à l'horizon 2040 est liée à la réalisation des objectifs ci-dessous :
 - La densité d'habitat à distance de marche autour de l'ensemble des nœuds stratégiques de transport collectif au sein de l'épine dorsale spatiale augmentera de 50 % d'ici 2050 par rapport à 2015.
 - La zone d'activité située à distance de marche de l'ensemble des nœuds stratégiques de transport collectif au sein de l'épine dorsale spatiale augmentera chaque année grâce à un développement mixte.
 - Des activités économiques supplémentaires seront organisées autour de lieux à forte valeur de jonction.
 - À l'horizon 2050, l'objectif est d'éviter de construire un nombre important de logements et de lieux de travail supplémentaires à un endroit trop éloigné d'un nœud de transport collectif ou d'un groupe de structures, sauf si cela est approprié pour des raisons évidentes d'efficacité spatiale.
- La zone d'activité située à distance de marche de l'ensemble des nœuds stratégiques de transport collectif au sein de l'épine dorsale spatiale doit augmenter chaque année grâce à un développement mixte.
- Des activités économiques supplémentaires doivent être organisées autour de lieux à forte valeur de jonction.

- Le degré de macadamisation dans la zone à dominante d’artificialisation des sols sera stabilisé d’ici 2050 et de préférence réduit par rapport à 2015. Le revêtement n’augmentera plus après 2050 (plan de politique spatiale de la Flandre en cours d’élaboration) ;
- La densité d’habitat à distance de marche autour de l’ensemble des nœuds stratégiques de transport collectif au sein de l’épine dorsale spatiale augmentera de 50 % d’ici 2050 par rapport à 2015.
- À l’horizon 2050, l’objectif est d’éviter de construire un nombre important de logements et de lieux de travail supplémentaires à un endroit trop éloigné d’un nœud de transport collectif ou d’un groupe de structures, sauf si cela est approprié pour des raisons évidentes d’efficacité spatiale.
- En 2050, l’espace offrira une palette de cadres de vie dans des villes et des villages forts. Les projets de développement spatial proposent un bon aménagement en respectant les qualités essentielles du développement spatial (utilisation partagée et multiple ; robustesse et adaptabilité ; caractère reconnaissable, lisibilité et attrait visuel de l’environnement ; valorisation du patrimoine et des caractéristiques du paysage ; biodiversité, cohésion écologique et qualité des sols ; résilience au changement climatique ; aspects énergétiques ; santé ; vie inclusive ; vitalité économique).

5.1.3 Évaluation

5.1.3.1 Cadre d’évaluation des incidences environnementales

Le tableau ci-dessous présente le cadre de l’évaluation des incidences environnementales pour ce qui concerne le thème de l’Espace. Ce thème est divisé en plusieurs sous-thèmes. Les impacts à étudier sont définis pour chaque sous-thème, ainsi que la manière dont ils seront étudiés. Cette évaluation d’impact sera réalisée par rapport aux situations de référence.

Sous-thème	Critère	Méthode d’analyse d’impact
Artificialisation des sols	- Modification de l’artificialisation des sols en raison des infrastructures de mobilité	- Évolution de la superficie de l’ensemble des infrastructures de mobilité
Cohésion spatiale	- Mesure dans laquelle les unités spatiales existantes et futures sont renforcées, affaiblies, fragmentées ou défragmentées par les différents réseaux de mobilité.	- Modification et alignement des différents réseaux de mobilité par rapport à d’autres structures spatiales
Qualité spatiale	- Mesure dans laquelle le PRM contribue à la valeur d’usage, à la valeur d’agrément et à la valeur future de l’environnement spatial.	- Mesure dans laquelle le PRM soutient l’environnement spatial existant

5.1.3.2 Cadre d’évaluation des objectifs politiques

Le tableau ci-dessous présente le cadre d’évaluation pour le thème de l’Espace. Ce thème est divisé en plusieurs sous-thèmes. Plusieurs indicateurs sont définis, qui constituent la base de l’évaluation de la contribution des interventions du plan aux objectifs politiques, pour chaque sous-thème.

Sous-thème	Indicateurs
------------	-------------

Artificialisation des sols	<ul style="list-style-type: none"> - Mesure dans laquelle l'artificialisation quotidienne moyenne et supplémentaire des sols est réduite - Mesure dans laquelle de l'espace est prévu, au sein des zones déjà bâties, pour les possibilités de débordement et pour le regroupement et la consolidation des flux de marchandises. - Mesure dans laquelle l'espace est prévu, au sein des zones déjà bâties, pour des systèmes de transport durables
Cohésion spatiale	<ul style="list-style-type: none"> - Mesure dans laquelle les unités spatiales existantes et futures sont renforcées, affaiblies, fragmentées ou défragmentées.
Qualité spatiale	<ul style="list-style-type: none"> - Modification du degré de revêtement dans l'espace réservé aux infrastructures de circulation et de transport - Modification des qualités spatiales essentielles (utilisation partagée et multiple ; robustesse et adaptabilité ; caractère reconnaissable, lisibilité et attrait visuel de l'environnement ; valorisation du patrimoine et des caractéristiques du paysage ; aspects énergétiques ; santé ; vie inclusive ; vitalité économique).

5.1.4 Quick scan

Sur la base de la méthodologie proposée au chapitre 3, le RIE du plan évaluera les incidences des interventions du plan sur les différents sous-thèmes. Une première évaluation des impacts potentiellement significatifs sur le thème de l'Espace est réalisée dans les paragraphes suivants.

L'adaptation de l'infrastructure routière aux directives de conception associées à la nouvelle catégorisation des routes, le dégroupage, la construction de croisements dénivelés pour les cyclistes, la suppression des chaînons manquants dans le réseau cyclable, la construction de nouvelles pistes cyclables, le développement du réseau d'autoroutes cyclables et la construction de parkings (parkings périphériques, parkings de covoiturage, parkings pour camions...) auront un impact sur l'artificialisation des sols et la qualité spatiale. En effet, la construction d'infrastructures de circulation supplémentaires a un impact négatif sur la mesure dans laquelle l'artificialisation quotidienne moyenne et supplémentaire des sols doit être réduite. De plus, ces interventions infrastructurelles engendreront également un revêtement supplémentaire et auront donc, en fonction de leur mise en œuvre, un impact positif ou négatif sur le degré de revêtement de l'espace pour les infrastructures de circulation et de transport.

En ce qui concerne les transports publics dans la région du Westhoek, un renforcement du réseau de base et du transport flexible couvrant toute la zone est envisagé, avec une coordination optimale de l'offre aux points Hoppin, aux nœuds et aux arrêts et une amélioration de l'offre (fréquence, amplitude) et de la qualité (vitesse, flux, accessibilité). Ces interventions ont un impact positif sur la mesure dans laquelle un espace est prévu pour des systèmes de transport durables dans le cadre de l'artificialisation existante des sols. L'amélioration du confort et de la sécurité de l'infrastructure cyclable existante et la poursuite du développement du réseau d'autoroutes cyclables auront également un impact positif en la matière.

En ce qui concerne le trafic motorisé (voiture/poids lourds), le plan régional de mobilité vise à maximiser la transposition de la nouvelle catégorisation des routes dans la région. À cette fin, le flux sur le réseau de base sera augmenté. À l'intérieur du maillage interlocal, le caractère résidentiel prévaudra à nouveau et les mouvements de transit (sans origine ni destination dans la zone) seront

fortement découragés. Ces interventions auront également un impact positif sur la mesure dans laquelle un espace sera prévu pour des systèmes de transport durables dans le cadre de l'artificialisation existante des sols, mais également sur la qualité spatiale essentielle. De plus, la transposition maximale de la nouvelle catégorisation des routes pourrait entraîner une artificialisation supplémentaire des sols, qui pourrait à son tour être évaluée comme négative.

Pour les zones d'activités existantes, il convient de déployer un maximum d'efforts pour fournir de nouvelles infrastructures devant faciliter le transport de marchandises par voie fluviale et ferroviaire. Cette intervention aura un impact positif sur la mesure dans laquelle un espace sera prévu, dans le cadre de l'artificialisation existante des sols, pour les possibilités de transbordement et pour le regroupement et la consolidation des flux de marchandises.

En ce qui concerne l'artificialisation des sols, la proportion de revêtement supplémentaire doit être réduite au minimum. Les zones déjà macadamisées peuvent ainsi être débétonnées afin d'éviter toute augmentation nette (ou même une diminution nette) du revêtement total dans le cadre de l'artificialisation existante des sols.

5.2 Thème Homme

5.2.1 Principales caractéristiques et problèmes environnementaux du thème au sein de la région de transport

La RGT Westhoek se compose de 15 communes, à savoir : La Panne, Furnes, Dixmude, Koekelare, Kortemark, Alveringem, Lo-Reninge, Houthulst, Vleteren, Poperinge, Ypres, Langemark-Poelkapelle, Zonnebeke, Heuvelland en Messines (voir la Figure 3-2). Il s'agit d'une région plutôt atypique, au caractère nettement rural, et ne comptant aucun véritable centre-ville. Les principaux centres sont Ypres, Poperinge, Dixmude et Furnes (petites agglomérations régionales). Entre ces centres, on trouve plusieurs noyaux plus petits intégrés dans un environnement rural. Les plus fortes densités de population dans la région de transport se trouvent dans ces petites agglomérations régionales, sur la côte et dans plusieurs grands centres à l'est. Au total, quelque 200.000 habitants vivent dans cette région de transport.

Les établissements d'enseignement de la région de transport du Westhoek sont répartis sur l'ensemble de la zone, avec des établissements d'enseignement secondaire dans les petites agglomérations régionales et dans certains grands centres. La région de transport ne compte aucune école supérieure ni université. Les principaux pôles d'attraction pour les soins de santé sont les hôpitaux d'Ypres (2), Poperinge et Furnes. Les hôpitaux de Roulers, Menin, Wervik, Torhout et Coxyde se situent juste en dehors de la région de transport.

La région de transport du Westhoek est une région clairement touristique. Le patrimoine de la Seconde Guerre mondiale, avec ses musées et ses centres pour visiteurs, attire chaque année de nombreux touristes dans le Westhoek. Les deux parcs d'attractions Plopsaland (La Panne) et Bellewaerde (Ypres) attirent également de nombreux touristes.

Les impacts sur l'air et le bruit sont principalement pris en compte pour les caractéristiques de santé liées à la mobilité. En termes de bruit, les autoroutes et les routes régionales ainsi que les chemins de fer sont concernés. En termes de pollution atmosphérique, les concentrations les plus élevées de NO₂, PM_{2,5}, PM₁₀, suie et particules ultrafines (PUF) sont observées autour des grands axes de circulation (transport routier). L'E40 et l'A19 sont clairement pointées du doigt dans ce cadre.

Pour de plus amples informations (et du matériel cartographique) relatives à la situation existante, veuillez vous référer aux chapitres 2.1, 2.2 et 2.3 de la note d'orientation, à savoir l'aperçu de la zone d'étude, les caractéristiques socio-démographiques et socio-économiques et les caractéristiques environnementales et de santé.

Les problèmes suivants ont été détectés sur la base d'une analyse de la situation existante pour le thème de l'Homme :

- Une forte dépendance à la voiture, qui s'explique par la faible densité de population dans certaines communes, combinée à une offre limitée de transports publics. Les déplacements induisant un effort physique (vélo, marche) sont ainsi réduits ;
- La qualité de vie est sous pression : Les routes locales et les centres sont aujourd'hui confrontés à un trafic de contournement (y compris des poids lourds) en raison des niveaux élevés de saturation du réseau routier principal. La qualité de vie est dégradée dans les zones résidentielles, ce qui entraîne une baisse de l'habitabilité et des problèmes de sécurité associés ;
- Potentiel du vélo vs. la qualité du vélo : Une attention particulière doit être portée à l'amélioration des pistes cyclables entre les communes, à l'optimisation des parkings à vélos, à la suppression des chaînons manquants et à l'organisation de connexions et de traversées sûres sur les routes régionales ;
- TP limités : Les petites agglomérations régionales disposent, contrairement aux zones rurales, de transports publics plus nombreux et plus fréquents en raison d'une demande de transport plus élevée. Toutefois, les liaisons avec les grandes villes environnantes sont aujourd'hui insuffisantes en raison de l'offre limitée de trains (fréquence horaire). De plus, l'avenir du transport à la demande et de la connexion avec les communes environnantes ou les RGT (communes périphériques) suscite des inquiétudes dans les zones rurales. On s'inquiète du fait que les zones rurales seront exclues du réseau principal ou complémentaire et que le transport flexible envisagé ne constituera pas une alternative complète au bus à la demande actuel ;
- La proportion de personnes handicapées est nettement plus élevée dans la RGT du Westhoek qu'en Flandre. En moyenne, plus d'un résident sur neuf souffre d'un handicap. Ce chiffre correspond presque au double de la moyenne flamande. À Poperinge, Ypres et Messines, ce chiffre s'élève même à 1 habitant sur 7.

5.2.2 Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé

Nous énumérons ci-dessous les principaux objectifs des différents plans politiques, qui sont pertinents pour le thème de l'Homme et auxquels les effets de ce plan de mobilité seront comparés. Comme déjà décrit dans les éléments méthodologiques (chapitre 3), un cadre d'évaluation générique est proposé à cet effet et est basé sur une icône (voir Figure 3-3). En l'absence d'un cadre spécifique d'évaluation de l'importance, l'évaluation sera basée sur un jugement d'expert.

5.2.2.1 Ambitions politiques pour l'horizon 2030

Bruit

La directive de l'OMS sur le bruit contient des valeurs indicatives déterminées sur la base du niveau de bruit « perturbant gravement » 10 % des personnes. La tolérance aux nuisances engendrées par le trafic routier et le trafic ferroviaire n'étant pas la même, des valeurs guides distinctes ont été élaborées pour les deux :

Normes de l'OMS sur le bruit (2018)	Lden	Lnight
Bruit routier	53 dB(A)	45 dB(A)
Bruit ferroviaire	54 dB(A)	44 dB(A)

Air

D'ici 2030, l'Autorité flamande souhaite réduire de moitié l'impact de la pollution de l'air sur la santé par rapport à 2005. À court terme (dès que possible), l'objectif de ce plan stratégique sur l'air est demeuré en deçà des normes de qualité de l'air et/ou des valeurs cibles européennes partout en Flandre, et de veiller à ce que les plafonds d'émission pour 2020 soient respectés.

Le plan d'action 2030 met l'accent sur la poursuite de la réduction des concentrations de NO₂ et de PM_{2,5} ainsi que de l'eutrophisation.

Un aperçu des objectifs les plus importants est fourni ci-dessous :

- Réduction de moitié de l'impact des pollutions de l'air sur la santé : le nombre de décès prématurés dus à une exposition prolongée aux particules fines (PM_{2,5}) sert d'indicateur. En 2005, la Flandre a déploré 6.040 décès prématurés attribuables à l'exposition aux PM_{2,5} -> Objectif : 50 % par rapport à 2005 ;
- Réduction de moitié, dans chaque commune et par rapport à 2016, du nombre de personnes vivant à un endroit où la concentration moyenne annuelle de NO₂ est supérieure à la valeur guide de l'OMS. Le 22 septembre 2021, l'OMS a actualisé cette valeur indicative à 10 µg/m³.

Sécurité routière

Une réduction de 50 % du nombre de morts sur les routes, d'accidents de la route avec blessés graves, d'accidents corporels, de cyclistes tués et gravement blessés, de piétons tués et gravement blessés, d'accidents impliquant de jeunes conducteurs, est proposée par rapport à 2019 (Plan de Sécurité routière de la Flandre).

Un réseau flamand intégré de pistes cyclables et d'autoroutes cyclables de haute qualité, larges et sécurisées relie les centres résidentiels, les écoles et les pôles d'emploi importants et répond ainsi de manière optimale au potentiel élevé de l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail et domicile-école.

Bien-être physique et mental

Bien qu'aucune politique ou objectif univoque n'ait été formulé à ce jour en la matière, la santé physique et la santé mentale sont des sous-thèmes pertinents. Marcher, se promener ou faire du vélo plus souvent est un des changements les plus faciles à réaliser dans le mode de vie afin d'améliorer la santé physique. De plus, cela aura un impact positif sur la santé mentale si cela peut se faire dans un environnement paisible et vert.

Un *walkability-score tool* a été développé afin d'estimer ou prédire le degré de mouvement. Cet outil regroupe trois aspects : la mixité fonctionnelle, la densité résidentielle et la connectivité des rues.

Plus ces aspects sont élevés, plus la *walkability* est importante et plus les gens sont enclins à se déplacer à pied ou en vélo.

5.2.2.2 Ambitions politiques pour l'horizon 2040 et au-delà

Bruit

La directive européenne relative au bruit dans l'environnement (2002/49/CE) a pour objet d'introduire une approche commune en Europe afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement. Conformément à la directive européenne relative au bruit dans l'environnement, des cartes stratégiques du bruit ont été établies au niveau flamand, ainsi que des plans d'action contre le bruit pour les grands axes routiers et ferroviaires, pour les environs de l'aéroport national et pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants. La directive relative au bruit dans l'environnement stipule que les mesures à inclure dans le plan d'action contre le bruit doivent d'abord s'attaquer aux problèmes prioritaires. Il s'agit des problèmes identifiés via les cartes stratégiques de bruit sur la base du dépassement d'une « valeur limite » pertinente ou d'autres critères choisis par les États membres. Cette exigence a été traduite en un « seuil de planification » dans les plans d'action contre le bruit.

L'objectif ultime de la politique actuelle en matière de nuisances sonores est d'améliorer la qualité de vie de la population, d'améliorer le ressenti des nuisances et de réduire les effets de l'exposition à des niveaux de bruit élevés sur la santé et donc, les coûts sociaux également. Les plans d'action contre le bruit contiennent et clarifient les responsabilités et les engagements des différentes instances concernées. Au cours de ces dernières années, de telles mesures ont permis d'améliorer la situation aux endroits prioritaires, mais la pollution sonore pourrait continuer à augmenter dans les années à venir, notamment en raison de la mobilité croissante et de l'encombrement des villes. L'expansion du trafic aérien et l'augmentation du transport de marchandises par le rail entraîneront également une hausse des nuisances sonores. La politique existante se concentre sur l'amélioration et la résolution des problèmes, mais la charge sonore peut encore augmenter, en particulier dans et autour des villes.

À l'horizon 2050, le gouvernement flamand souhaite, cf. Directive 2002/49/CE, réduire significativement le bruit dans l'environnement². L'objectif est de garantir que la qualité sonore en Flandre n'ait pas un impact négatif important sur la santé de ses habitants. Mieux encore, l'ambition est de créer un cadre de vie, qui a un impact positif sur la santé et qui encourage les comportements sains. La politique en matière de bruit dans l'environnement doit se concentrer sur trois axes, à savoir

- Résoudre les problèmes existants
- Prévenir l'apparition de nouveaux problèmes

² Conformément à la directive européenne relative au bruit dans l'environnement, des cartes stratégiques du bruit ont été établies au niveau flamand, ainsi que des plans d'action contre le bruit pour les grands axes routiers et ferroviaires, pour les environs de l'aéroport national et pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants. Ces plans d'action contre le bruit contiennent un aperçu des mesures existantes et prévues pour contrôler le bruit dans l'environnement et sont périodiquement révisés et adaptés si nécessaire. Ils se traduisent également par une vision à court et à long terme.

- Préserver les zones avec une bonne qualité sonore

Air

Le 25 octobre 2019, le Gouvernement flamand a définitivement approuvé le plan sur la politique de l'air 2030. Ce plan contient des mesures visant à lutter contre la pollution atmosphérique en Flandre et, ce faisant, à en réduire davantage l'impact sur notre santé et sur l'environnement. Le plan a été élaboré conformément à l'article 23 de la directive européenne 2008/50/CE et à la directive européenne 2016/2284.

La pollution atmosphérique d'origine anthropique, telles que l'industrie, l'agriculture et la circulation, sera considérablement réduite à l'horizon 2050. L'objectif est que la qualité de l'air en Flandre n'ait pas un impact négatif significatif sur la santé de ses habitants – cet impact étant estimé par l'OMS (Plan sur la politique de l'air pour la Flandre).

En 2050, les émissions dues aux transports appartiendront au passé (Vision flamande de la Mobilité 2040).

Sécurité routière

À l'horizon 2050, l'objectif sera de 0 mort ou blessé grave sur la route pour tous les modes de transport (soit « la *vision zéro* »). Le nombre d'accidents corporels doit diminuer de 87,5 % d'ici 2050 par rapport à 2019 (Plan flamand de sécurité routière).

Bien-être physique et mental

Comme mentionné précédemment, aucune politique ou objectif efficace n'a été proposé à ce sujet. À l'avenir, toutefois, l'accent sera davantage mis sur la capacité ou les installations permettant de rester actif.

5.2.3 Évaluation

5.2.3.1 Cadre d'évaluation des incidences environnementales

Le tableau ci-dessous présente le cadre de l'évaluation des incidences environnementales pour ce qui concerne le thème de l'Homme. Ce thème est divisé en plusieurs sous-thèmes. Les impacts à étudier sont définis pour chaque sous-thème, ainsi que la manière dont ils seront étudiés. Cette évaluation d'impact sera réalisée par rapport aux situations de référence.

Sous-thème	Critère	Méthode d'analyse d'impact
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> - Détermination des routes impactées : modification relative des émissions de 1 dB ou plus. - Modification relative de l'impact sonore du bruit du trafic sur la base de la combinaison de la modification relative des émissions et des emplacements des zones impactées. 	<ul style="list-style-type: none"> - Évaluation qualitative basée sur la modification relative des émissions due aux changements prévus dans les flux de trafic.
Air	<ul style="list-style-type: none"> - Modification relative des émissions résultant des modifications prévues dans les flux de trafic et les niveaux d'émission relatifs - Modification relative de la qualité de l'air sur la base de la combinaison de la modification relative des émissions et des lieux où les émissions changent. 	<ul style="list-style-type: none"> - Évaluation qualitative basée sur un jugement d'expert
Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> - Points de conflit entre les différents flux de trafic (entre les mêmes modes et entre les différents modes). 	<ul style="list-style-type: none"> - Évaluation qualitative basée sur un jugement d'expert
Bien-être physique et mental	<ul style="list-style-type: none"> - Degré de promotion d'un mode de vie actif - Ressenti de l'environnement/des nuisances 	<ul style="list-style-type: none"> - Évaluation qualitative basée sur un jugement d'expert

5.2.3.2 Cadre d'évaluation des objectifs politiques

Le tableau ci-dessous présente le cadre d'évaluation pour le thème de l'Homme. Ce thème est divisé en plusieurs sous-thèmes. Plusieurs indicateurs sont définis, qui constituent la base de l'évaluation de la contribution des interventions du plan aux objectifs politiques, pour chaque sous-thème.

Sous-thème	Indicateurs
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptation de la vitesse et du volume de trafic léger (véhicules personnels, camionnettes, ...) dans l'environnement fortement bâti (distinction entre tronçons routiers à bruit de roulement dominant (> 30 km/h) / tronçons routiers à bruit de moteur dominant (≤ 30 km/h)) - Adaptation de la vitesse et du volume du trafic de poids lourds (camions) dans l'environnement fortement bâti (points d'attention : distinction entre tronçons routiers à bruit de roulement dominant (> 30 km/h) / tronçons routiers à bruit de moteur dominant (≤ 30 km/h) et rythme d'électrification) - Modification de la couche supérieure de la chaussée - Degré d'augmentation/diminution du trafic ferroviaire dans l'environnement fortement bâti

Air	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptation du volume de la circulation routière dans l'environnement fortement bâti et les <i>street canyons</i> (en tenant compte de l'évolution probable du degré d'électrification) - Adaptation du volume du trafic de poids lourds dans l'environnement fortement bâti (en tenant compte de l'évolution probable du degré d'électrification) - Degré d'augmentation/diminution de la navigation intérieure dans l'environnement fortement bâti
Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> - Modification de la qualité de l'infrastructure routière et des jonctions (de type « sans conflit » et « dénivelée ») - Degré de séparation et de dégroupage des flux de trafic - Modification de la vitesse et du volume du trafic routier et de poids lourds dans les environnements comptant un grand nombre d'usagers faibles de la route
Bien-être physique et mental	<ul style="list-style-type: none"> - Mesure dans laquelle le plan favorise un mode de vie actif via davantage de déplacements à pied ou en vélo (<i>walkability</i>).

5.2.4 Quick scan

Sur la base de la méthodologie proposée au chapitre 3, le RIE du plan évaluera les incidences des interventions du plan sur les différents sous-thèmes. Une première évaluation des impacts potentiellement significatifs sur le thème de l'Homme est réalisée dans les paragraphes suivants.

En ce qui concerne le trafic cycliste, les « chaînons manquants » ou les itinéraires partiellement réalisés, qui empêchent actuellement une liaison cycliste fluide et sûre (sur de plus longues distances), seront accélérés dans le cadre du réseau existant d'autoroutes cyclables et du réseau supra-local de pistes cyclables fonctionnelles (BFF). De plus, l'infrastructure cyclable existante sera également rendue « conforme aux normes cyclistes », à savoir que le confort et la sécurité seront améliorés sur tous les itinéraires et carrefours cyclables conformément aux directives applicables. Ces interventions ont un impact direct sur le sous-thème du bien-être physique et mental, étant donné que le plan encourage un mode de vie actif. De plus, la sécurité routière est également améliorée aux endroits concernés. Indirectement, ces changements ont également un impact positif sur le climat atmosphérique et sonore de la région, car davantage de personnes devraient troquer leur voiture contre un vélo.

De plus, les transports publics seront également plus attrayants via une amélioration de l'offre, de la qualité et de l'accessibilité, le renforcement du réseau de base et l'optimisation de l'offre aux points Hoppin, aux nœuds et aux arrêts. Localement, ces interventions devraient induire un impact négatif sur le climat atmosphérique et sonore existant étant donné que les transports publics seront utilisés de manière plus intensive à certains endroits. Indirectement et globalement, toutefois, ces interventions auront un impact positif étant donné que, grâce à de meilleurs services, davantage de personnes devraient privilégier les transports publics à leur voiture. L'utilisation accrue des transports publics favorisera également un mode de vie actif, ce qui est également évalué positivement dans le sous-thème du bien-être physique et mental.

En ce qui concerne le trafic motorisé (voiture/poids lourds), le plan régional de mobilité vise à maximiser la transposition de la nouvelle catégorisation des routes dans la région. À cette fin, le flux

sur le réseau de base sera augmenté. À l'intérieur du maillage interlocal, le caractère résidentiel prévaudra et les mouvements de transit (sans origine ni destination dans la zone) seront fortement découragés. Par conséquent, ces interventions auront un impact positif sur tous les sous-thèmes (bruit, air, sécurité routière ainsi que bien-être physique et mental). Les péages pour les poids lourds seront également révisés afin de diriger les poids lourds vers les axes principaux et de soulager les centres du trafic de contournement.

Une proposition importante du plan consiste à améliorer la sécurité routière, notamment en éliminant les points dangereux, en sécurisant les environnements scolaires se situant sur les routes locales, en dissociant les infrastructures de circulation, en introduisant des limitations de vitesse dans les environnements scolaires, les zones résidentielles et les centres de village, en écartant au maximum le trafic de poids lourds des centres et des environnements scolaires aux heures de pointe, et en se concentrant également sur les croisements dénivelés. Ces interventions du plan auront naturellement un effet positif sur la sécurité routière par rapport à la situation existante.

De plus, le plan a pour vocation d'investir dans des alternatives au transport routier de marchandises (via le réseau fluvial ou ferroviaire) Pour les zones d'activités existantes, il conviendra de déployer un maximum d'efforts afin de fournir de nouvelles infrastructures. Selon l'emplacement et les possibilités, ces interventions du plan pourraient avoir une incidence sur les sous-thèmes du bruit, de l'air et de la sécurité routière.

Les principaux points d'attention concernent la sécurité routière. L'amélioration de l'infrastructure cyclable permettra également d'augmenter la part des speed pedelec, des triporteurs, etc. Une attention suffisante doit être accordée dans le PRM à ces formes de transport relativement nouvelles et aux aspects de sécurité y afférents. Une deuxième préoccupation concerne les zones à circulation restreinte. L'abaissement de la vitesse autorisée (introduction de la zone 30) pourrait créer des situations dangereuses pour les cyclistes qui partagent la chaussée. Les vitesses (trop) lentes peuvent également inciter les automobilistes à perdre leur concentration ou à se laisser distraire plus rapidement.

5.3 Thème de la biodiversité

5.3.1 Principales caractéristiques et problèmes environnementaux du thème au sein de la région de transport

La région des transports comprend plusieurs grands clusters de zones d'intérêt pour la nature. La zone de la directive « Habitats » « Zones de dunes, Embouchure de l'Yser et Zwin », qui se chevauche largement avec la zone de la directive « Oiseaux » et du VEN « Côte ouest », se situe près de la côte.

La Vallée de l'Yser est plus centrale dans la région de transport et est classée comme zone de la directive « Oiseaux » et dont certaines parties sont également désignées comme zones du réseau écologique flamand (VEN) et du réseau de soutien intégré flamand (IVON).

À l'est de la RGT, on trouve des parties de la zone de la directive Habitats « Forêts, landes et vallées de la Flandre sableuse : partie occidentale ». La partie sud de la RGT comprend la zone de la directive Habitats « Westvlaams Heuvelland », dont certaines parties sont également désignées comme zones VEN, à savoir « Het Westvlaams Heuvelland » et « Le Saillant d'Ypres ».

Près de Stuivekenskerke, les argilières de Viconia sont toujours incluses comme zone VEN.

Plusieurs réserves et de zones naturelles sont également concentrées au sein de ces clusters et dans les environs immédiats. Les clusters de zones vertes et de destinations jaunes-vertes du plan régional correspondent aussi largement aux zones naturelles délimitées (Natura 2000, VEN, IVON et réserves naturelles).

Sur la base d'une analyse de la situation existante, y compris l'emplacement spatial des zones d'attention naturelle, les problèmes potentiels relatifs à l'acidification et à l'eutrophisation causés par les dépôts atmosphériques et la fragmentation sont détectés dans le thème de la biodiversité. Ce point sera détaillé au paragraphe 5.3.3.

5.3.2 Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé

Nous énumérons ci-dessous les principaux objectifs des différents plans politiques, qui sont pertinents pour le thème de la Biodiversité et auxquels les effets de ce plan de mobilité seront comparés. Comme déjà décrit dans les éléments méthodologiques (chapitre 3), un cadre d'évaluation générique est proposé à cet effet et est basé sur une icône (voir Figure 3-3). En l'absence d'un cadre spécifique d'évaluation de l'importance, l'évaluation sera basée sur un jugement d'expert.

5.3.2.1 Ambitions politiques pour l'horizon 2030

Plan de politique spatiale pour la Flandre :

- Réaliser les 60 % restants (28.600 ha) du zonage vert, dont 6.800 ha de forêts.
- Réaliser 4.500 ha supplémentaires d'espaces verts comme alternative à la désignation NVWG (« natuurverwevingsgebieden » – zones naturelles d'imbrication) ;
- Garantir une meilleure interconnexion des noyaux naturels ;
- Réduire de 30 % la superficie des écosystèmes où la capacité pour l'eutrophisation ou l'acidification est dépassée par rapport à 2005 ;
- Réduire la superficie de la nature (jusque < 61 %) où l'eutrophisation est dépassée ;
- Réduire la superficie de la nature (jusque < 46 %) où l'acidification est dépassée ;

Cadre flamand d'objectifs Vizier 2030 :

- À l'horizon 2030, les écosystèmes, leurs services et la biodiversité seront au moins préservés, la dégradation des habitats naturels aura été limitée et les espèces menacées d'extinction auront été protégées.

Directive-cadre sur l'Eau :

- Elle poursuit l'objectif :
 - (1) d'améliorer la qualité de l'eau et d'atteindre un bon état écologique des masses d'eau ; la directive vise un « bon état » des systèmes d'eau désignés (eaux de surface et souterraines) d'ici 2027 ;
 - (2) de sécuriser les ressources en eau ;
 - (3) de réduire les effets des sécheresses et des inondations.
- Conformément à la Directive-cadre sur l'eau, chaque État membre élabore tous les six ans un plan de gestion de zone hydrographique pour chaque district hydrographique (Directive-cadre sur l'eau (2000/60/CE)).

Directive Inondation (2007/60/CE) :

- La directive a pour objectif de « mieux évaluer les risques d'inondations et de prendre des mesures pour réduire leurs conséquences négatives pour la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'activité économique ».

La Stratégie européenne pour la biodiversité à l'horizon 2030 prévoit la restauration, la conservation et le renforcement de la nature et des services écosystémiques flamands. Plus précisément, la stratégie pour la biodiversité à l'horizon 2030 prévoit des actions dans quatre domaines :

- Protéger, agrandir et relier plus efficacement les zones naturelles ;
- Restaurer les écosystèmes dégradés et les services écosystémiques. Songez à la restauration des sols, à une agriculture plus durable, à la réduction de la pollution, à la plantation de forêts, à la restauration des rivières ou à la réduction des espèces exotiques envahissantes ;
- Permettre un changement substantiel dans tous les secteurs, grâce à un cadre politique plus solide, à une approche sociétale intégrée, en engageant des budgets pour la recherche et la restauration de la nature ;
- Créer un cadre pour améliorer la biodiversité à l'échelle mondiale.

À ce jour, il n'existe aucune stratégie flamande en matière de biodiversité.

Le plan flamand pour la qualité de l'air comprend deux objectifs directement liés à la biodiversité :

- D'ici 2030, nous voulons réduire d'un tiers, par rapport à 2005, la superficie des écosystèmes où la capacité de résistance en matière d'eutrophisation ou d'acidification est dépassée.
- D'ici 2030, nous voulons réduire la charge critique d'eutrophisation de manière à ce qu'elle soit dépassée dans moins de 61 % de la superficie naturelle en Flandre, et la charge critique d'acidification de manière à ce qu'elle soit dépassée dans moins de 46 % de la superficie naturelle en Flandre.

La directive européenne sur les habitats (1992) est en vigueur depuis 1994 et vise à conserver les habitats naturels, la flore et la faune sauvages au sein de l'Union européenne. Elle se concentre sur la protection des espèces et de leurs habitats naturels, à l'exception des oiseaux et de leurs habitats. La directive européenne sur les oiseaux (1979) vise à conserver toutes les espèces d'oiseaux sauvages en Europe. Elle s'applique tant aux oiseaux, à leurs œufs, à leurs nids qu'à leur habitat. Conformément à la directive Oiseaux et Habitats (mises en œuvre en Flandre via le Décret Nature), le gouvernement flamand a définitivement désigné le 23 avril 2014 une

série de zones de protection spéciale (ZPS), en fixant leurs objectifs de conservation (IHD) et leurs priorités. Il a également été décidé d'aborder les questions relatives à l'azote via une approche programmatique, contribuant ainsi à la réalisation des IHD. L'approche programmatique de l'azote vise à élaborer une politique de réduction des dépôts d'azote dans les ZPS, tout en permettant un (nouveau) développement économique et en réduisant systématiquement le niveau des dépôts d'azote dans les ZPS. De cette manière, la Flandre souhaite équilibrer la réalisation des objectifs européens en matière de nature avec une réalité économique. Dans le contexte du présent RIE, il est pertinent de mentionner que 55 % des émissions de NO_x en Flandre provenaient du secteur des transports en 2019. Ce secteur contribue à hauteur de 9 % au dépôt total d'azote en Flandre. Sur la base de l'horizon temporel de 2050, date à laquelle les IHD doivent être atteints dans les zones Natura 2000, l'hypothèse pour 2030 est que le dépassement moyen de la valeur de dépôt critique doit être réduit d'au moins 50 % par rapport à la situation de l'année de référence 2015 pour chaque type d'habitat A dans une zone de la directive Habitats (source : projet PAS Dép. Environnement, 2022). Le programme flamand Natura 2000 encadre tous les efforts politiques et les actions spécifiques à une zone que la Flandre doit initier afin d'atteindre progressivement les objectifs européens en matière de nature dans le cadre des directives européennes sur les habitats et les oiseaux.

5.3.2.2 Ambitions politiques pour l'horizon 2040 et au-delà

Dans le Décret sur la nature (article 50b) et dans le Programme flamand Natura 2000, 2050 est l'horizon auquel tous les types d'habitats et toutes les espèces doivent se trouver dans un état de conservation favorable. Une condition nécessaire, mais insuffisante pour atteindre un état de conservation favorable réside dans le fait que les dépôts d'azote doivent chuter sous le niveau de la valeur critique des dépôts. Ce principe a été approuvé par le gouvernement flamand dans sa Vision 2050, en partie pour donner suite au niveau flamand à l'Objectif de développement durable 15 des Nations unies.

Plan de politique spatiale pour la Flandre :

- Un réseau finement maillé de trames vertes et bleues traversant les zones ouvertes et bâties. Cela signifie une augmentation substantielle de la proportion de surfaces d'eau et d'espaces verts dans les espaces ouverts et les villes par rapport à 2015.
- Réduire le degré de revêtement dans les zones réservées à l'agriculture, la nature et la sylviculture d'au moins 1/5 par rapport à 2015.
- En 2050, l'espace offrira une palette de cadres de vie dans des villes et des villages forts. Les projets de développement spatial proposent un bon aménagement en respectant les qualités essentielles du développement spatial (utilisation partagée et multiple ; robustesse et adaptabilité ; caractère reconnaissable, lisibilité et attrait visuel de l'environnement ; valorisation du patrimoine et des caractéristiques du paysage ; biodiversité, cohésion écologique et qualité des sols ; résilience au changement climatique ; aspects énergétiques ; santé ; vie inclusive ; vitalité économique).

Plan flamand pour la politique de l'air

- Réduire considérablement la pollution atmosphérique provenant de sources anthropiques, telles que l'industrie, l'agriculture et la circulation. L'objectif est que la qualité de l'air en Flandre n'ait pas un impact négatif significatif sur la santé de ses habitants – cet impact étant estimé par l'OMS.

5.3.3 Évaluation

5.3.3.1 Cadre d'évaluation des incidences environnementales

Le tableau ci-dessous présente le cadre de l'évaluation des incidences environnementales pour ce qui concerne le thème de la Biodiversité. Ce thème est divisé en plusieurs sous-thèmes. Les impacts à étudier sont définis pour chaque sous-thème, ainsi que la manière dont ils seront étudiés. Cette évaluation d'impact sera réalisée par rapport aux situations de référence.

Sous-thème	Critère	Méthode d'analyse d'impact
Perte/gain d'écotopes	- Modification relative de la superficie des écotopes en raison des changements attendus des flux de trafic	- Évaluation qualitative basée sur un jugement d'expert
Fragmentation/défragmentation	- Modification relative des connexions pertinentes entre les noyaux naturels en raison des changements attendus des flux de trafic	- Évaluation qualitative basée sur un jugement d'expert
Perturbation (bruit, lumière, visuel)	- Modification relative de la perturbation en raison des changements attendus des flux de trafic	- Évaluation qualitative basée sur un jugement d'expert
Fertilisation et acidification	- Modification relative des dépôts en raison des changements attendus des flux de trafic	- Évaluation qualitative basée sur un jugement d'expert
Qualité de l'eau	- Modification de l'écoulement des eaux pluviales en raison des modifications des flux de trafic	- Évaluation qualitative basée sur un jugement d'expert

5.3.3.2 Cadre d'évaluation des objectifs politiques

Le tableau ci-dessous présente le cadre d'évaluation pour le thème de la Biodiversité. Ce thème est divisé en plusieurs sous-thèmes. Plusieurs indicateurs sont définis, qui constituent la base de l'évaluation de la contribution des interventions du plan aux objectifs politiques, pour chaque sous-thème.

Sous-thème	Indicateurs
Perte/gain d'écotopes	- Mesure dans laquelle le plan encourage les gains d'écotopes
Fragmentation/défragmentation	- Mesure dans laquelle le plan contrecarre la fragmentation et contribue à la défragmentation
Perturbation (bruit, lumière, visuel)	- Mesure dans laquelle le plan contribue à réduire les perturbations au niveau des espèces sensibles et des habitats précieux
Fertilisation et acidification via l'air	- Mesure dans laquelle le plan contribue à réduire les dépôts acidifiants et eutrophisants au niveau des valeurs naturelles sensibles
Qualité de l'eau	- Mesure dans laquelle la qualité et la quantité des eaux de ruissellement est modifiée en raison de l'évolution du trafic, et impact sur la réalisation des objectifs de NQE en 2027 cf. directive-cadre sur l'eau et NQE incluses dans Vlare-II.

5.3.4 Quick scan

Sur la base de la méthodologie proposée au chapitre 3, le RIE du plan évaluera les incidences des interventions du plan sur les différents sous-thèmes. Une première évaluation des impacts potentiellement significatifs sur le thème de la Biodiversité est réalisée dans les paragraphes suivants.

En ce qui concerne le trafic cycliste, les « chaînons manquants » ou les itinéraires partiellement réalisés, qui empêchent actuellement une liaison cycliste fluide et sûre (sur de plus longues distances), seront accélérés dans le cadre du réseau existant d'autoroutes cyclables et du réseau supra-local de pistes cyclables fonctionnelles (BFF). De plus, l'infrastructure cyclable existante sera également rendue « conforme aux normes cyclistes » en éliminant les maillons faibles, à savoir que le confort et la sécurité seront améliorés sur tous les itinéraires et carrefours cyclables conformément aux directives applicables. Selon le projet, ces interventions peuvent avoir un impact positif ou négatif sur l'artificialisation des sols dans ou à proximité d'habitats précieux, entraînant tant un gain qu'une perte d'écotopes. De plus, l'expansion de l'infrastructure routière a un impact négatif sur la pollution lumineuse et sonore dans ou à proximité d'habitats précieux. Enfin, des effets positifs ou négatifs peuvent également être observés via les modifications (l'effet barrière) du réseau d'infrastructures cyclables, qui peuvent entraîner une augmentation ou une diminution de la connectivité du réseau naturel.

De plus, les transports publics seront également plus attractifs via une amélioration de l'offre, de la qualité et de l'accessibilité, le renforcement du réseau de base et l'optimisation de l'offre aux points Hoppin, aux nœuds et aux arrêts. Localement, ces interventions induiront un impact négatif sur le climat atmosphérique et sonore existant dans ou à proximité des habitats précieux étant donné que les transports publics seront utilisés de manière plus intensive à certains endroits. Indirectement et globalement, toutefois, ces interventions auront un impact positif étant donné que, grâce à de meilleurs services, davantage de personnes devraient privilégier les transports publics à leur voiture.

En ce qui concerne le trafic motorisé (voiture/poids lourds), le plan régional de mobilité vise à maximiser la transposition de la nouvelle catégorisation des routes dans la région. À cette fin, le flux sur le réseau de base sera augmenté. À l'intérieur du maillage interlocal, le caractère résidentiel prévaudra et les mouvements de transit (sans origine ni destination dans la zone) seront fortement découragés. Dans la région de transport, on s'engage également à réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture et à les rendre plus écologiques. Par conséquent, ces interventions auront un impact positif sur le sous-thème de l'air (lié à l'azote) à proximité de la ZPS.

L'expansion de l'infrastructure cyclable le long des « routes agréables » suscite des inquiétudes quant à l'impact accru sur la dégradation et la fragmentation des écotopes. De plus, il convient de prêter attention à la pollution lumineuse et sonore, qui peut également induire indirectement une fragmentation. Enfin, l'accent est principalement mis sur les kilomètres parcourus en voiture, mais la fixation d'objectifs pour d'autres modes de transport est également une question importante, notamment en ce qui concerne l'électrification des transports publics ou du trafic de marchandises pour réduire davantage les émissions du trafic.

5.4 Thème du Climat

5.4.1 Principales caractéristiques et problèmes environnementaux du thème au sein de la région de transport

Les émissions de gaz à effet de serre constituent les principaux impacts dans le thème du climat. Elles proviennent principalement du trafic, de l'industrie, de l'agriculture et du chauffage des bâtiments. Pour le

présent RIE du plan, seules les émissions dues au trafic sont pertinentes, car elles sont les seuls à devoir être modifiées à la suite des interventions du plan.

Selon la catégorisation actuelle des routes, l'E40 est la seule route principale de la région de transport. Elle traverse les provinces de La Panne et de Furnes et se situe au nord-ouest de la région de transport. Quelques routes primaires (type II) se situent au nord et font partie de la structure de crête de la côte et la N369 qui relie Dixmude à Middelkerke. L'A19 se situe dans la partie sud de la RGT et se raccorde à la N38 (route primaire de type II), qui traverse la RGT depuis la frontière avec la France en passant par Poperinge et Ypres en direction de Courtrai. Quant aux routes secondaires (type I), les plus importantes sont la N8 (Furnes - Ypres), la N369 (Dixmude - Ypres), la N313 (Roulers - Ypres) et la N35 (Furnes - Kortemark). Le trafic sur ces axes de circulation contribue largement aux émissions de gaz à effet de serre dans le Westhoek.

Pour de plus amples informations (et du matériel cartographique) relatives à la situation existante (catégorisation des routes, régimes de vitesse, réseau d'itinéraires des poids lourds...), veuillez consulter le chapitre 2.4 de la note d'orientation, Travaux d'infrastructure et de mobilité.

Les problèmes suivants ont été détectés sur la base d'une analyse de la situation existante pour le thème du Climat :

- Une forte dépendance à la voiture, qui s'explique par la faible densité de population dans certaines communes, combinée à une offre limitée de transports publics ;
- Potentiel du vélo vs. la qualité du vélo : Une attention particulière doit être portée à l'amélioration des pistes cyclables entre les communes, à l'optimisation des parkings à vélos, à la suppression des chaînons manquants et à l'organisation de connexions et de traversées sûres sur les routes régionales ;
- TP limités : Les petites agglomérations régionales disposent, contrairement aux zones rurales, de transports publics plus nombreux et plus fréquents en raison d'une demande de transport plus élevée. Toutefois, les liaisons avec les villes (métropolitaines) environnantes sont aujourd'hui insuffisantes en raison de l'offre limitée de trains (fréquence horaire). De plus, la connexion avec les communes environnantes ou les RGT (communes périphériques) suscite des inquiétudes dans les zones rurales.
- Le nombre de systèmes partagés (vélo et voiture partagés) dans la région de transport est limité.

5.4.2 Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé

Nous énumérons ci-dessous les principaux objectifs des différents plans politiques, qui sont pertinents pour le thème du Climat et auxquels les effets de ce plan de mobilité seront comparés. Comme déjà décrit dans les éléments méthodologiques (chapitre 3), un cadre d'évaluation générique est proposé à cet effet et est basé sur une icône (voir Figure 3-3). En l'absence d'un cadre spécifique d'évaluation de l'importance, l'évaluation sera basée sur un jugement d'expert.

5.4.2.1 Ambitions politiques pour l'horizon 2030

Loi européenne sur le climat (Green Deal) :

- Réduction nette d'au moins 55 % des émissions totales de gaz à effet de serre (CO₂-éq) par rapport à 1990. Pour la Flandre, cela se traduirait par une réduction de 47 % par rapport à 2005 (voir la proposition pour un Effort Sharing Regulation adapté).
- Faire des progrès continus pour accroître la capacité d'adaptation, renforcer la résilience et réduire la vulnérabilité au changement climatique.
- Rendre l'adaptation au climat plus intelligente, plus rapide et plus systémique (stratégie d'adaptation de l'UE (Green Deal)).

Éliminer de l'atmosphère 310 millions de tonnes d'équivalents CO₂ de gaz à effet de serre dans le secteur UTCATF pour la période 2026-2030 (*Fit for 55*). L'annexe IIa de la proposition de modification du règlement UTCATF prévoit pour la Belgique une réduction nette de 1 352 kt d'équivalent CO₂ en 2030.

Plan de politique spatiale pour la Flandre :

- Réaliser les 60 % restants (28.600 ha) du zonage vert, dont 6.800 ha de forêts.
- Réaliser 4.500 ha supplémentaires d'espaces verts comme alternative à la désignation NVWG (« natuurverwevingsgebieden » – zones naturelles d'imbrication) ;
- Garantir une meilleure interconnexion des noyaux naturels ;

Plan Énergie-Climat 2021-2030 de la Flandre :

- Réduction nette de 35 % des émissions de gaz à effet de serre (CO_{2e}) hors ETS par rapport à 2005.
- Réduction de l'artificialisation supplémentaire des sols, du revêtement et gestion de l'occupation non revêtue des sols
 - (a) Réduire l'occupation supplémentaire de sols ;
 - (b) Réduire et limiter le degré de revêtement dans le cadre de l'artificialisation existante et future des sols, respectivement ;
 - (c) Aménager et gérer l'artificialisation des sols sans revêtement dans le but d'augmenter le stockage du carbone.
- Augmenter le stockage du carbone dans la forêt et la nature
 - (a) Prévenir la déforestation et la perte de prairies anciennes
 - (b) Augmenter le stockage grâce à l'aménagement de forêts et d'espaces naturels supplémentaires ;
 - (c) Gérer les forêts ;
 - (d) Augmenter le stockage grâce à la gestion intégrée de l'eau, à l'aménagement et à la réhumidification

5.4.2.2 Ambitions politiques pour l'horizon 2040 et au-delà

Loi européenne sur le climat (Green Deal) :

- Être climatiquement neutre d'ici 2050 (avec un engagement pour des émissions nettes négatives après 2050) ;
- Être résilient au changement climatique d'ici 2050 (stratégie d'adaptation de l'UE (Green Deal)).

Plan d'action pour le climat 2021-2025 :

- La province de Flandre occidentale entend être neutre sur le plan climatique d'ici 2040
- La province de Flandre occidentale entend être résiliente au changement climatique d'ici 2040.

Fit for 55 :

- Le champ d'application du règlement sera élargi afin d'inclure les émissions de gaz à effet de serre du secteur agricole et d'équilibrer – par éliminations de ces trois secteurs – d'ici 2035 toutes les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'utilisation des terres, de la sylviculture et de l'agriculture.

Plan de politique spatiale pour la Flandre :

- À l'horizon 2050, le réseau finement maillé de veines vertes et bleues qui traverse les zones ouvertes et bâties aura été aménagé de manière à rendre la zone résiliente au changement climatique et plus viable. Cela signifie une augmentation substantielle de la proportion de surfaces d'eau et d'espaces verts dans les espaces ouverts, les villes et les villages par rapport à 2015.

- Réduire le degré de revêtement dans les zones réservées à l'agriculture, la nature et la sylviculture d'au moins 1/5 par rapport à 2015.
- En 2050, l'espace offrira une palette de cadres de vie dans des villes et des villages forts. Les projets de développement du territoire proposent un bon aménagement en respectant les qualités essentielles du développement spatial (utilisation partagée et multiple ; robustesse et adaptabilité ; caractère reconnaissable, lisibilité et attrait visuel de l'environnement ; valorisation du patrimoine et des caractéristiques du paysage ; biodiversité, cohésion écologique et qualité des sols ; résilience au changement climatique ; aspects énergétiques ; santé ; vie inclusive ; vitalité économique).

Stratégie climatique flamande pour 2050 :

- Réduction nette de 85 % des émissions de gaz à effet de serre non-ETS (CO_{2e}) par rapport à 2005 (avec l'ambition d'évoluer vers une neutralité climatique totale). Dans le secteur des transports, il est prévu que le transport de personnes et de marchandises sera réalisé sans émission d'ici 2050.
- Augmentation permanente ou stabilisation à un niveau élevé de la teneur en carbone dans les terres agricoles et maximisation du stockage du carbone dans les zones naturelles et forestières, en tenant compte du type d'objectif naturel souhaité.
- Un espace, une société, des bâtiments, une infrastructure (de la mobilité), une industrie et une agriculture qui s'adaptent au changement climatique

5.4.3 Évaluation

5.4.3.1 Cadre d'évaluation des incidences environnementales

Le tableau ci-dessous présente le cadre de l'évaluation des incidences environnementales pour ce qui concerne le thème du Climat. Ce thème est divisé en plusieurs sous-thèmes. Les impacts à étudier sont définis pour chaque sous-thème, ainsi que la manière dont ils seront étudiés. Cette évaluation d'impact sera réalisée par rapport aux situations de référence.

Sous-thème	Critère	Méthode d'analyse d'impact
Atténuation du changement climatique	- Modification dans les émissions de gaz à effet de serre	- Expertise sur la base de la discipline de l'air
Adaptation au climat	- Espace : Risque d'îlots de chaleur, de sécheresse/inondations et leurs conséquences - Biodiversité : vulnérabilité des espaces verts planifiés	- Expertise des autres disciplines : discussion qualitative sur le plan de résilience au changement climatique sur la base de scénarios climatiques

5.4.3.2 Cadre d'évaluation des objectifs politiques

Le tableau ci-dessous présente le cadre d'évaluation pour le thème du Climat. Ce thème est divisé en plusieurs sous-thèmes. Plusieurs indicateurs sont définis, qui constituent la base de l'évaluation de la contribution des interventions du plan aux objectifs politiques, pour chaque sous-thème.

Sous-thème	Indicateurs
Atténuation du changement climatique	- Mesure dans laquelle les émissions de gaz à effet de serre sont réduites grâce au plan.
Adaptation au climat	- Mesure dans laquelle le plan contribue à accroître la résilience climatique de l'environnement et sa capacité à résister aux conséquences du changement climatique, en termes de sécheresse, de stress thermique et d'inondations.

5.4.4 Quick scan

Sur la base de la méthodologie proposée au chapitre 3, le RIE du plan évaluera les incidences des interventions du plan sur les différents sous-thèmes. Une première évaluation des impacts potentiellement significatifs sur le thème du Climat est réalisée dans les paragraphes suivants.

En ce qui concerne le trafic cycliste, les « chaînons manquants » ou les itinéraires partiellement réalisés, qui empêchent actuellement une liaison cycliste fluide et sûre (sur de plus longues distances), seront accélérés dans le cadre du réseau existant d'autoroutes cyclables et du réseau supra-local de pistes cyclables fonctionnelles (BFF). De plus, l'infrastructure cyclable existante sera également rendue « conforme aux normes cyclistes », à savoir que le confort et la sécurité seront améliorés sur tous les itinéraires et carrefours cyclables conformément aux directives applicables. Ces interventions auront un impact positif sur l'atténuation du climat, car le réseau de pistes cyclables est rendu plus attrayant et, par conséquent, davantage de personnes devraient se déplacer en vélo. Il en résulte une réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au trafic routier. Toutefois, ces interventions du plan ont également un impact plutôt négatif sur le sous-thème de l'adaptation au changement climatique en raison du revêtement supplémentaire qui pourrait en résulter. En effet, un revêtement supplémentaire favorise la sécheresse, le stress thermique et les inondations.

De plus, les transports publics seront également plus attrayants via une amélioration de l'offre, de la qualité et de l'accessibilité, le renforcement du réseau de base, une offre de transport à la demande couvrant la zone et l'optimisation de l'offre aux points Hoppin, aux nœuds et aux arrêts. Ces interventions de planification auront également un impact positif sur le climat étant donné qu'une réduction nette des émissions de gaz à effet de serre est prévue en raison du transfert modal des voitures particulières vers les transports publics. Ces interventions du plan ne devraient engendrer aucun impact en termes d'adaptation au changement climatique.

En ce qui concerne le trafic motorisé (voiture/poids lourds), le plan régional de mobilité vise à maximiser la transposition de la nouvelle catégorisation des routes dans la région. À cette fin, le flux sur le réseau de base sera augmenté. À l'intérieur du maillage interlocal, le caractère résidentiel prévaudra et les mouvements de transit (sans origine ni destination dans la zone) seront fortement découragés. Ces interventions du plan auront des effets positifs et négatifs sur le climat. En effet, une meilleure fluidité du trafic réduit en soi les émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, l'amélioration de la circulation sur le réseau de base, combinée au découragement du trafic de transit dans les zones interlocales, peut augmenter le nombre de kilomètres parcourus et, par conséquent, les émissions de gaz à effet de serre qui y sont associées.

De plus, le plan a pour vocation d'investir dans des alternatives au transport routier de marchandises (via le réseau fluvial ou ferroviaire) Cette intervention du plan aura également un impact sur le climat en fonction du degré d'augmentation ou de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

En ce qui concerne le revêtement supplémentaire, les préoccupations sont identiques à celles formulées pour le thème de l'Espace. En effet, la part de revêtement supplémentaire doit être maintenue au plus bas niveau possible afin de garantir la résilience du plan au changement climatique. Des zones macadamisées peuvent éventuellement déjà être débétonnées afin d'éviter toute hausse nette de l'artificialisation des sols. De plus, il convient d'accorder une attention particulière aux facteurs de déviation tels que les zones à circulation restreinte, le réseau routier des poids lourds... En effet, l'évitement de certaines zones, qui est positif pour la viabilité de la circulation routière et la sécurité dans les centres, peut engendrer des kilomètres supplémentaires parcourus et donc, des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires.

6. ANNEXES

6.1 Liste des abréviations

BFF	Réseau d'itinéraires cyclables fonctionnel supralocal
PPA	Plans particuliers d'aménagement
BRV	Plan de politique spatiale pour la Flandre
CPT	Clean Power for Transport
ETS	Emissions Trading System
GIS	Système d'informations géographique
HOV	Transport public de haute qualité
INBO	Institut de Recherche des Forêts et de la Nature
MTP	Mobilité et Travaux publics
r.i.e.	rapport sur les incidences environnementale
RIE	Rapport sur les incidences environnementales
NDC	Note sur la délimitation du contenu
NO	Note d'orientation
TP	Transports publics
PM	Particulate matter
PRM	Plan de mobilité régional
PES	Plans d'exécution spatiale
ZPS	Zones de protection spéciales
PUF	Particules ultrafines
VEN	Réseau écologique flamand
VMM	Société flamande de l'Environnement
NV	Note de vision
RGT	Région de transport
OMS	Organisation mondiale de la Santé

6.2 Liste des références

Note d'orientation PRM Westhoek

Note de vision PRM Westhoek